Виктор Кудрявцев

Усолье-Сибирское. Маршрутом из века в век

Летопись пассажирского транспорта

Иркутск, 2024

УДК 656
ББК 39.8
К88

К88 Кудрявцев В.Е. Усолье-Сибирское. Маршрутом из века в век: Летопись пассажирского транспорта.
Иркутск: Изд-во «Оттиск», 2024. – 140 с.

Книга на основе архивных материалов и документов подробно рассказывает обо всех этапах развития пассажирского транспорта одного из старейших городов Иркутской области.

Книга состоит из 6 глав, в которых описано 12 видов транспорта, работающих на территории города с 1863 года. В первую очередь рассмотрена история развития до 1945 года. Существенное внимание уделено теплоходу «Усолье», железным дорогам и трамваю. Также на страницах книги нашлось отражение плана строительства канатной дороги. Затронуты темы об организации дорожного движения и инфраструктуру. Отдельно раскрыта тема авиации и таксомоторного сообщения. Имеются сведения из Усольского района в качестве дополнительной информации.

Также приведён подробный список литературы и других источников, использованных при создании книги. Уникальность придают более 170 иллюстраций, многие из которых публикуются впервые. Книга рассчитана на массового читателя, интересующегося историей Усолья-Сибирского и его транспортного комплекса, являющегося «кровеносной системой» экономики.

Оглавление

Введение.....4
ГЛАВА I. Водный транспорт (1863-н. в.)
Течёт река Ангара и корабль-тёска.....6

ГЛАВА II. Железная дорога (1894-н. в.)
Стальные пути Усолья.....25

ГЛАВА III. Авиация (1925-н. в.)
Без стюардесс.....58

ГЛАВА IV. Автобус (1939-н. в.)
Эпоха внутригородского транспорта.....61

ГЛАВА V. Таксомоторные перевозки (1951-н. в.)
Гужевые, грузовые, легковые и маршрутные такси.....84

ГЛАВА VI. Трамвай (1967-н. в.)
Друга, которого ждали 11 лет.....92

Заключение.....129
Список использованной литературы.....131
Благодарности.....138

ВВЕДЕНИЕ
Дорогие читатели!

Я очень счастлив, рад и горд, что живу в городе Усолье-Сибирское Иркутской области. Это мой дом. Я здесь родился, вырос и живу. И мне верится, что каждый усольчанин является настоящим, истинным, преданным ценителем и патриотом своей малой родины. И вовсе не потому, что он здесь родился и вырос, а потому, что ему по праву есть чем гордиться. Каждый из нас по собственному желанию хочет внести маленький, но очень важный вклад в жизнь своего города. Построить, создать, восстановить, написать, улучшить и предложить, чтобы Усолье-Сибирское становился современным и комфортным городом для жизни. Я тоже решил внести свой вклад в жизнь Усолья и написал историческую книгу. В ноябре 2019 года начал работу над своей первой книгой – «54 мгновения Усольского трамвая». Она посвящена моему любимому виду транспорта – трамваю. Тема является моим хобби с далёкого детства и может быть интересной, если к ней подойти через призму истории. Самое интересное и необычное в этой книге было то, что все фотографии, вошедшие в данное издание, сделаны энтузиастами-любителями городского электрического транспорта (ГЭТ) из европейских стран, посетившими Усолье-Сибирское во время путешествий по городам Восточной Сибири и Дальнего Востока. Может, кто-то подумает, что наш город никогда не посещали иностранные туристы? Это не так. Начиная с 1989 года и заканчивая настоящим временем, Усолье-Сибирское всегда включали в турне по городам, где был и есть городской электротранспорт (трамвай, троллейбус, автобус и др.)

В 2020 году на фоне всемирного карантина мне как автору книги пришлось работать на удалёнке. Общаться по электронной почте, по «Viber», «Telegram», «WhatsApp», социальных сетях, проводить видеоконференции в Skype и Zoom и очень часто использовать электронную почту для общения с соотечественниками и зарубежными людьми. В январе 2020 года впервые в своей жизни познакомился с двумя известными в кругу любителями городского транспорта из стран Евросоюза, которые посещали наш город в разные годы. Первый это – Алекс Краковски (Alex Krakowsky). Гражданин Бельгии, житель города Антверпен. Моё знакомство с ним, оказалось, по судьбе. Изучая сайт любителей ГЭТ «Transphoto» он выложил фотоснимок с нашего города, датируемый 2001 годом. Мы с другом заинтересовались и задались вопросом, а есть ли у него фотокадры с закрытой линии на химфармкомбинат? И удача, конечно же, нам улыбнулась. А сам лично Алексу рассказал про свою будущую книгу, и спросить разрешение о публикации его фотоснимков, но и конечно без лишних разговоров. Добро было дано! И впервые в истории Усолья были опубликованы первые фотоснимки с бывшего разворотного кольца на химфармкомбинате. А второй человек – Ааре Оландер (Aare Olander) из Таллина. Это – человек-легенда, эстонский фотограф, краевед, знаменитый в кругу транспортных фанатов историк городского электротранспорта бывшего СССР и дальнего зарубежья, автор нескольких десятков книг по этой теме и по городам Эстонии. Ааре за свою жизнь объездил всё постсоветское пространство и еще часть Европы, в придачу, где функционирует трамвай, троллейбус, метро и другие виды городского транспорта. Наш город он посещал трижды – в 1989, 2000 и 2008 годах. И через меня подарил Усолью-Сибирскому 69 фотоснимков. Можно смело сказать, что такой знаменитый историк в транспортной тематике, как Ааре Оландер, внёс вклад и оставил свой след в нашей усольской истории. В Интернете, во многих любительских транспортных сайтов, можно встретить много фотоснимков общественного транспорта из разных городов бывшего СССР, сделанных им самим. Теперь эти фото, наверное, ценнее золота, палладия или платины. Почему, объяснять никому не надо. Ааре Оландер – это еще один знаменитый и талантливый эстонец, как и его соотечественники, а именно популярные певцы и деятели культуры этой прекрасной и замечательной страны. Для усольчан, возможно, эти имена знакомы. Георг Отс, Тынис Мяги, Яак Йоала, Урмас Алендер, Гуннар Грапс, Урмас Отт, Тыну Ааре, Мати Нууде, Марью Ляник, Анне Вески и другие. И с помощью двух замечательных ребят начал заводить знакомства со многими любителями трамваев и троллейбусов из ряда стран Европы, чтобы те поделились своими фотографиями из Усолья. Германия, Нидерланды, Бельгия, Великобритания, Австрия и даже Польша, Финляндия с Норвегией. Не забыл про бывший Советский Союз, а именно: Украина, Грузия, Азербайджан и наша страна – Российская Федерация. Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Нижний Новгород, Краснодар, Воронеж, Иркутск, Ангарск. И никто не отказался от участия в работе моей первой книги, а наоборот, захотел внести вклад в жизнь нашего города. В итоге на свою накопленную стипендию в апреле 2021 года издал свою первую книгу. После выпуска книги казалось, что во мне еще присутствует масса энтузиазма, имеется желание записать еще какой-нибудь уникальный и неизвестный материал на мою любимую тему. И поэтому, благодаря моему упорству, желанию, таланту, силе воли, стремлению и неравнодушию к истории родного края, представляю свою новую книгу – «Усолье-Сибирское. Маршрутом из века в век».

Идея создания второй книги появилась в одном из летних вечеров июня 2020 года, но работа началась 17 февраля 2021 года. В качестве объекта исследования был выбран – Автобус. Именно изначально планировалось рассказать только о развитии автобусного хозяйства города Усолье-Сибирское. Искал нужный материал. Находил не только на автобусную тематику, но и тему судоходства на Ангаре, авиации, такси, железных дорог и трамвая. В итоге мною накопленный материал для автобусной книги плавно перерос во все виды пассажирского транспорта, работающие на территории нашего Усолья. Естественно, один бы не смог справиться. В этом мне помогали люди.

К созданию данной книги приняли участие краеведы, историки и местные жители. Музей народного образования, Усольский историко-краеведческий музей (УИКМ), центральная городская библиотека (ЦГБ) и муниципальный архив. Российские и иностранные энтузиасты транспорта, которые посещали наш город во время путешествий по городам Си-

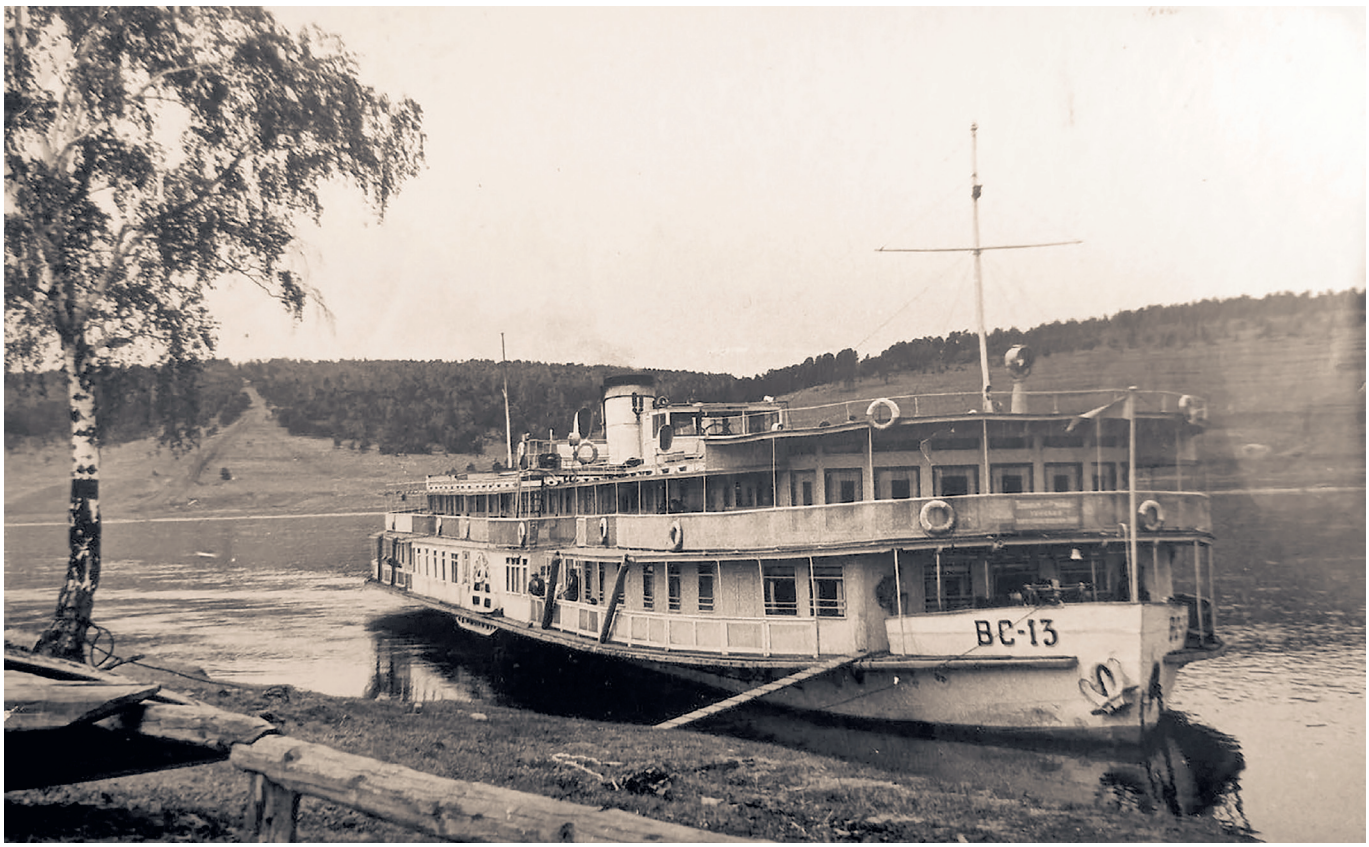
бири и Дальнего Востока. Все фотоснимки, снятые в разные годы, подбирались с очень большим трудом, чтобы показать все уголки транспортной жизни нашего города, уделить внимания на ландшафт. Удивить тем, как город выглядел более 20-30, 40-55, 70-80 и даже 110-120 лет назад. За такой огромный промежуток времени многое изменилось в жизни усольчан. Нужно и необходимо показать тот город, занятый трудовой деятельностью. Дома и людей, шум градообразующих предприятий в трудовые будни и тишину городских улиц в выходные дни. Фотокадры сопровождаются подробными подписями о достопримечательностях и дают исчерпывающие представления о значимости общественного транспорта в Усолье-Сибирском.

В качестве материала для создания книги использованы порядка 20 книг о городе и районе, изучены свыше несколько тысяч статей о транспорте, опубликованных в газетах: «Усольские новости и міровые репортажи», «Усольская городская газета», «Усольский рабочий», «Усольский пенсионер», «Огни стройки», «Машиностроитель», «Строитель» и другие. Ряд дореволюционных: «Восточное обозрение», «Иркутские губернские ведомости» и «Сибирь». Стоит не упомянуть и «Ленинский путь» (в 1992-1998 годах – «Слово»). В составе газеты с 1971 по 1998 годы (затем в составе «Усольских новостей») работает краеведческий клуб «Приангарье». Группа энтузиастов, объединенных редакцией газеты в клуб, председателем которого стал молодой и энергичный журналист Юрий Аксаментов, поставила перед собой благородную цель: использовать силу печатного слова для объединения краеведов города в совместном поиске материалов, связанных с историей города и района, отдельных предприятий и трудовых коллективов. Каждый выпуск занимает 1-2 страницы газеты и обязательно иллюстрирован фотоснимками, имеющими большую историческую ценность. Опубликовано свыше 1000 различных краеведческих материалов по истории родного края. Часть из них найдена в архивах и имела уникальный характер. В выпусках этих материалов приняло участие более сотни авторов. Это учителя и учащиеся, студенты, журналисты, краеведы и старожилы города, а также научные сотрудники ВУЗов Иркутска. Читатели газеты с интересом знакомились с историей старейших предприятий и их работниками. Еще больший познавательный интерес несли публикации об археологических и этнографических находках в походах по родному краю, о природных богатствах региона, его топонимике, встречах со старожилами, истории отдельных зданий и улиц Усолья.

Многое из того, что хотелось рассказать, не вошло в мою книгу, ведь её размер не безграничен. Я постарался собрать все самое важное и неизвестное из истории общественного транспорта и ограничился рамками периода развития – с 1863 по 2020 годы. Книга рассчитана на массового читателя, интересующегося историей Усолья-Сибирского и его транспортного комплекса, являющегося «кровеносной системой» экономики.

Приятного чтения и просмотра!

ГЛАВА I. Водный транспорт (1863-н. в)
Течёт река Ангара и корабль-тёска



Пароход «Карл Маркс», курсировавший на линии «Иркутск-Братск». Где-то недалеко от Усолья – 1962 год, неизвестный автор, прислал Сергей Бутаков

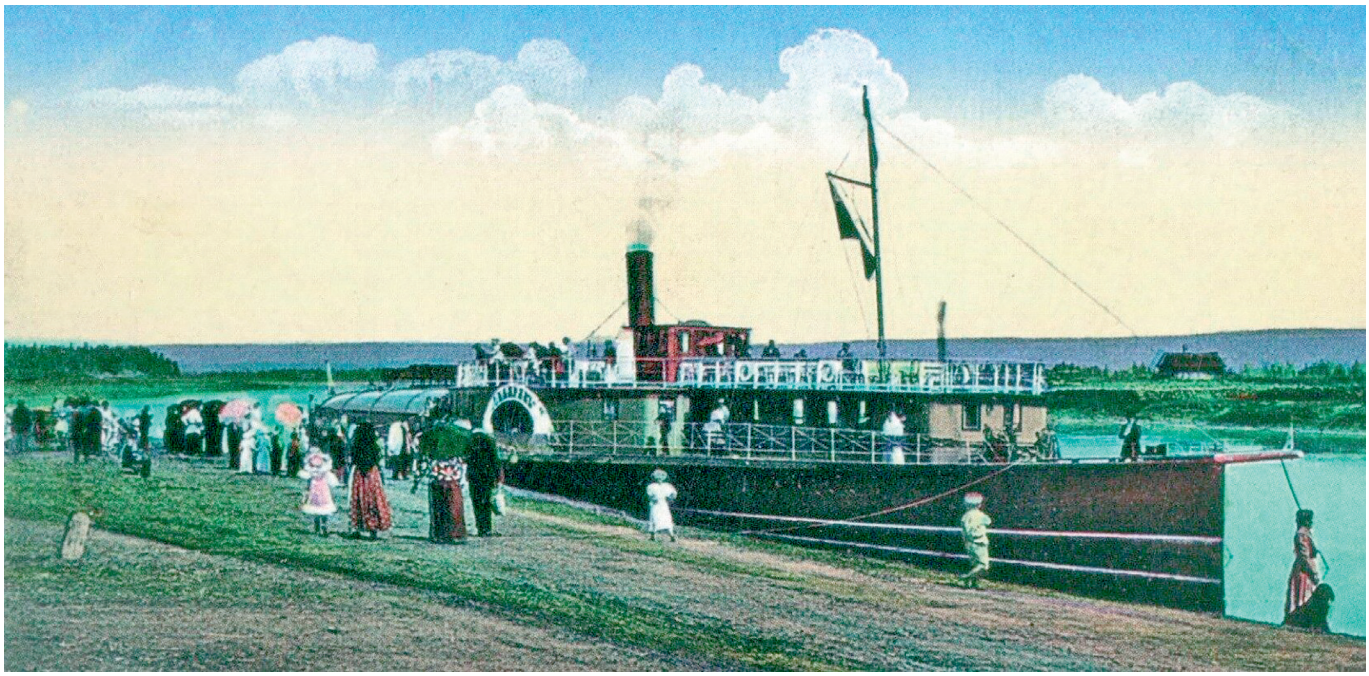
Водный транспорт играл немаловажную роль в развитии города. До прокладки Московского тракта река Ангара являлась единственной магистралью, по которой шло сообщение центральной России с вновь обретенными территориями и странами Востока, а реки Белая и Китой служили для местного значения. Первыми судами на «местных линиях» являлись карбасы, шитики, паузки и плашкоуты. Последние представляли собой несамоходное судно (баржу) для перевозки людей и грузов, а также для устройства наплавных (плашкоутных) мостов и пристаней, паромов. Первые перевозки людей на Ангаре начали осуществлять лишь в 1844 году. Если говорить конкретно про наш город, то ещё до отмены крепостного права в 1861 году в селе Усолье (с 1925 года – город) не существовало понятия термина «общественный транспорт». Тогда, в те далекие времена, в селе передвигались на гужевом транспорте и лодках. Никаких самолётов, автомобилей, велосипедов, мотоциклов, поездов и даже понятие о внутригородском транспорте не звучало ни речи. Начиная с 1863 года, через 2-ю протоку Ангары стал ходить паром с Варничного острова на Красный остров. Поэтому с этого времени начались первые пассажирские перевозки людей. 1863-й считается годом рождения общественного транспорта в Усолье-Сибирском.

Паром передвигался с помощью троса, который поддерживался над водой десятком, а иногда и более лодок. Один конец троса крепился на пароме, другой – на якоре посреди реки. Силою течения воды паром за считанные минуты доставлял людей с одного берега до другого. Переправа на Красный остров в то время была надежным и единственным средством передвижения. Все, кто поправлял здоровье на курорте, пользовались правом бесплатного проезда на пароме. Эта льгота была подтверждена и в 1928 году, когда решением местной власти Красный остров был включен в состав Усолья и передан под управление курорту. Позже паромное сообщение появилось и на третьей протоке Ангары в районе деревень Бархатово, Угольник, Ружниково и Жилкино, что позволило обеспечить выход к Александровскому тракту. Затем было установлено сквозное сообщение между Усольем и заангарскими населенными пунктами – Олонками, Александровском и др. Очень жаль, что давно уже нет этих нужных для населения переправ. Но паромное сообщение на

долгое время стало надежным средством связи с Усольем. Это способствовало активизации всей хозяйственной деятельности в довольно большой округе, что благоприятно отразилось на всей экономике губернии. Что же касается переправы через первую протоку на Варничный остров, то поначалу перевоз осуществлялся на плашкоуте и лодках-барках.

Стоит отметить, что курорт «Усолье» приобрел к тому времени достаточную известность. Однако желающие поправить здоровье сталкивались с дорожными трудностями. Добраться до здравницы можно было только на конной повозке. Пугали не только тряская дорога до Усолья, но еще и беглые заключённые, орудовавшие в этих местах. Вот почему хозяева курорта и озаботились созданием в своей вотчине речной пристани. С ее появлением пассажиров ждало приятное и безопасное путешествие.

В 1884 году для большего притока отдыхающих арендаторы курорта «Усолье» спустили на воду пароход «Сокол», который осуществлял регулярные перевозки между Усольем и Иркутском и увеселительные поездки по Ангаре. В 1887 году арендатор Анастасия Осиповна Поротова передала «Сокол» своему зятю, британскому подданному Константину Ли. Судно не только перевозило отдыхающих курортников, но и доставляло соль, а если было свободное место, то с попутных пристаней – муку. Из Иркутска везли чай, сахар, табак, кожу, мануфактуру и другие товары. Также для привлечения посетителей на Спасском острове, в районе третьей протоки, построили 2 изящных павильона с верандами, выходящими на Ангару, и 2 баржи. Пароходная линия приносила её владельцам изрядные доходы. Московский тракт летом был очень тяжелым: рытвины, ухабы, 3 переправы через реки (Китой, Иркут, Ангара). Всё это заставляло смириться с дороговизной и пароходными неудобствами, о которых писали журналисты газета «Восточное обозрение» в 1891 году: ***«Прекрасный, теплый вечер. В каюте душно. Вы выходите на палубы, чтобы полюбоваться селом и красивыми ангарскими берегами. Но, увы! На вашу шляпу, пальто, на ваши лица сыплется из пароходной трубы масса огненных искр. И вы снова скрываетесь в каюте, говоря на прощание: «До свидания, Усолье».*** Также в 1891 году пароходы «Сокол» и «Бурят» принимали участие в сопровождении другого судна – «Сперанский», в котором находился цесаревич, а затем последний император Российской империи Николай II. В рамках своего турне по стране и участие в закладке первых рельсов будущей Транссибирской магистрали.



Пароход «Сибиряк» на усольской пристани. В 1871 году появляется первая коммерческая пароходная компания иркутского купца Коковкина. Поездка из Иркутска до Заярска на расстояние почти в 550 км занимала 12 суток. Курсировал он не так часто – один рейс в 12-14 дней. Усолье было первой крупной для него остановкой на пути до Заярска. Зачастую «Сибиряк» задерживался для «круизных» прогулок курортников по живописным местам Ангары – 1915 год, дореволюционная открытка



Усольская пристань за день до катастрофы – 28 июня 1916 года, из фондов Усольского историко-краеведческого музея

В солнечный день 29 июня 1916 года случилась трагедия в районе пристани, о которой сегодня знает чуть не каждый усольчанин. И, наверное, стоило бы сегодня подумать о том, чтобы не забылось это печальное событие. Например, установить в этом месте памятный камень и мемориальную доску. Она считается самой крупной катастрофой, происшедшей когда-либо на Ангаре.

Этот день выпал на праздник Петра и Павла. Благодаря хорошей погоде на острове собралось много народа. Ближе к вечеру люди стали собираться домой. Первая группа отдыхающих на плашкоуте уже переправилась на другой берег Ангары. Паром еще не отошел от левого берега, как внезапно разразилась большая буря, и посыпался мелкий дождь, который потом перерос в ураган. Ураган был такой мощный, что валил деревья с корнями, сносил крыши домов. Но тогда никто об урагане усольчанам не сообщал. Публика с детьми со всех концов острова бросилась к пристани, стремясь занять место поближе к ней. Паром же из-за бури стоял на левом берегу. Видя это, некоторые направились вглубь острова под укрытие. Но как только люди увидели, что плашкоут отчалил от усольского берега, они ринулись к пристани. Произошло невообразимое. Протискиваясь вперед и толкая друг друга, все стремились занять место на пристани ближе к приближающемуся плашкоуту. Когда он был почти на середине реки, раздался сильный треск. Подвижная пристань, не выдержав скопившихся на ней людей, разломилась пополам. Те, кто был на ней, мгновенно оказались в холодной ангарской воде и стали тонуть, так как глубина в этом месте была более трех метров. По словам очевидцев, в воду упало около 150 человек. Помощь тонущим оказывали с берега, с уцелевшего неподвижного подмостка пристани, с подоспевшего плашкоута. К месту катастрофы со всех сторон подплывали лодки. Для спасения людей в ход было пущено все. Гамаки, веревки, даже удилища, которыми подталкивали к берегу утопающих детей. Спасательным кругом, привязанным за веревку, паромщики с плашкоута спасли восемь человек. Многих отнесло на середину реки, и они тонули на глазах обезумевшей толпы. Часть людей, упавших в воду, видимо, погибла сразу, будучи ранеными, оторвавшимися от подвижной пристани тяжелыми плахами. Всего из воды было извлечено более 60 человек. Многие выплыли сами. Гимназистка Миллер спасла двух детей, но со вторым чуть не утонула сама. С помощью гимназиста Пыгина ей вместе с ребенком удалось выбраться на берег. Страшно было смотреть на приведенных в чувство людей. Они спрашивали, едва придя в сознание, о своих детях, мужьях, близких. Не находя их, снова теряли сознание, многие рыдали, рвали на себе волосы. Спасенных закутывали во что попало и тут же отправляли в село на лодках и плашкоуте. Прибрежные жители сразу разбирали их по квартирам и помогали им, чем могли. На месте катастрофы сразу приступили к розыску утонувших. В тот же вечер и на следующий день было сделано 34 заявления о гибели 36 человек. На 1 июля включительно удалось выловить только 9 трупов. Побывавший в Усолье старший врач Кузнецовской больницы Кауфман писал «Иркутской жизни», что в селении царит уныние. Всюду говорят только о катастрофе, на улицах можно на улицах наблюдать картины: плач, рыдания, стоны. На берегу Ангары сутками толпятся люди, чутко прислушиваются к сообщениям о розысках жертв катастрофы. 2 июля газета «Сибирь» сообщала: ***«Ужасная катастрофа с плашкоутным мостком лишний раз заставляет обратить внимание на одну из очень больных сторон курортной жизни в Усолье, неудовлетворительную постройку переправ на Спасском острове. За последние два-три года было***

уже несколько аварий существующих в Усолье переправ, по счастью, обходившихся без жертв. При каждом разливе реки, вызванном сильными ливнями, сносит плашкоутный мост, соединяющий курорт с Варничным островом, население курорта остается отрезанным от Спасского острова иногда на несколько дней». Газета «Иркутская жизнь» 13 июля писала: ***«В настоящее время в Усолье восстановлена обрушившаяся пристань. Сделан новый настил. Установлены шлагбаумы, у пристани появились дежурные лодки, багры, спасательные принадлежности и так далее».*** Когда был выявлен полный список жертв катастрофы, оказалось, что итоговая статистика еще более печальной. Погибло 43 человека. Из них детей и молодых людей до 18 лет – 27 человек, женщин – 8, мужчин – 8. Еще 18 человек пропали без вести. В Усольском районе от урагана погибли еще 13 человек. Газета «Иркутская жизнь» в заметке «Катастрофа в Усолье» сообщала: ***«По официальным данным, поступившим из Усолья, пока выяснилось, что утонуло 20 детей в возрасте от 1 до 16 лет, 12 женщин и 6 мужчин. Розыски трупов продолжаются».*** Для расследования ЧП из Иркутска был направлен судебный следователь. Выяснилось, что подобные происшествия, более мелкие, уже случались, но все как-то обходилось. На этот раз из-за перегруза не выдержали подгнившие балки, скреплявшие берег с бухтой-карбазом. Кстати, среди 43 погибших был и польский журналист Ян Комарек, который приехал в Усолье писать заметку о польских ссыльных. Печальная участь ждала паромщика Ивана Николаевича Кузьмичёва по прозвищу Кузьма, который был известным в городе паромщиком. Иркутский суд приговорил его к 9 годам лишения свободы. Ему на тот момент было уже 70 лет, остаток своей жизни он провел в тюрьме. 7 июля газета «Сибирь» писала: ***«Теперь, когда вопрос о катастрофе вступает в стадию ликвидации этого печального события, сам собой возникает вопрос о том, как быть с оставшимися после погибших семьями, особенно с теми, для которых погибшие были единственными кормильцами? На ком будет лежать обязанность участи несчастных жен, матерей, детей, не способных к труду? Таких необеспеченных семей осталось, вероятно, немало. Так, нам передают, например, что после утонувшего во время катастрофы рабочего Семена Михеева осталась жена с двумя или тремя малолетними детьми без всяких средств к существованию. На иждивениях безвременно погибшего механика телефонной станции И. Ф. Дубовицкого, кроме жены и трех дочерей, как передают, находится престарелый его отец и теща. Таких и еще более необеспеченных семей, повторяем, насчитывается немало».*** Однако все письма, жалобы, прошения, робкие газетные статьи остались без внимания. Выяснять причины катастрофы и устанавливать виновных в гибели такого большого количества людей никто не собирался. Никто не думал, и выдавать деньги на похороны, и тем более оказывать помощь семьям погибших. Единственный, кто в какой-то мере пострадал за случившееся, это 56-летний горный инженер сользавода Александр Иванович Сосов. На него сначала возложили вину за неудовлетворительное состояние почтовой дороги от Усолья до Александровска. Однако 1 ноября 1919 года Иркутской судебной палатой был оправдан, так как устройство и содержание этого участка дороги относилось в обязанности строительного отделения Иркутского губернского управления. В приговоре палаты отмечалось, что, являясь дорогой четвертого класса, она всем своим устройством и грузоподъёмностью вполне удовлетворяла тому незначительному движению почты, которое наблюдается на ней. Многолетняя волокита о помощи пострадавшим и ответственности за случившееся закончилась ничем.

Но в истории речного транспорта Усолья и Усольского района есть и другие события, случившиеся на Ангаре, Китое и Белой. 16 сентября 1792 года буря на Ангаре затопила карбас, следовавший в Усолье с денежной казной. В 1889 году для беспрепятственного и безостановочного движения арестованных партий, ссыльных, следующих по Московскому тракту от села Мальта в Александровский централ, через Ангару против села Пономаревского Идинской волости Балаганского округа, на средства казны, устроен перевоз посредством плашкоута, вмещающего до 16 запряженных подвод. В 1893 году под Усольем затонул паузок Полякова, груженный 750 мест. Крушение произошло из-за напившегося до бесчувствия лоцмана. В 1894 году на переезде через реку Белую возле Мальты царил большой беспредел. Московская почта 7 мая потерпела крушение. Плашкоут оторвался вместе с лодками и якорем, а затем его отнесло по течению реки на 2 версты. В 1895 году в посёлке Биликтуй наводнением сорвала плашкоут и переправу временно прекратили. Еще через год, в 1896-ом 19 октября, река Белая стала против сёл Мальта и Тайтурка, как говорят старожилы, очень рано, так что Мальтинским перевозчикам не удалось покуражиться. На перевозке в Тельме не слышно жалоб, т.к. содержатель перевоза Щепин добросовестно относится к делу. Зато перевозчики в Биликтуе во главе с Ицыксоном пьянствовали и ругались. Плашкоут сняли, и проезжающих возили на карбасах. 9 июля 1906 года примерно в 7 часов вечера, гулявшие на Спасском острове собрались к плашкоуту, чтобы переправиться в Усолье. Выезжала коляска госпожи Мельниковой с маленьким внуком. Лопнул причальный канат, и течение моментально отнесло плашкоут от мостков. Лошадь с экипажем свалилась в воду. Мальчик и госпожа Мыльникова начали тонуть. Инженер-механик Константин Ли спас сперва мальчика, а потом и госпожу.

Остается добавить про катастрофу, что паром впоследствии был переделан, но безопасность при переправе оставляла желать лучшего. Такой рисковой переправа была почти четверти века, пока в 1939 году горкомхоз не заказал Усольским судоремонтным мастерским новый паром, связывающий районный центр с колхозами «Красный остров» и имени Фрунзе. На его сооружении 12 плотников трудилось несколько месяцев, и сдали в эксплуатацию к открытию навигации. Модернизованный паром на Красный остров осуществлял переправу вплоть до 1970-х годов. Пока не заменили на более современный. В 1918 году через 2-ю и 3-ю протоки Ангары пустили плашкоуты. Через 2-ю протоку был предназначен на 10 одноконных подвод, имел 2 якоря с 9 подканатными лодками и якорной бухтой.



Обрушенная часть причального моста для парома – июль 1916 года, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



Фотография с места трагедии – июль 1916 года, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



Фотография с места трагедии – июль 1916 года, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



Фотография с места трагедии – июль 1916 года, из фондов Усольского историко-краеведческого музея

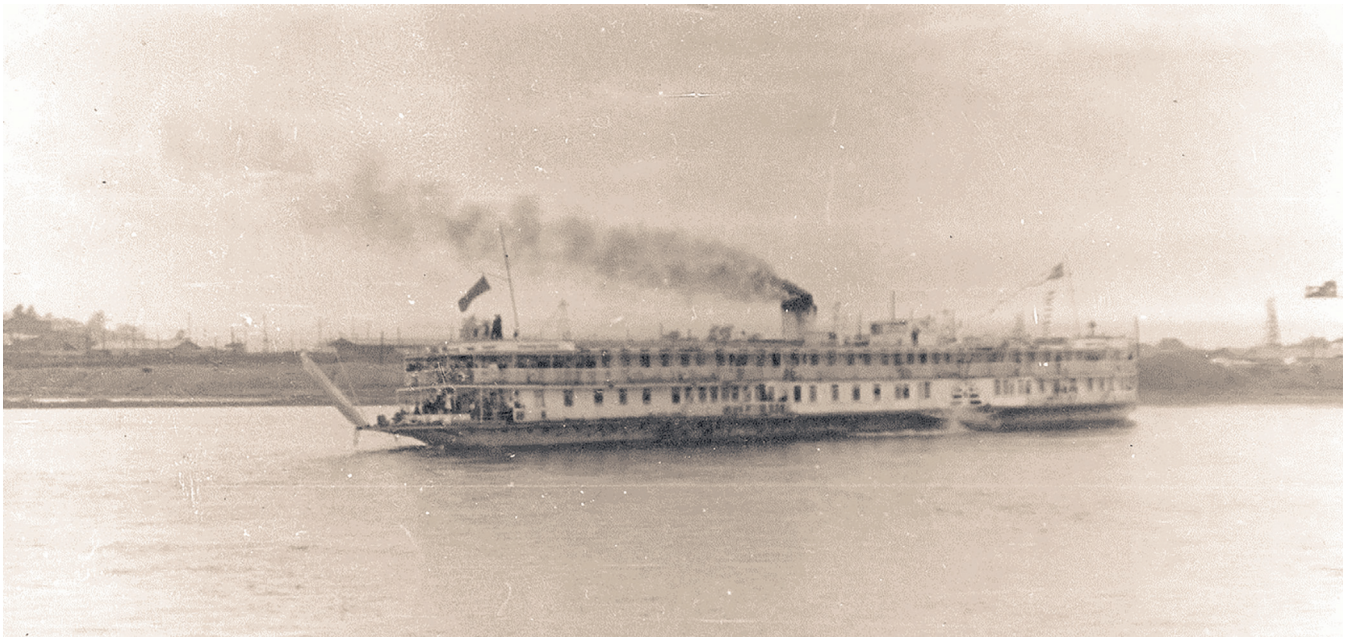
Многие усольчане справедливо считали Усолье не только городом химиков, строителей, машиностроителей, соле-варов, историческим, но и городом речников и судостроителей. В начале 1930-х годов здесь, в городе чуть ниже курорта «Усолье» по течению Ангары начали создавать базу Восточно-Сибирского речного пароходства (ВСРП), которое появилось в 1885 году. Для усольчан это место называется «Затоном». На всем судоходном протяжении Ангары от Братска до Иркутска – до 1935 года ВСРП имело 2 предприятия. Это Шумиловская судоверфь в Братском районе (ныне затоплена Братским морем) и Иркутские судоремонтные мастерские. Они выполняли ремонт всего ангарского флота. Были свои недостатки. Во-первых, в акватории в Иркутске для размещения всех судов на зимний отстой и трудности при выводе их на ремонт, особенно в конце навигации, вызвали необходимость создания дополнительного отстойно-ремонтного пункта. Во-вторых, на протяжении многих километров не было ни одного судоремонтного предприятия. Когда баржи уходили вниз, порой поднять их наверх было невозможно из-за ледостава. Удобное место было найдено. В 1935 году в так называемой Юринской протоке был открыт затон для размещения судов Ангарского пароходства на зимний отстой. Протока была названа в честь иркутского мещанина Игнатия Юринского, который в начале XVII века вываривал соль на Варничном острове. Спустя год затон стал самостоятельным предприятием – Усольские судоремонтные мастерские (УСРМ). Таким образом, зимний отстой и ремонт судов был поделен между Усольем и Иркутском. При этом в основном, весь несамоходный деревянный флот стал ремонтироваться в нашем городе. Первым директором нового предприятия был назначен выдвиженец из шкиперов Райков. Они занимали небольшую территорию, на которой располагалось 3 цеха: кузнечный, слесарный, деревообрабатывающий. Его задачей было производить ремонт грузовых барж. Сейчас трудно представить ремонт деревянной баржи, так как таких судов давно уже не существует. Ведь до войны в стране баржи изготавливали из дерева, поэтому в затоне имелся столярный цех, который работал почти круглосуточно, так как для ремонта несамоходных судов нужны были бруски, доски, рейки, бруски. Но старожилы-речники хорошо помнят, насколько трудоёмким был этот процесс. Вытащить баржи на берег не представлялось возможным. Поэтому необходимо было делать выморозку судов, то есть выбивать лёд, ждать, пока замёрзнет река снова. Кайлить, причём очень осторожно, чтобы не пробить лёд. Образовывалось углубление, доходящее до места повреждения. На дно укладывались мешки с цементом, чтобы вода не просочилась, и ремонтник часто законопачивал повреждение. При капитальном ремонте суда вытаскивали на берег вручную, путём устройства воротов, для чего привлекалось много народа со стороны. Коллектив мастерских тоже был невелик. Предприятие занимало небольшую территорию, на которой располагалось 3 ранее упомянутых цеха. Основными техническими средствами мастерские были обеспечены слабо. Зато судоремонт был очень большой. Обеспечивали Бассейновое управление пути и Восточно-Сибирское речное пароходство, образовавшее свой затон в Иркутске. Первое занималось выверкой фарватера и располагало большим флотом как деревянным, так и металлическим. На отстой вытаскивались суда от затона до бойни. Остро стоял вопрос с кадрами. Собственным жилым фондом предприятие не располагало, кроме барака-ровесника, ремонтных мастерских. Приходилось на зимний период расквартировывать плавсостав и рабочих на частные квартиры. Положение улучшилось, когда в конце 1940-х годов построили дома на улицах Полевой и Крупской. Когда грянула война, речников стали призывать в действующую армию. В 1943 году речной флот был военизирован, введена форма со знаками отличия военных моряков. Дисциплина была строжайшей. За выслугу лет лучшие речники награждались орденами и медалями воинской доблести. После окончания войны предприятие начало наращивать мощности.

В послевоенный период в СССР бурно развивалась тяжелая индустрия, а, следовательно, быстрыми темпами шло строительство различных объектов. В связи с этим возросли объемы перевозок водным транспортом. В 1947 году построили лесозавод, а затем возросла техническая оснащенность мастерских. Поступавшую из Братска древесину оптом сдавали на распиловку и производили ремонт барж. Однако расширение мастерских значительно тормозило то обстоятельство, что в связи с начавшимся строительством Братской ГЭС, прибрежный район города и территория мастерских

первоначально входили в зону затопления. Было даже предположение о ликвидации предприятия. До 1948 года весь несамоходный флот был деревянным, строительство которого вела Шумиловская судоверфь. Затем стали поступать в эксплуатацию металлические баржи, поставляемые Улан-Удэнским заводом. Позднее их получали с Байкальской судоверфи им. Ярославского и с иркутских мастерских. В 1955 году начали поступать в эксплуатацию металлические баржи, и деревянных уже не стало. Они были эффективнее в перевозках и долговечнее в эксплуатации. Металлические части судов подвергались коррозии, а деревянные – гниению – так, что работы усольским судоремонтникам хватало. Да, беда, старая база уже не могла вместить пришедший на ремонт несамоходный флот. Было принято решение о строительстве новой, более объемной базы. И она была построена в 1950-х годах там, где сейчас и размещается ремонтно-эксплуатационный участок Восточно-Сибирского речного пароходства. Строительством своих несамоходных металлических судов усольские мастерские начали заниматься с 1957 года. Оставаясь главным образом судоремонтным, предприятие выполняло большой объём и по строительству судов. Большой размах получило социалистическое соревнование между бригадами. Также усольские мастерские стали выполнять дополнительные функции эксплуатации флота, так как несамоходные баржи были с экипажами, то и баржи с их экипажем приписали к усольским мастерским. Поэтому предприятие получило новое название – Ремонтно-эксплуатационная база (РЭБ) флота.

Сначала строили малотоннажные суда. По мере накопления опыта стали изготавливать самоходные баржи грузоподъёмностью до 2000 тонн. Сооружали дебаркадеры, брандвахты, плавучие краны, шаланды, паромы и т.д. К 1972 году на РЭБ было построено 80 различных судов и смонтировано 9 плавучих кранов венгерского производства. За 20 лет скромный пункт отстоя и ремонта несамоходных судов превратился в крупнейшую РЭБ флота. Немалая часть судов получила усольскую прописку. Основным занятием Усольской РЭБ по-прежнему оставался ремонт несамоходного флота. Положительно развивался и жилищный вопрос. Благодаря сооружению собственных домов, мастерские избавились от необходимости аренды частных квартир. В 1973 году вместо деревянного слесарно-механического цеха построили кирпичный котельно-корпусный цех. Затем были сооружены здания деревообработки, токарный участок, бытовые помещения, столовая, здание заводоуправления, материально-технический склад. Забетонированы сборочные площадки, что улучшило условия труда. Построен пирс для достройки судов. База обзавелась собственным жильем и соцкультбытом. Имела даже собственный ОРС с торговыми точками в разных местах города.

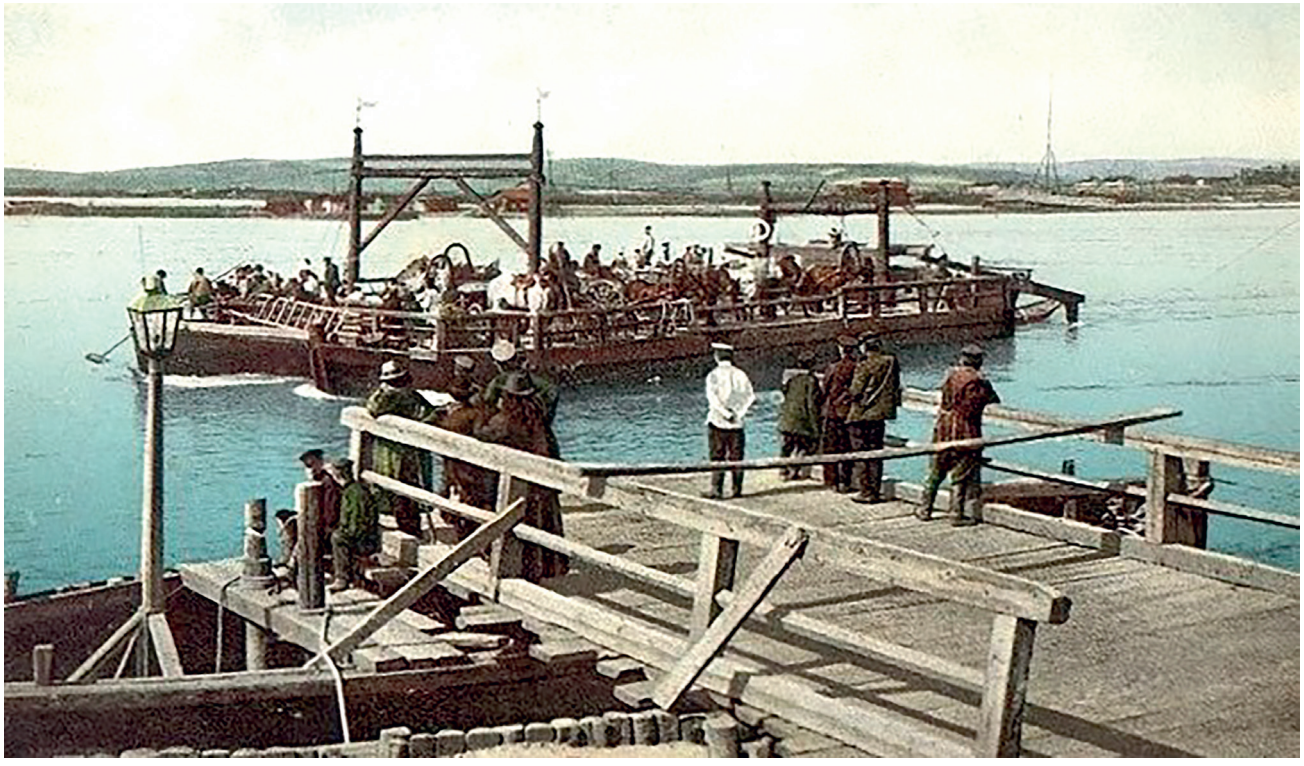
Уже в годы перестройки РЭБ получила статус судоремонтно-судостроительного завода (СРСЗ). Главный объем предприятия приходился на ремонтно-восстановительные работы. Являясь главным образом судоремонтным, но не судостроительным предприятием. В начале 1990 года были составлены планы модернизации СРСЗ: строительство котельно-корпусного цеха, слипа Г-150 со стапельной площадкой. Усольские судостроители должны были начать строительство баржи на 2000 тонн, дебаркадера «Ленинград», но наступил 1991 год, и все планы пошли на тормоза. Судьба предприятия в 1990-е годы оказалась не печальным. РЭБ не отправился по пути к банкротству, как другие градообразующие предприятия. В постсоветский период это предприятие было флагманом приангарского пароходства и усольской промышленности. Период дикого капитализма коллектив предприятия штормило, как и десятки других предприятий города и области. Чтобы выжить, они занимались несвойственными им функциями. Изготавливали любые металлические конструкции для любого заказчика: металлические решетки, ларьки, киоски и др. Вынуждено занимались и деревообработкой (имели пилораму и столярный цех). Для населения города выпускали оконные и дверные блоки, половую рейку, плинтуса и т. п., а также для усольчан занимались заготовкой дров. Заключали договор с лесничеством Красного острова на вырубку и заготовку леса в горельнике.



Пароход плывёт мимо Усолья – 1953 год, личный фотоархив Игоря Вуйцика

До 1998 года РЭБ была ТОО и ООО. Позже здания, оборудование и территория были сданы в аренду. Управление ВСРП создало из оставшегося имущества и кадров Усольский ремонтно-эксплуатационный участок (РЭУ). Практически все рабочие котельно-корпусного цеха и цеха технического обслуживания флота перешли работать в пароходство. Инженерно-технический персонал РЭБ стал работать в ремонтно-эксплуатационном участке. Сборка 5-тонного плавкрана. Наступили тяжёлые времена, усольчане занимались только ремонтом флота. Было принято решение по капитальному ремонту баржи проекта 459А (1800 тонн), это 100% смена днища и подворотов. Это дало всему коллективу Усольского РЭУ работу и надежду на лучшие времена. Пройдя приватизации, реструктуризации, капитализации, флотский коллектив сумел выжить, сохранить базу, технику, людей, а самое главное – рабочие места.

В 2001 году начали строительство подъёмного сооружения, а через год закончили. Теперь поднимали баржи для ремонта днища и подворотов в Усолье, что избавило работников от постоянных командировок на слип Иркутской РЭБ флота. Усольский коллектив участвовал в модернизации теплоходов «Мангышлак» (переоборудование нефтеналивного судна в сухогрузный теплоход), «Бабушкин» и «Вампилов». С 2002 по 2004 годы на базе Усольского РЭБ теплоход «Лось» был модернизирован для перевозки туристов, а затем перенесен на озеро Байкал (переименован в «Аквилон»). В 2004 году началось переоборудование теплохода «Балхаш». Усольским корабелам, как всегда, досталась корпусная часть, т.е. от старого теплохода остался только корпус. Был разработан уникальный проект удлинения существующего корпуса теплохода «Балхаш» в плавучем доке путём прокладки рельсов, изготовления тележек на рельсах, отдельно под каждую половинку корпуса, закрепление, разрезка и раздвижка корпуса, вся эта уникальная работа была проделана руками умельцев. После раздвижки корпусов построили цилиндрическую вставку и удлинили корпус на 6 метров. Надстройка теплохода была построена после вывода корпуса из плавучего дока в зимний период на льду. Все корпусные (металлические) работы выполнил Усольский участок. Сейчас теплоход «Балхаш» переименован в «Империю». С 2007 по 2008 годы усольские корабелы принимали активное участие в строительстве теплохода для паромной переправы на остров Ольхон. Практически 100% корпусных работ было выполнено усольским коллективом. Построен корпус, затем был разделён на две половинки и спущен на воду, по воде половинки были отбуксированы к Иркутской ГЭС, вытащены на берег и перевезены в район Иркутского водохранилища. Корпус теплохода был заново собран, заварен и испытан. Надстройки были построены полностью в Усолье, погружены на трейлеры и перевезены в Иркутск, установлены на теплоходе. Теплоход собрали, спустили на воду, достроили у береговой стенки отстойного пункта в Чертугеевский залив. После ходовых испытаний и устранения замечаний паром был передан управлению областных дорог. В июне 2016 году Усольский РЭУ приняло участие в строительстве парома «Семен Батагаев». Прием судна в эксплуатацию получил Ольхонский район, переправа Сахюрта-Ольхон. В настоящее время коллектив Усольского РЭБ флота небольшой, но с поставленными задачами пароходства справляется. Производит ремонт судов на Байкале – порт Байкал, ремонтирует флот в порту Братск, в Иркутске – в Иркутской РЭБ флота. За годы существования была проделана большая работа. Ежегодный ремонт несамоходного флота доходил до 40 единиц.



Паром в сторону Красного острова – 1915 год, дореволюционная открытка



Пристань в Усолье – 1953 год, личный фотоархив Игоря Вуйцика



Вид с затона на Варничный остров и мосты (железнодорожный и автомобильный). Слева стоят баржи – 1960 год, личный фотоархив Игоря Вуйцика



В 1966 году при помощи горисполкома, депутата горсовета Прокопенко и директора РЭБ флота закончено строительство плотины, которая перекрыла 1-ю протоку Ангары, позволила улучшить пешеходное и транспортное сообщение на острове, а также создала хорошие условия для зимнего отстоя судов и проведения их ремонта. Причём в горисполкоме неоднократно ставили вопрос о необходимости улучшения пешеходного перехода через протоку, и развивать территорию Варничного острова. Теперь этот вопрос был решен на всю жизнь – 1964 год, из архива краеведческого отдела ЦБС

В 1960-1980-х годах Усолье-Сибирское – прогрессивно растущий город. В химической, сельскохозяйственной, пищевой, машиностроительной промышленности. Развита была гражданская инфраструктура. Не забывали про перевозки по Ангаре. На многие годы на берегу действовала речная пристань, перерабатывавшая тонны грузов для местных предприятий, а пассажирская пристань ежедневно отправляла десятки людей в поездки по Ангаре на быстрокрылых «Ракетах» и «Чайках». Имелся речной вокзал, открытый в 1992 году (сейчас это кафе «Апшерон»). Создание же полноценного речного вокзала пришлось на 1950-е годы с развитием полноценных пассажирских перевозок речным транспортом. Ежедневные рейсы из Иркутска до Братска становятся регулярными в самом начале 1960-х годов. Именно тогда и зародилась традиция водных экскурсий, получившая особую популярность вплоть до начала 1990-х годов с появлением у речников комфортабельных судов.

В 1954 году по Ангаре начали курсировать речные трамваи, получившие названия «Чайка» и «Ястреб». Ближе к 1965 году были списаны и утилизированы последние пароходы: «Фридрих Энгельс», «Карл Маркс». «Лейтенант Шмидт» и «Советская Бессарабия». В том же году начата эксплуатация теплоходов типа ОМ (Озёрный москвич): ОМ-42, ОМ-44 («Русь») и «Пропагандист», а двумя годами раньше на Ангару спустили суда на подводных крыльях (СПК): «Ракета», «Метеор» и «Восход» и легендарный теплоход «Сибирь». В 1985 году сгорел, а затем в 1992 году был затоплен. Попытка его восстановить не увенчалась успехом из-за нехватки финансов.

За счет ежедневных рейсов сезонная перевозка доходила до 150 000 человек. Со временем Ангара превратилась в полнокровную транспортную артерию. Имелось свыше 60 портов, пристаней и остановочных пунктов. Усольская пристань находилась на удалении от Иркутска в 89 км. Свой остановочный пункт имела Тельма (в 9 км. от Усолья). Усолье становится первой крупной пристанью на 600-километровом маршруте до Братска. Горожане быстро оценили преимущества комфортабельных судов. Ведь они могли доставить до Олонок (18 км), Бурети (33 км), Свирска (54 км), Каменки (62 км) и Балаганска (115 км) за считанное время. Самый протяженный маршрут между Иркутском и Братском (Падун) составлял 510 км. А до строительства Иркутской ГЭС суда вообще шли до Листвянки. Особенно были довольны грибники, ягодники и любители природы. В самом Братском водохранилище пассажиры при необходимости могли на подходящей для себя пристани сделать пересадку. Ведь на нем имелось еще два направления – Окинское и Ийское. На каждом из них насчитывалось по 12 пристаней и остановочных пунктов. Все перевозки по водным просторам велись коллективом Восточно-Сибирского речного пароходства. Стоит добавить, что многие советские граждане любили речные или морские круизы, сопровождаемые своеобразными ощущениями при путешествии – неторопливое движение по глади водоема, сопровождаемое покачиванием. В то время у советских людей была мечта совершить путешествие за границу. Это можно было осуществить в большинстве случаев, приобретя морской круиз, который далеко не для всех был доступен – в 1960-е годы стоимость путевки составляла около 800 рублей при средней зарплате 100-150 рублей.

Усольчане в хорошую весеннюю, летнюю и осеннюю погоду после работы устремлялись на Ангару, переплывали

ее на пароме или теплоходе в любимое место отдыха – Красный остров. Этот чудесный уголок с прекрасным сосновым бором уже сотен лет привлекает людей своим целебным воздухом, прозрачной студеной Ангарой, зеленым раздольем цветущих берегов. Это местечко было на любой вкус: тихая, уютная заводь в многочисленных заливах, где можно порыбачить на удочку, сделать привал на берегу озерца с ирисами и кувшинками, погулять по тенистым сосновым аллеям или просто посидеть в красивом месте между кустами черемухи или боярки, где растут полевые и лесные цветы. А для любителей грибов и ягод (брусника, костяника, земляника) это было приволье. Особенно много было грибников, которые быстро наполняли свои ведра и корзинки груздями, рыжиками, маслятами. Много лет Красный остров служил питомником усольского лесхоза и выращивал саженцы для всей области. Служил связующим звеном между двумя районами — Усольским и Боханским. Осенью в уборку паромы ходили круглосуточно. Усольская переправа – 7 км по острову и вторая переправа – в поселок Жилкино. На второй протоке был открыт пионерский лагерь от сользавода, где отдыхали сотни ребятишек.

Изначально паром был деревянный и маленький, буксируемый катером. Исправно перевозивших людей и технику. С появлением быстроходных судов на подводных крыльях паром, в целях безопасности, пришлось убрать. С этого момента объем перевозок через реку резко упал. Небольшой паром из-за отсутствия хороших причалов не брал на борт легковые машины и гужевой транспорт. Перевозит только людей. В 1971 году горкомхоз решил соорудить капитальные железобетонные причалы, то есть сделать переправу более эффективной и надежной. С этой целью заключён договор со СМУ-7 треста «Востоктяжстрой». Однако строители не торопились приниматься за дело, и лишь в начале 1972 года подрядчик «Гидроспецфундаментстрой» начал забивку железобетонных свай в левый берег. Реконструкцию признали необходимым для улучшения зоны отдыха. К лету 1974 года отстроен причал левого берега. Сделаны к нему подъезды. Выстроен зал ожидания, работает касса. Отремонтированы паром и буксирующий его катер. Все было отлично, и все радовались, но все изменилось в 1990-е годы. Вначале прекратилась речная переправа, и люди не могли попасть в любимое место отдыха. Затем массово перестали ходить суда. А вместе с переправой ушла и целая страна под названием Советский Союз. Сегодня действует пристань для остановки «Метеора», который регулярно ходит до Братска в летнее время.



Баржи на зимней консервации. Вид на затон. Деревянные надстройки это – баржи, которые стали домами на воде. Люди всю навигацию проводили на баржах, многие семейным подрядом работали, вот и обустраивали свой быт – 1961 год, неизвестный автор, прислал Сергей Бутаков



Усолье – город и корабль – 1970-е годы, Натан Масловатый

Заканчивая экскурс по истории речного транспорта города и района, остается добавить про корабль, связанный с городом. В Германской Демократической Республике (ГДР, в 1990 году объединенной с ФРГ) 1 мая 1959 года на судостроительной верфи города Варнемюнде, что на побережье Балтийского моря, спущено на воду судно, носящее имя в честь нашего города – теплоход «Усолье». Если быть точнее, теплоход «Усолье», но без слова «Сибирское» являлся углерудовозом, перевозящим уголь и разные виды руды. С 1959 по 1964 годы судно работало в Одессе. Затем с 1964 по 1974 годы в Жданове (ныне Мариуполь) и с 1974 по 1985 годы в Мурманске. Отсюда следует, что углерудовозы типа «Углеуральск» (так называется типовой проект судна) в летнюю навигацию постоянно направлялись на север для работы на линии Мурманск – Дудинка – Игарка. Одна из причин последующей передачи судов данного типа – избежание ежегодных перегонов судов этого типа с юга на север перед открытием навигации, и обратно с севера на юг после закрытия навигации. О корабле знали в самом Усолье, и неоднократно газета «Ленинский путь» публиковала телеграммы и письма от экипажа.

Большая дружба установилась между краеведами школы №11 и командой теплохода весной 1970 года. Тогда в местной газете Жданова «Азовский моряк» одна страница, называемая «Чудесный край с большим будущим», была посвящена нашему городу. А к 100-летию со дня рождения В.И.Ленина усольчане получили телеграмму с поздравлением от экипажа теплохода. Именно в то время и зародилась у краеведов Усолья мысль подружиться с экипажем теплохода-однофамильцем города. В ответ на первое обстоятельное послание они получили поздравительную телеграмму 7 ноября 1971 года, в которой «усольчане» Приазовья коротко сообщали о своих делах и о том, что они готовят для музея посылку. Уже сама ответная телеграмма доставила большую радость зачинателям дружеской пересылки, а упоминание о посылке вызвало нескончаемые восторженные предположения. Долго была эта телеграмма центром текущих дел музея. Она принесла ребятам веру в новых друзей-моряков. Месяцы казались долгими, а даты письма краеведов на теплоход так и оставались безответными.

В апреле 1972 года в музее школы появились необычные подарки от экипажа. Что же это были за необыкновенные экспонаты? Во-первых, 3 месяца теплоход находился в рейсе Новороссийск – Искендерун (Турция) – Генуя (Италия) – Марина-ди-Каррара (Италия) – Генуя – Жданов. И экипаж всего времени собирал посылку с итальянскими сувенирами. Во-вторых, вниманию учеников поглощала красочная лодка-гондола – сувенир из Венеции. Покрытая и украшенная узорами тонкой резьбы, хрупкая и легкая, она говорит о поэтическом мире итальянского города на воде. Неторопливо-вольным взмахом весла гондольер на корме подчеркивает идиллическую гармонию сувенира. А память дополняет умиротворяющим разливом мелодичной баркаролы неизменной спутницы гондольеров. Из еще более далекого места теплого Красного моря попали и музей коралл и ракушка. Они добыты моряками возле Порт-Судана. В отделе музея была немалая коллекция этих диковинок моря, но нет такого большого коралла и ни одна раковина не может соперничать с новой по великолепию глянца и необычности окраски. Пятнистая, приятного коричневого оттенка, словно бархатная шубка, ее заставляет забыть об известковой природе раковины. Любопытнейшие представители тропической морской фауны. Из самого большого порта итальянского города Генуя моряки послали в подарок музею сувенир – якорь, штур-

вал, в котором вид самого большого маяка на Средиземном море. Очень тронуты были краеведы подарком первого помощника капитана теплохода В.М.Чернухи. Он послал свою морскую фуражку, которая 10 лет бороздила со своим хозяином моря и океаны планеты, обошла вокруг Европы и Африки, четырежды пересекала экватор. Но особую признательность ребят завоевали исторические дары. Вот, например, старый партизанский билет одного из партизан города Триест (Италия). С ними экипаж теплохода «Усолье» встречался в 26-ю годовщину итальянского движения сопротивления в конце апреля 1971 года. Или керамический портрет Пальмира Тольятти – выдающегося деятеля мирового коммунистического и рабочего движения. Он подарен морякам в 1969 году итальянскими коммунистами порта Чивитавеккья (недалеко от Рима). В 1968 году генуэзский «Клуб гарибальдийцев» подарил экипажу бюст национального героя Италии Джузеппе Гарибальди. И его прислали в музей азовские «усольчане». Серьезна эта переписка у краеведов с моряками, их новые товарищи в почете у всей страны. Постоянное перевыполнение плановых показателей, за умелое пользование трудовых ресурсов теплохода, за творческое отношение к работе, рационализаторские усовершенствования, разумную теплоходу экономию средств и времени. Теплоходу присвоено руководством Азовского пароходства звание «Имени 50-летия Великого Октября». Дружный согласованный экипаж вместе с командным составом судна разработал, основываясь на практике, режим экономии, который позволил использовать теплоход в течение 5 лет без капитального ремонта. Этот главный повод был взят примером для других кораблей пароходства. А к почетному титулу «Усолье» прибавилось и трудится коллектив коммунистического труда. Большую ответственность почувствовали перед новыми друзьями. И она породила уверенное воодушевление на многие дела.

Школьники и краеведы регулярно переписывались, обменивались подарками и сувенирами. С любовью и с большим старанием ребята оформили в школьном музее стенд о теплоходе, носящем имя нашего города. На нем были выставлены подарки, полученные краеведами от экипажа теплохода. Там содержались сведения о теплоходе, о славных делах его экипажа. Однако музею и кораблю постигла участь. Музей из 11-й школы переехал в 3-ю школу. Где бесследно исчез вместе с подарками от экипажа. Само судно было списано и утилизировано в испанском городе Валенсия 14 октября 1985 года. Это связано с возрастом самого корабля (на момент списания было 26 лет) и выработан его технический ресурс и требовался капитальный ремонт, денег на которого, к сожалению, не нашлись. Дружба между городом и экипажем корабля продлилась около 15 лет.

Выпуск «Ленинского пути» от 1986 года в заметке «Память бережно храним» о музее школы №3 описывалось возможное предложение о новом судне с таким же названием: ***«Вторично теплоходам название города не присваивается. Но если мы обратимся в Министерство Морского флота с этой просьбой, то, возможно, вторично присвоит звание нашего города теплоходу».*** К сожалению, мечта о появлении «Усолье-2» или хотя бы «Усолье-Сибирское» не осуществилась в связи с обстановкой в стране. Дела дошли до упразднения самого министерства, медленное развитие судостроительной промышленности, остановка производственных мощностей кораблестроительных заводов вплоть до закрытия и сокращение рабочих кадров. Сегодня на территории России всё-таки существует судно под названием «Усолье», но уже не в честь нашего города, а в честь села Усолье Пермского края, обитающего в водах Куйбышевского водохранилища. Хотя в Самарской области тоже есть своё Усолье.

Многим даже кажется, что этот корабль назван не в честь нашего Усолья, но в СССР были другие населённые пункты с тем же названием. Познакомимся с другими населенными пунктами, носящими название «Усолье». Начнем с Пермского края. Город Усолье Усольского района расположен на правом берегу реки Камы. Напротив города Березники, в 183 км от Перми. Возник в 1606 году как центр солеварения. Также в Оханском районе есть деревня с тем же названием. Из других городов края, связавших свою судьбу с добычей соли – Соликамск, основанный ещё в XV веке. Первоначально назывался Усолье-Камское или Соль-Камская. В XVI-XVIII веках был крупнейшим центром солеварения в России. Сольвычегодск – город в Котласском районе Архангельской области. Основан в XIV веке у Соляного озера. В XV веке назывался Усольск. С начала XVI века место поселения солепромышлениковСтрогановых. Находится в 35 км от Котласа и 630 км от Архангельска. В той же области находятся 2 деревни: Усолье (в Онежском и Холмогорском районах). Село Усолье Шигонского района Самарской области расположено на правом берегу Волги, недалеко от места впадения в нее реки Усы, у подножия легендарных Жигулей, хорошо знакомых по многочисленным песням и былинам русского народа. Основано в 1874 году. А во Владимирской области с 1628 года существует деревня Усолье. И как ни странно, но в Литве тоже есть своё Усолье. Городок Друскининкай (с литовского – соль) – бальнеологический и грязевой климатический курорт прибалтийской страны. Основан в 1563 году, стал городом-курортом в 1753 году. Находится на юге страны, на правом берегу реки Немана, у впадения в него реки Ратнича, в 129 км от Вильнюса, в 128 км от Каунаса и в 42 км от Гродно (Белоруссия). Лечебные средства: минеральная вода, хлоридная, натриево-кальцевая, применяемая для ванн и ингаляций. На курорте лечат больных с заболеваниями органов движения и опоры, нервной системы, сердечно-сосудистой системы, гинекологии и другие заболевания. А вот австрийский город Зальцбург с баварского языка означает – «Соляная крепость». На такой ноте завершаем путешествие по водному транспорту!

ТЕЛЕГРАММА

УСОЛЬЕ-СИБИРСКОЕ, ИРКУТСКОЙ, СЕКРЕТАРЮ ГК КПСС, ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ГОРИСПОЛКОМА.

Дорогие товарищи! В день столетия со дня рождения Ленина поздравляем славных тружеников Усолья с большим праздником Родины. Рады вам сообщить, что наш экипаж, являясь флагманом всесоюзного соцсоревнования в честь ленинского юбилея, успешно выполнил свои обязательства. Решением коллегии Министерства морского флота и ЦК профсоюза экипаж награжден юбилейной Почетной грамотой. За победу в социалистическом соревновании в первом квартале 1970 года нам вручен также вымпел Министерства морского флота и вторая денежная премия.

В настоящее время находимся в рейсе Жданов—Александрия (ОАР), который выполняем с опережением графика. Желаем усольчанам крепкого здоровья, личного счастья.

С морским приветом по поручению экипажа капитан теплохода «Усолье» ШПОЛЯНСКИЙ, пом. капитана секретарь парторганизации ЧЕРНУХА, председатель судкома БЛИЗНЮКОВ.

Телеграмма от экипажа теплохода, опубликованная в газете «Ленинский путь» 23 апреля 1970 года

ТЕЛЕГРАММА

ГОРОД УСОЛЬЕ-СИБИРСКОЕ, ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ.

Поздравляем тружеников города с 54-й годовщиной Октября. Сообщаем, что экипаж теплохода, носящего имя вашего города, воодушевленный историческими решениями XXIV съезда КПСС, успешно выполняет принятые на себя социалистические обязательства в честь годовщины Октября и столетия Азовского пароходства. План грузоперевозок десяти месяцев в сумме рейсовых заданий выполнен на 110 процентов, даны тысячи рублей сверхплановой прибыли. Идем рейсом Керчь—Югославия, опережая график.

Желаем вам крепкого здоровья, личного счастья, дальнейших творческих успехов на благо нашей любимой Родины.

По поручению экипажа:

ШПОЛЯНСКИЙ,
капитан теплохода «Усолье».

ЧЕРНУХА,
первый помощник капитана.

ЗУЕВ,
председатель судового комитета.

Телеграмма от экипажа, опубликованная в газете «Ленинский путь» 7 ноября 1971 года

КРАЕВЕДЫ ТРЕТЬЕЙ ШКОЛЫ держат тесную связь с экипажем теплохода, носящим имя нашего города. Школьники обмениваются с далекими своими друзьями сувенирами, пишут письма. Не так давно на музейном стенде появилось очередное письмо с обратным адресом: «Мурманск. Теплоход «Усолье-Сибирское».

«В дальних плаваниях, далеко от Родины, — говорится в нем, — морякам очень приятно и радостно сознавать, что на родной земле у них остались близкие и друзья. Нам также очень приятно, что у вас такой замечательный музей, и вы рассказываете всем остальным ребятам о нашем теплоходе.

Сейчас теплоход «Усолье-Сибирское» работает в Мурманском пароходстве, плавая в далеких арктических морях, за Полярным кругом. Летом теплоход совершает рейсы из Мурманска в порт Дудинку и обратно — перевозит железную руду. Зимой же судно уходит в дальние заграничные рейсы, так как, сами понимаете, в это время по северным морям плавать нельзя, они замерзают. Даже такие огромные и сверхмощные ледоколы-атомоходы, как «Ленин» и «Арктика», не могут пробить дорогу для нашего теплохода.

ПРИШЛО В МУЗЕЙ ПИСЬМО

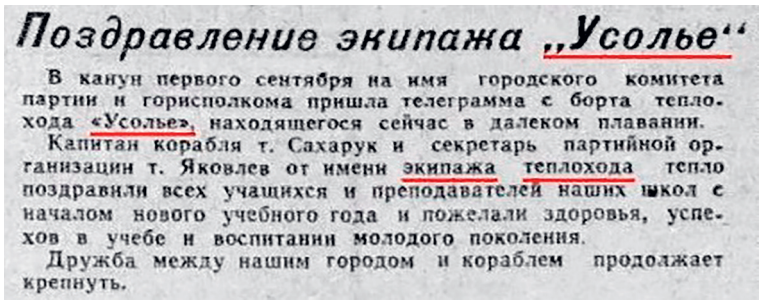
С ноября 1975 года мы сделали два рейса в Польскую Народную Республику и посетили порты Щецин, Гдыню, Гданьск. Затем перевезли груз в Данию (порт Фредерисия) и Францию (порт Дюнкерк).

В ПНР у нас произошло памятное событие — весь экипаж был принят в обществе дружбы «Польша — СССР». Наши польские друзья сказали много теплых слов в адрес советских моряков. Мы им рассказали о нашем судне и работе, о том, что в далеком сибирском городе Усолье у нас есть друзья и шефы—учащиеся советской школы. Польские товарищи передают всем вам большой привет и пожелание — учиться только на пятерки. Так что вы не подведите!».

В письме оказались фотографии, рассказывающие о буднях экипажа. Они займут достойное место в школьном музее.

Сейчас краеведы готовят ответ своим верным друзьям. Они расскажут о делах пионеров и комсомольцев школы, о том, как готовятся выйти на большую дорогу жизни.

Телеграмма от экипажа, опубликованная в газете «Ленинский путь» 16 марта 1976 года



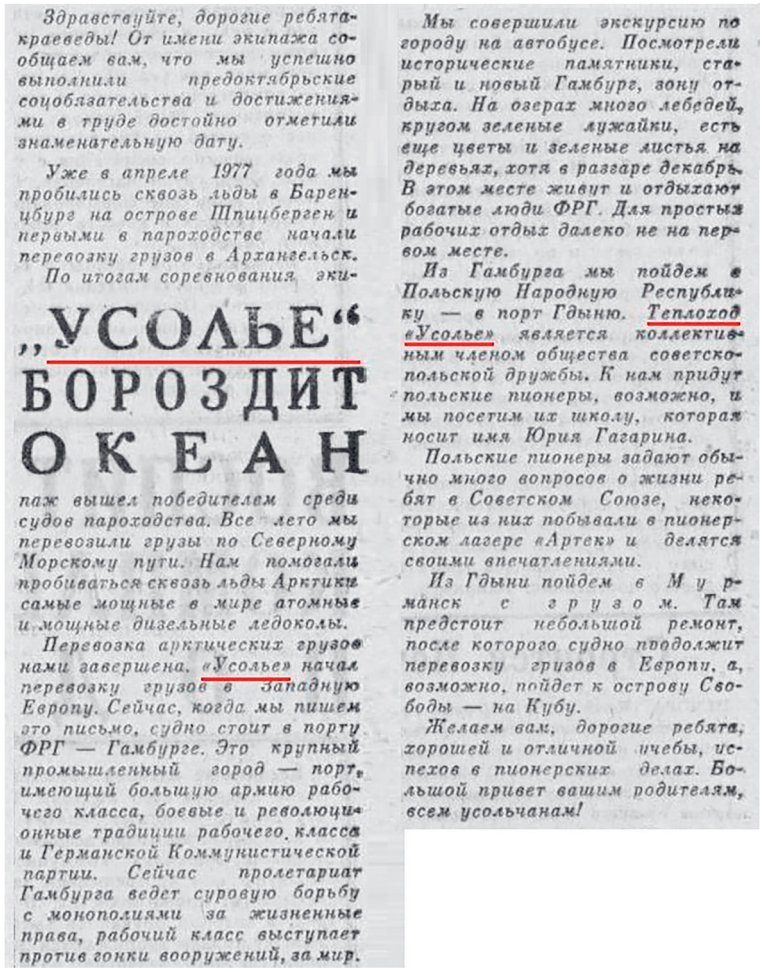
Поздравление экипажа „Усолье“

В канун первого сентября на имя городского комитета партии и горисполкома пришла телеграмма с борта теплохода «Усолье», находящегося сейчас в далеком плавании.

Капитан корабля т. Сахарук и секретарь партийной организации т. Яковлев от имени экипажа теплохода тепло поздравили всех учащихся и преподавателей наших школ с началом нового учебного года и пожелали здоровья, успехов в учебе и воспитании молодого поколения.

Дружба между нашим городом и кораблем продолжает крепнуть.

Телеграмма от экипажа, опубликованная в газете «Ленинский путь» 2 сентября 1976 года



„УСОЛЬЕ“ БОРОЗДИТ ОКЕАН

Здравствуйте, дорогие ребята-краеведы! От имени экипажа сообщаем вам, что мы успешно выполнили предоктябрьские соцобязательства и достижениями в труде достойно отметили знаменательную дату.

Уже в апреле 1977 года мы пробились сквозь льды в Баренцбург на острове Шпицберген и первыми в пароходстве начали перевозку грузов в Архангельск.

По итогам соревнования, экипаж вышел победителем среди судов пароходства. Все лето мы перевозили грузы по Северному Морскому пути. Нам помогали пробиваться сквозь льды Арктики самые мощные в мире атомные и мощные дизельные ледоколы.

Перевозка арктических грузов нами завершена. «Усолье» начал перевозку грузов в Западную Европу. Сейчас, когда мы пишем это письмо, судно стоит в порту ФРГ — Гамбурге. Это крупный промышленный город — порт, имеющий большую армию рабочего класса, боевые и революционные традиции рабочего класса и Германской Коммунистической партии. Сейчас пролетариат Гамбурга ведет суровую борьбу с монополиями за жизненные права, рабочий класс выступает против гонки вооружений, за мир.

Мы совершили экскурсию по городу на автобусе. Посмотрели исторические памятники, старый и новый Гамбург, зону отдыха. На озерах много лебедей, кругом зеленые лужайки, есть еще цветы и зеленые листья на деревьях, хотя в разгаре декабрь. В этом месте живут и отдыхают богатые люди ФРГ. Для простых рабочих отдых далеко не на первом месте.

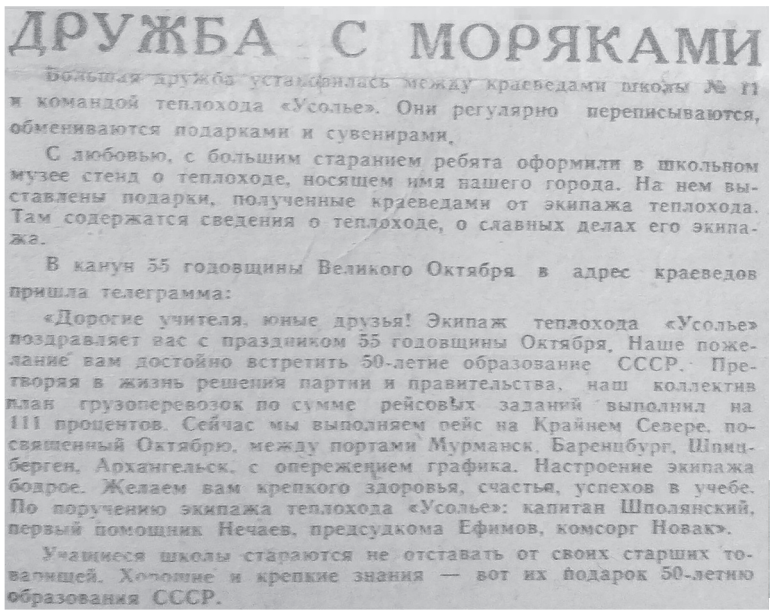
Из Гамбурга мы пойдем в Польскую Народную Республику — в порт Гдыню. Теплоход «Усолье» является коллективным членом общества советско-польской дружбы. К нам придут польские пионеры, возможно, и мы посетим их школу, которая носит имя Юрия Гагарина.

Польские пионеры задают обычно много вопросов о жизни ребят в Советском Союзе, некоторые из них побывали в пионерском лагере «Артек» и делятся своими впечатлениями.

Из Гдыни пойдем в Мурманск с грузом. Там предстоит небольшой ремонт, после которого судно продолжит перевозку грузов в Европи, а, возможно, пойдет к острову Свободы — на Кубу.

Желаем вам, дорогие ребята, хорошей и отличной учебы, успехов в пионерских делах. Большой привет вашим родителям, всем усольчанам!

Телеграмма от экипажа, опубликованная в газете «Ленинский путь» 14 января 1978 года



ДРУЖБА С МОРЯКАМИ

Большая дружба установилась между краеведами школы № 11 и командой теплохода «Усолье». Они регулярно переписываются, обмениваются подарками и сувенирами.

С любовью, с большим старанием ребята оформили в школьном музее стенд о теплоходе, носящем имя вашего города. На нем выставлены подарки, полученные краеведами от экипажа теплохода. Там содержатся сведения о теплоходе, о славных делах его экипажа.

В канун 55 годовщины Великого Октября в адрес краеведов пришла телеграмма:

«Дорогие учителя, юные друзья! Экипаж теплохода «Усолье» поздравляет вас с праздником 55 годовщины Октября. Наше пожелание вам достойно встретить 50-летие образование СССР. Претворяя в жизнь решения партии и правительства, наш коллектив план грузоперевозок по сумме рейсовых заданий выполнил на 111 процентов. Сейчас мы выполняем рейс на Крайнем Севере, посвященный Октябрю, между портами Мурманск, Баренцбург, Шпицберген, Архангельск, с опережением графика. Настроение экипажа бодрое. Желаем вам крепкого здоровья, счастья, успехов в учебе. По поручению экипажа теплохода «Усолье»: капитан Шполянский, первый помощник Нечаев, председкома Ефимов, комсорг Новак».

Учащиеся школы стараются не отставать от своих старших товарищей. Хорошие и крепкие знания — вот их подарок 50-летию образования СССР.

Телеграмма от экипажа, опубликованная в газете «Ленинский путь» 15 декабря 1972 года

ЮБИЛЕЙНЫЕ БУДНИ



Теплоход «Усолье» в порту г. Жданова.

НЕДАВНО В НАШЕЙ ГАЗЕТЕ БЫЛА ОПУБЛИКОВАНА ТЕЛЕГРАММА, КОТОРАЯ ПРИШЛА К НАМ С БОРТА ТЕПЛОХОДА «УСОЛЬЕ», СОВЕРШАЮЩЕГО РЕЙС ЖДАНОВ — АЛЕКСАНДРИЯ (ОБЪЕДИНЕННАЯ АРАБСКАЯ РЕСПУБЛИКА). КАПИТАН ТЕПЛОХОДА, СЕКРЕТАРЬ ПАРТОРГАНИЗАЦИИ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СУДОВОГО КОМИТЕТА ПОЗДРАВИЛИ УСОЛЬЧАН СО 100-ЛЕТИЕМ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ В. И. ЛЕНИНА, СООБЩИЛИ ОБ УСПЕХАХ ЭКИПАЖА КОРАБЛЯ В ЮБИЛЕЙНОМ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ СОРЕВНОВАНИИ.

ЕЩЕ В АПРЕЛЕ 1965 ГОДА КОМАНДА ТЕПЛОХОДА ВЗЯЛА НА СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ПЯТЬ ЛЕТ РАБОТАТЬ БЕЗ ВЫВОДА СУДНА ИЗ ЭКСПЛУАТАЦИИ. СВОЕ СЛОВО МОРЯКИ СДЕРЖАЛИ С ЧЕСТЬЮ.

В АВГУСТЕ 1968 ГОДА КОЛЛЕКТИВ ПЕРЕДОВОГО ТЕПЛОХОДА, ВСТАВ НА ВАХТУ ВЫСОКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРУДА В ЧЕСТЬ ЮБИЛЕЯ В. И. ЛЕНИНА ОБЯЗАЛСЯ ДАТЬ ГОСУДАРСТВУ 123,5 ТЫСЯЧИ РУБЛЕЙ СВЕРХПЛАНОВЫХ ДОХОДОВ. ТОЛЬКО ЗА ЧЕТВЕРТЫЙ ГОД ПЯТИЛЕТКИ ДОХОДЫ, ПОЛУЧЕННЫЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНО К ЗАДАНИЮ, СОСТАВИЛИ 128,9 ТЫСЯЧИ РУБЛЕЙ. ТАКИМ ОБРАЗОМ, ЮБИЛЕЙНОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО БЫЛО ВЫПОЛНЕНО ЗНАЧИТЕЛЬНО РАНЬШЕ СРОКА. РЕШЕНИЕМ КОЛЛЕГИИ МИНИСТЕРСТВА МОРСКОГО ФЛОТА И ЦК ПРОФСОЮЗА ЭКИПАЖ НАГРАЖДЕН ЮБИЛЕЙНОЙ ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ. ЗА ПОБЕДУ В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ СОРЕВНОВАНИИ В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ ФЛАГМАН СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ В ЧЕСТЬ ЛЕНИНСКОГО ЮБИЛЕЯ НАГРАЖДЕН ВЫМПЕЛОМ МИНИСТЕРСТВА МОРСКОГО ФЛОТА И ВТОРОЙ ДЕНЕЖНОЙ ПРЕМИЕЙ.

О ТРУДОВЫХ БУДНЯХ, О ЛУЧШИХ ЛЮДЯХ СУДНА И ПОЙДЕТ СЕГОДНЯ РЕЧЬ.

ВИДЕТЬ И ПРЕДВИДЕТЬ

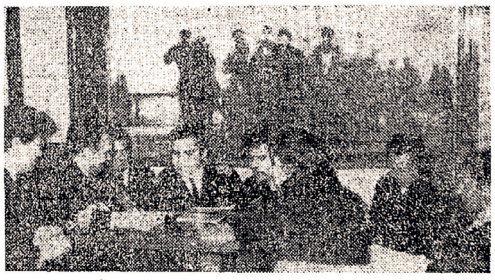
Плановые отделы при составлении годового или месячного задания коллективу учитывают все мелочи, обосновывают его данными из опыта работы предыдущих лет. Так откуда же берутся сотни тысяч сверхплановых рублей, тонны сэкономленного топлива? Каждый экипаж отвечает на этот вопрос по-своему.

Сегодня капитану и командному составу мало знать лоцию и навигацию, чтобы решать все задачи, поставленные перед судном. Нужно еще уметь считать, видеть и, главное, предвидеть все возможные варианты рейса.

В работе судна имеются так называемые внутренние резервы, эффект которых невозможно учесть заранее. Но они, внутренние резервы, охотно отдают свои сокровища тому, кто ищет, кто желает ими пользоваться.

Выявлением и практическим использованием внутренних резервов, подсчетом доходов и собственным оперативным планированием на теплоходе занимается группа финансово-экономических расчетов во главе с капитаном. Выводы группы, умело использованные в работе судна, и дали возможность экипажу справиться с повышенными обязательствами.

Так, например, был получен высокий доход в круговом рейсе Керчь—Савона — Генуя — Жданов. Еще в Венеции старший диспетчер пароходства известил экипаж о предстоящем рейсе из Керчи на Савону с грузом серного колчедана. Было решено немедленно связаться с Савоной и узнать о возможности бесперебойной выгрузки у специализированного причала. Оттуда сообщили, что если теплоход выйдет из Керчи вечером 5 ноября, то ко времени его прихода причал будет свободен.



Командирское совещание. Второй слева капитан теплохода «Усолье» Э. Е. Шполянский.

Члены группы экономических расчетов точно спланировали рейс и вышли на обещанное «окно». Это позволило избежать десятидневного простоя в ожидании выгрузки. Кроме того, судно получило возможность зайти в Геную на догрузку оборудованием для Волжского автозавода. А фрахтовая стоимость перевозки оборудования очень высока.

Много средств уходит на лоцманские проводки, буксировку судна, заходы и выходы из портов. От пролива Дарданеллы и далее различные порты галантно предлагают свои услуги. Разумеется, довериться лоцману при проходе в узкости и при швартовке в иностранном порту намного спокойнее. К тому же, статьей расходов это предусмотрено.

А если все-таки отказаться от спокойствия и благодушия в рейсе? Так ли уж велик риск, или, при условии грамотного судовождения, степень риска уменьшается? Да, решили на «Усолье», в разумных пределах риск оправдан, и с тех пор начали, где возможно, самостоятельно ходить в узкостях.

Часто теплоходу «Усолье» приходится бывать в порту Аннаба. Заход и выход — 355 рублей. Избежать этих расходов, казалось бы, невозможно: очень узкая акватория порта, без буксиров и лоцмана не обойтись. И все-таки экономисты нашли выход.

Здесь была использована одна особенность работы портовых кранов. Дело в том, что палубный груз они могут брать только с ближайшего к причалу борта. Чтобы взять груз с другого борта, судно необходимо перекантовать. Делается это за счет получателя груза.

При заходе в порт капитан всегда просил поставить теплоход правым бортом к причалу. Это позволяет подойти к месту швартовки прямым ходом без помощи буксиров. Перекантовавшись другим бортом, судно становится носом на выход и получает возможность выйти из порта опять-таки без помощи буксирных катеров. Таким образом, экономятся упомянутые 355 рублей.

Все эти и другие подобные «мелочи» не могут учесть плановики, но их хорошо учитывает и использует коллектив, который отвечает за данное слово.

Э. ШПОЛЯНСКИЙ,
капитан теплохода «Усолье».

Курсом „Усолья"

В тот памятный день, когда теплоход «Усолье» Азовского морского пароходства держал курс из югославского порта Масленица на Херсон, экипаж услышал голос далекой Родины. Диктор передавал Постановление ЦК КПСС «О подготовке к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина». Весь экипаж живо обсуждал призывы партии. Именно тогда и родилась идея проведения вахты высокой эффективности труда.

Курсом «Усолья» — это как позывные правофланговых прочно вошли в жизнь многих судов.

Десять лет бороздит флагман соревнования воды морей и океанов. Позади осталось более полумиллиона морских милей, перевезено в различные порты мира сотни тысяч тонн груза.

На теплоходе трудится сплоченный и дружный коллектив моряков, который возглавляет опытный судоводитель, капитан дальнего плавания Эмиль Ефимович Шполянский.

Двадцать лет отдал морю, любимому делу старший механик Николай Капитонович Крючков. Именно он воспитал многих настоящих механиков, мотористов, специалистов высокого класса. Благодаря его заботе на судне имеется хорошо оборудованная механическая мастерская, место для электросварочных работ, даже кузнечный горн.

Отлично справляется со своими обязанностями и электромеханик Анатолий Анатольевич Близнюков. Многочисленные приборы и электродвигатели всегда работают отлично и ни разу не подводили в трудных и длительных рейсах.

Недавно теплоход «Усолье» посетил базовый порт приписки Жданов и, погрузив в свои трюмы тысячи тонн донецкого угля, отправился в дальний рейс, к чужим берегам.

На флагмане всесоюзного соревнования теплоходе «Усолье» продолжается ленинская вахта высокой эффективности труда.

В. ГОНЧАРОВ.



Старший механик теплохода Н. Крючков.

ДЕНЬ ГОД БЕРЕЖЕТ

Со всей ответственностью человека, двадцать пять лет проработавшего с судовыми машинами, заявляю, что пять лет без заводского ремонта — срок вполне реальный. Наш экипаж это доказал делом. В конце апреля этого года исполнится пять лет после постановки теплохода «Усолье» на заводской ремонт. И тем не менее недавняя техническая комиссия дала хорошую оценку состоянию машины и механизмов судна.

Старшие механики знают, насколько трудно поддерживать машину в рабочем состоянии без капитального ремонта. Более того, многие из них считали затею экипажа теплохода «Усолье» фантастической.

А на «Усолье» решили по-другому: ремонт узлов машины производить как можно чаще, основной упор сделать на планово-предупредительный ремонт. Были составлены графики ППР, которые строго выполнялись.

Очень кстати пришлась новая система технического обслуживания. Ведь раньше требовали отчеты только о сделанной работе. То есть механизм не трогали до его поломки. А это значит, что машины работали на износ, от ремонта до ремонта. Сейчас обязательный планово-предупредительный осмотр позволяет заранее определить характер развития дефекта того или иного узла и избежать больших бед.

А если все-таки поломка серьезная? Значит опять-таки в завод? Нет, на «Усолье» предусмотрели и это. В машине имеются хорошо оборудованная мастерская, кузнечный горн, место для электросварочных работ, имеется комплект средств малой механизации.

Но все это богатство ничего не стоило бы без хороших специалистов. А они на судне есть. Чтобы иметь на любой вахте знающего работника, рядовой состав прошел через должность ремонтного моториста и постоял на всех вахтах.

Хорошо работает на судне токарь Василий Бурый. У него творческий подход к выполнению сложных работ на токарном станке. Именно эта склонность судового специалиста не раз выручала машинную команду.

Только на саморемонтных работах заводского характера машинная команда теплохода «Усолье сэкономила 69.720 рублей.

Н. КРЮЧКОВ,
старший механик теплохода.

Работа экипажа на теплоходе «Усолье», опубликованная в газете «Ленинский путь» 29 апреля 1970 года (начало)

„УСОЛЬЯ“ АЗОВСКОГО



У главного пульта теплохода электромеханик А. БЛИЗНЮКОВ.

ЗА ВСЕ В ОТВЕТЕ

Зачинателем всех славных дел экипажа теплохода «Усолье» были и есть партийная организация судна и ее оперативный штаб — партийное бюро. Руководит партийной организацией Владимир Михайлович Чернуха. В бюро входят старший механик Н. К. Крючков и электрик Д. Г. Онишко.

Партийное бюро с самого начала своей работы приняло правильное решение: взять под контроль выполнение всех пунктов юбилейных обязательств. На каждом собрании, а они проводятся не реже одного раза в месяц, подводились итоги и брались новые обязательства.

Каждый коммунист парторганизации имеет постоянное партийное поручение. Заместитель секретаря парторганизации Н. К. Крючков отвечает за наглядную агитацию, стенную печать, выпуск радио- и фотогазеты. Электромеханик А. А. Близнюков является председателем судового комитета, Н. С. Литвиненко — комсорг.

Электрик Д. Г. Онишко руководит группой народного контроля. Именно эта группа зачастую подсказывала нужные решения в вопросах планирования рейса и загрузки в портах.

Передовой опыт работы, успехи коллектива регулярно отражает стенгазета «Вымпел». А если что-то мешает работе, на нерадивых тут же обрушивается «Молния».

Таким образом, коллектив судна всегда в курсе всех судовых дел. Да и не могло быть иначе. Обязательства брали на общесудовом собрании, несли за них ответственность поровну. Поэтому информации о работе судна всегда вызывали живую реакцию.

Кроме обсуждения судовых дел, для членов экипажа устраивались ленинские чтения, обсуждались материалы Пленумов ЦК.

Действенная, целенаправленная работа партийной организации теплохода помогла экипажу справиться с трудной программой и помогает решать новые задачи, поставленные декабрьским Пленумом ЦК КПСС и Письмом ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «Об улучшении использования резервов производства и усилении режима экономии в народном хозяйстве».

В. ИГНАТОВ.
Снимки В. ГОНЧАРОВА.

РЯДОМ – ДРУЗЬЯ

Раньше я плавал на «Усолье» мотористом. Работаю на нем с 1965 года. Вместе со мной пришел на судно Алексей Бондарев, тоже мотористом. Однажды решили мы пойти на курсы электросварщиков. Изучили теорию сварочного дела, сдали экзамены. Но в душе сомневались: сможем ли работать сварщиками? Да и условий тогда на судне не было, чтобы закрепить теорию практикой.

— Вот что, ребята, — сказал нам старший механик. — На два часа каждый день освобождаю вас от других обязанностей. Пробуйте варить. Что угодно. Но два часа занимайтесь только сваркой.

Через месяц мы уже могли варить не только детали в нижнем положении, но и умели наложить вертикальный шов, соединить при помощи электросварки трубы. А это, как известно, всегда было проблемой на судах.

Из старших мотористов, как выпускника Ростовского мореходного училища, меня перевели на должность ремонтного механика, а Бондарев занял мое место.

По работе мне часто приходится иметь дело с Алексеем. Так же, как с токарем и ремонтным мотористом Анатолием Прядко. У нас не только деловые отношения, но и дружеские. Это помогает всегда найти общий язык.

Часто приходится обращаться к судовым электрикам. Я очень высокого мнения об электромеханике А. А. Близнюкове, электриках Н. С. Литвиненко, В. Н. Коцюбинском.

Если товарищи по работе понимают тебя, если делать все дружно, то самое трудное дело вполне выполнимо.

В. ЗУЕВ,
ремонтный механик.





На снимках (справа — сверху вниз): второй механик А. КАДУШКИН и ремонтный моторист А. ПРЯДКО на вахте;

четыре года на теплоходе «Усолье» трудится старший моторист А. Бондарев. Он член судового комитета профсоюза, ударник коммунистического труда, отличный и грамотный специалист, участвует в общественной жизни.

Работа экипажа на теплоходе «Усолье», опубликованная в газете «Ленинский путь» 29 апреля 1970 года (продолжение)

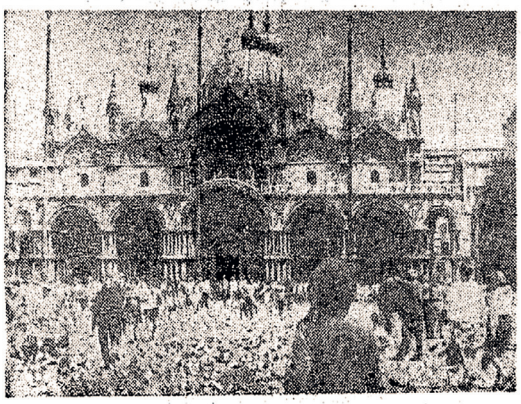
ПРИВЕТ ГОРОДУ ОТ ТЕПЛОХОДА

Дорогие товарищи усольчане! Экипаж теплохода «Усолье» шлет Вам свой горячий морской привет и наилучшие пожелания в труде, учебе, успехов в строительстве нового общества в нашей стране — коммунизма. С большим вниманием и волнением мы читали письмо, в котором подробно рассказывалось о Вашем городе, о тех, чьими руками возведены новые заводы, фабрики, жилые дома и много других предприятий. Теперь, когда мы подробно узнали о Вашем городе, хотим рассказать об истории нашего судна, о тех, кто трудится на нем, прокладывая курсы в безбрежных морях и океанах, днем и ночью неся вахты, о наших трудовых достижениях, отдыхе, общественной работе.

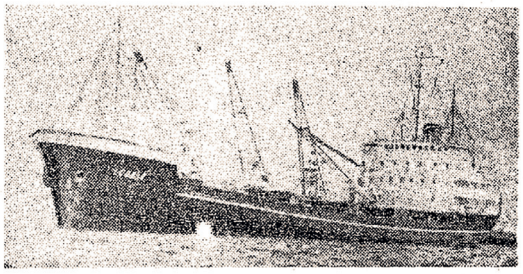
Наш теплоход был построен по заказу Советского Союза в Германской Демократической Республике на судостроительной верфи в городе Варнемюнде. 1 мая 1959 года он был спущен на воду, и на нем был поднят Государственный флаг СССР. Для нас день 1 Мая — двойной праздник, так как в этот день мы также отмечаем и «день рождения» нашего теплохода. И вот с этого времени уже одиннадцать лет теплоход «Усолье» непрерывно бороздит голубые просторы морей и океанов нашей необъятной планеты. За этот период он побывал во многих странах мира. Это такие страны, как Англия, Италия, Греция, Япония, Индия, ОАР, Франция, Мексика, Бразилия, Куба, Кувейт, Канада, ГДР, Индонезия, Голландия, Югославия, Алжир и многие другие. Сейчас мы завершаем рейс Керчь — Венеция (Италия) — Масленица (Югославия) — Николаев. В итальянский порт мы доставили 6000 тонн серного колчедана, из югославского порта доставим в советский порт 7000 тонн бокситов.

Наш комсомольско-молодежный экипаж состоит из 42 человек. Командный состав судна, состоящий из 15 человек, имеет высшее и среднетехническое образование, все имеют достаточный практический опыт работы на морском флоте. Большинство членов экипажа из числа рядового состава имеют среднее образование. Многие из них, связав свою жизнь с морем, учатся заочно в высших и средних морских учебных заведениях, после окончания которых будут работать механиками, штурманами, электромеханиками.

В обязанности экипажа входит обеспечение экономичной, безаварийной работы судна. Море шутить не любит, оно «уважает» только сильных, смелых, мужественных, хорошо знающих свое дело людей. Для осуществления судовождения и обеспечения судовых машин и механизмов члены экипажа круглосуточно несут морские ходовые вахты. Для поддержания судна в хорошем техническом состоянии организованы судовые ремонтные бригады как на палубе, так и в машине. Экипаж живет напряженной трудовой жизнью, работы приходится выполнять в любое время суток и при любой погоде.



На снимке: город Венеция. Дворец Дожей.



На снимке: теплоход «Усолье» на рейде у порта Александрия (ОАР).

Все дни недели у нас строго расписаны, и после рабочего дня проводятся различные мероприятия: собрания, политзанятия, техзанятия, командирская учеба, политинформации, изучение английского языка, командирские совещания, заседания профгруппы и другие. Судовая партийная организация является основным организатором политико-воспитательной и культурно-массовой работы. Имеется на судне также комсомольская и профсоюзная организации. Ежемесячно выпускается стенгазета «Вымпел», фотогазета, два раза — радиогазета, различные бюллетени. Участие в этом принимают все члены экипажа.

У нашего экипажа сложились хорошие трудовые традиции. За победы во всесоюзном социалистическом соревновании среди судов ММФ пять раз на форштевне нашего теплохода поднимался вымпел Министерства Морского Флота и ЦК профсоюза речного и морского транспорта. А экипажу выплачивались денежные премии. За достигнутые успехи в выполнении юбилейных социалистических обязательств в честь пятидесятилетия Великого Октября, за высокую трудовую активность, творческую работу экипажа нашему коллективу 3 ноября 1967 года было присвоено почетное звание «Экипаж имени 50-летия Октября». Затем постановлением группового комитета профсоюза плавсостава Азовского морского пароходства от 15 апреля 1968 года за постоянное перевыполнение производственных заданий, за высокие показатели в труде и дисциплине нашему экипажу присваивается высокое звание коллектива коммунистического труда.

В этом рейсе получена еще одна радостная весть. За успешное выполнение юбилейных социалистических обязательств в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина наш экипаж, как флагман соревнования, решением коллегии Министерства Морского Флота и ЦК профсоюза награжден юбилейной Почетной грамотой, и ему присуждена вторая денежная премия.

Все эти успехи достигнуты благодаря самоотверженной работе всего экипажа и в первую очередь старшего механика Н. К. Крючкова, старшего помощника капитана И. Т. Пешевич, второго механика А. И. Кадушкина, третьего помощника капитана И. Г. Татенко, матросов В. Г. Ефимова, В. Н. Сушко, мотористов А. П. Прядка, В. Ф. Коника, старшего моториста А. С. Бондарева, электромеханика А. А. Близнюкова, электрика Н. С. Литвиненко и многих других.

Большое внимание партийная и другие общественные организации уделяют проведению культурного досуга на судне. Ведь нам приходится находиться оторванными от Родины от одного до восьми месяцев, делать дальние переходы с заходами только в иностранные порты. В дни, не занятые общественными мероприятиями, проводятся викторины, вечера отдыха, концерты художественной самодеятельности. Проводятся соревнования на первенство судна по бильярду, настольному теннису, шашкам, шахматам, перетягиванию каната. А когда судно делает переход в балласте (то есть незагруженное), пятый трюм, объем которого 1000 кубических метров, служит нам спортзалом. Там мы натягиваем сетку и проводим соревнования по волейболу. Есть у нас своя футбольная команда и свои «заядлые» болельщики. На судне имеются свои силачи, боксеры, музыканты, фотографы. Есть библиотечка-передвижка художественной литературы, техническая библиотека, газеты, журналы, киноустановка, магнитофон, радиолы, телевизоры, радиоприемники.

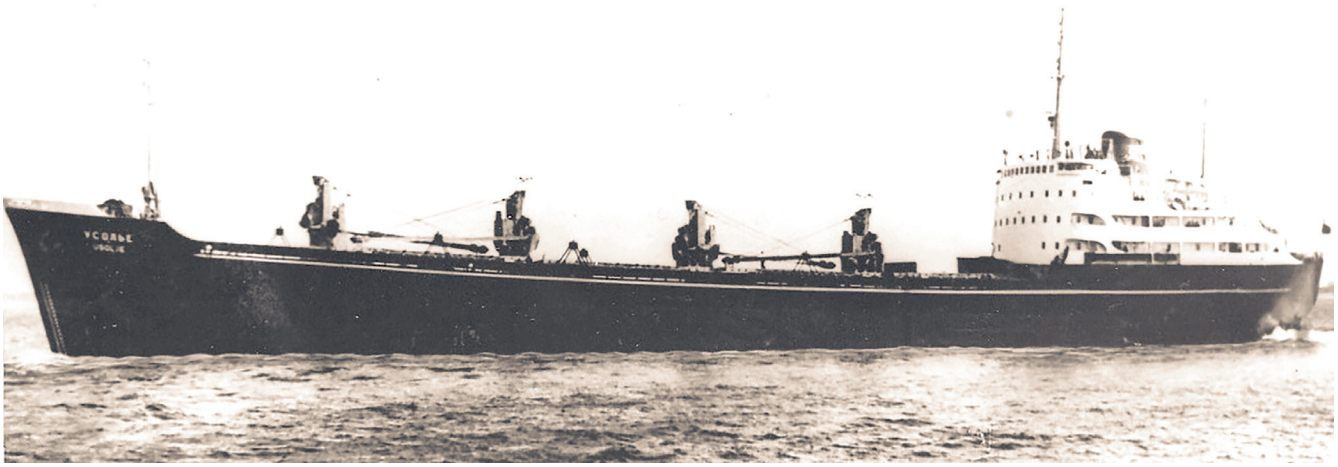
В иностранных портах мы проводим вечера интернациональной дружбы с иностранными трудящимися, совершаем экскурсии по историческим местам городов, посещаем кинотеатры, музеи. Посещая иностранные клубы, суда, а также приглашая иностранцев к нам на судно, мы рассказываем им о жизни в нашей стране, наших делах. Они с большим вниманием слушают нас. Со многими портовыми рабочими иностранных портов у нас завязались хорошие товарищеские отношения. Если, например, мы приходим в итальянский порт Чивитавекья, на причале нас встречает много друзей, большинство из них итальянские коммунисты, и мы им всегда рады. Как видите, скучать нам не приходится. На этом мы заканчиваем далеко неполный рассказ о себе.

Пользуясь случаем, поздравляем славных тружеников города Усолье с большим праздником — 100-летием со дня рождения В. И. Ленина, желаем дальнейших трудовых успехов, счастья, крепкого здоровья на благо нашей любимой Родины. Приезжайте к нам на судно в город Жданов — будете дорогими гостями. Вы познакомитесь более подробно с нашим теплоходом, бытом наших моряков. При встрече мы сможем узнать друг друга поближе, поделимся нашими думами, планами, проведем вечер дружбы.

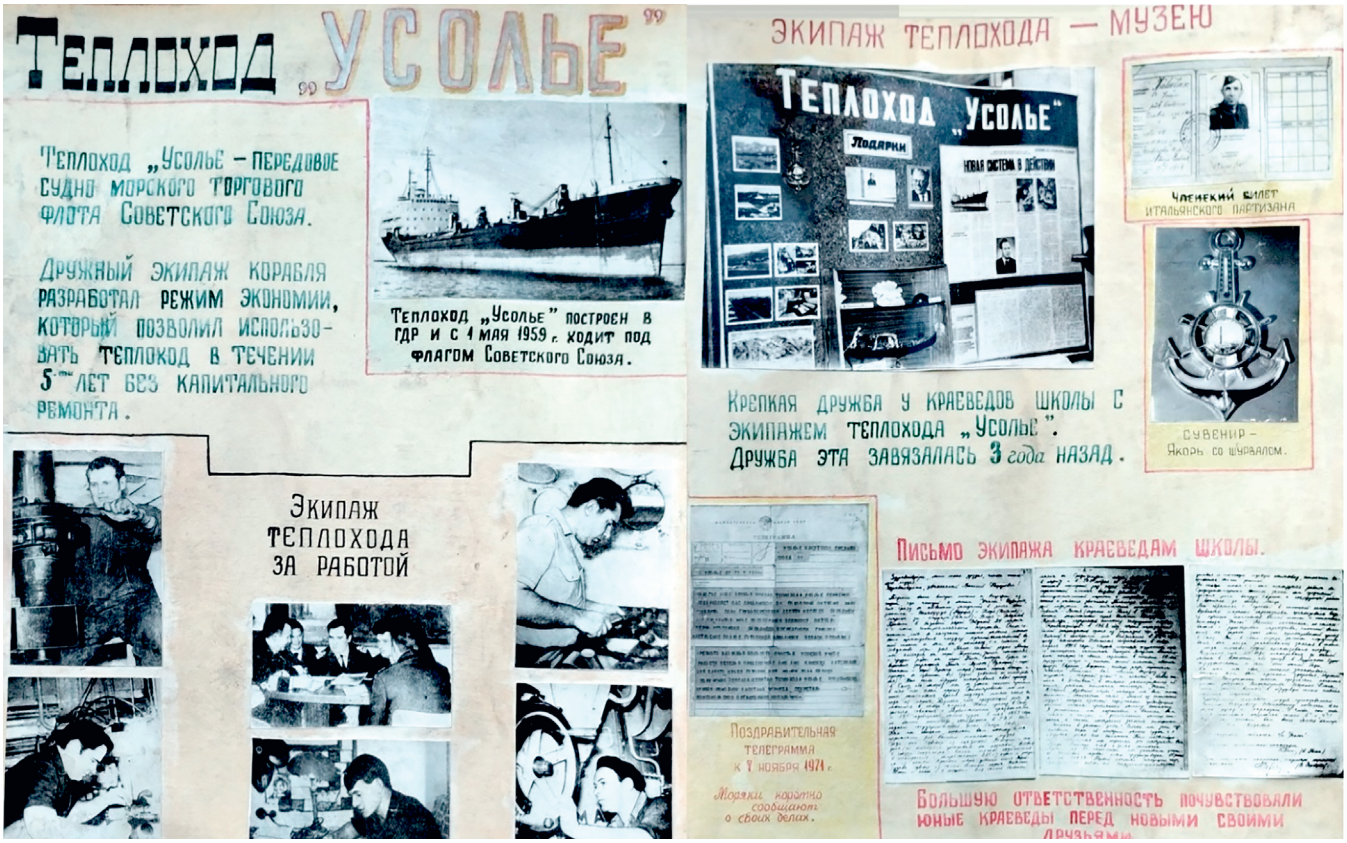
По поручению экипажа письмо подписали:

Э. ШПОЛЯНСКИЙ,
капитан теплохода «Усолье»;
В. ЧЕРНУХА,
первый помощник капитана, секретарь парторганизации;
В. КОПЫЛ,
секретарь комсомольской организации;
А. БЛИЗНЮКОВ,
председатель судового комитета.

Переписка экипажа «Усолья», опубликованная в газете «Ленинский путь» 21 мая 1970 года



Теплоход «Усолье» в путешествии – 1970-е годы, сетевые источники



Постер о теплоходе – из архива музея школы №11, прислал Сергей Шаманский



Серия углерудовозов типа «Углеуральск» строилась в 1957-1959 годах. Разработаны в конструкторском бюро судостроения Германской Демократической Республики (ГДР).

Всего было построено 9 судов, все для Черноморского морского пароходства Министерства морского флота (ММФ) СССР.

Они получили названия в честь советских городов: «Углеуральск», «Умань». «Уржум», «Урицк», «Ургенч», «Усолье», «Урюпинск», «Устюжна» и «Устилуг». В дальнейшем эти суда были переведены в другие пароходства ММФ СССР (Азовское, Мурманское, Камчатское). Впоследствии из-за срока службы и нехватки финансов для капитального ремонта были списаны и утилизированы в 1983-1985 годах. «Ургенч». «Усолье» и «Устилуг» – самые последние в 1985 году.

Теплоход «Усолье» за месяц до спуска на воду стоит в верфи в Варнемюнде – 3 апреля 1959 года, сетевые источники

ГЛАВА II. Железная дорога (1894-н. в)
Стальные пути Усолья



Паровоз серии СО17 (Серго Орджоникидзе, тип 17). Снято на территории грузовой станции ФСК «Байкал». Отсюда целыми железнодорожными составами отправляли спички и фанеру во все уголки Советского Союза – 1980 год, фото с открытых источников

Строительство Транссибирской магистрали (он же – Великий Сибирский путь) внесло огромный вклад в жизнь не только нашей страны, но и в жизнь нашего Усолья. Оставив много исторических данных, сведений, доказательств, репортажей и кинофотодокументов. Строительство самого длинного в мире железнодорожного пути началось в 1891 году. Дорога должна была соединить Челябинск и Владивосток. Сооружение железной дороги шло с существенными затруднениями. Все работы проводились вручную. Орудия труда были самые примитивные – топор, пила, лопата, кайло, тачка. Однако работы продвигались быстро. Ее строили четверть века. С 1891 по 1916 годы. В 1896 году началось строительство участка ж/д дороги от Красноярска до Иркутска, которое продлилось около 3 лет. В конце весны – начале лета 1897 года рельсовый путь вошёл в пределы Иркутской губернии. 18 июля он подошёл к станции «Разгон» Тайшетского района. 23 октября укладка рельсов окончена на станции «Тулун». Золотые времена строительства пришлись на 1899-1905 годы, когда строили дорогу в обход озера Байкал. Она вошла в историю под названием – Кругобайкальская железная дорога (КБЖД). Строительство трассы возглавил в 1899 году инженер Б. У. Савримович. При длине пути всего 260 км пришлось построить 39 тоннелей (общей длиной более 6,5 км), 47 предохранительных галерей, 14 км подпорных стен, многочисленные виадуки, волнорезы, мосты и трубы. Объем земляных работ составил 70 тыс. кубометров на километр пути. Для устройства выемок в скалах было использовано 2 400 тонн взрывчатки. Несмотря на Русско-Японскую войну в 1904-1905 годах, регулярное движение поездов началось на год раньше запланированного срока, в 1905 году.

Как известно, история прокладки ж/д путей близ Усолья начинается в 1898 году, но началом работ на этом участке следует считать 14 июля 1894 года. Когда, как сообщали в газете «Восточное обозрение: ***«в село Тельма выехал господин Иркутский генерал-губернатор присутствовать при открытии работ по устройству железнодорожного пути».*** К сожалению, в архивах нет церемониала этого важного события и стенографии речи, которую генерал-губернатор произнес на окраине волостного центра, где была произведена отсыпка первой тачки в полотно будущего Великого Сибирского пути. В газете «Восточное обозрение» от 20 июля сообщали таким образом: ***«Нас спрашивают, будет ли помещен в газете отчет об открытии железнодорожных работ в Тельме? К сожалению, мы не можем удовлетворить вполне естественное желание публики по той причине, что где инженеры все***

потрудились навестить редакцию о предстоящем торжестве. Даже городской голова получил приглашение прибыть в Тельму в 12 часов. В тот день, который в 11 часов, предполагалось открытие работ». Но преемник графа Игнатьева на этом посту, командир простого пехотного корпуса генерал-лейтенант Александр Дмитриевич Горемыкин, ставший губернатором Восточной Сибири 5 лет тому назад, отличавшийся суровым нравом, не мог не сказать одного слова: ***«Свершилось».***

Участок железной дороги в пределах наших волостей был, пожалуй, самым трудоемким в губернии. Здесь предстояло провести отсыпку и выемку грунта на более чем 50 км пути. Уложить около 100 000 шпал, около 10 000 рельсов, построить 5 мостов, водосточные трубы и водостоки. Произвести обустройство магистрали в местах их пересечения с гужевым транспортом, станции с разъездами и станционные сооружения, обеспечивающие эксплуатацию подвижного состава. А главное – 2 моста через Белую и Китой, представлявшие в то время невиданные инженерные объекты. Сооружение дороги требовало много материала, огромное количество леса, для шпал, дров и угля для паровозов, бруса для возведения мостов и инженерных сооружений, хлеба и продуктов питания для строителей. Это дало толчок развитию промышленности в волостях, занятости его населения.

Уже 9 июля 1898 года рельсы укладывались в районе Усолья. Два паровоза, регулярно подвозящие материалы рабочим, поразили воображение усольчан и жителей окружающих сел и деревень. Интересен на этот счет разговор, подслушанный очень колоритно, переданный корреспондентом «Восточное обозрение»: ***«А что, ребята, совсем пропала теперь наша заработка? Ишь ведь анафема, какую страсть прёт за собой»*** – заговорил какой-то мужик в кучке других, стоящих у насыпи, с пасмурными лицами и понурыми головами: ***«И… што ты, какая теперь наша заработка, дай бог себе какой-как закормить», – слышится на кучки: «Как же прокормишь?»*** – возражает первый: ***«Не видишь, какой нынче урожай – почитай, чем только скотинку будем зиму кормить…».*** В строительстве железной дороги наши земляки непосредственно не участвовали. Привыкшие к хорошим заработкам, связанные с Московским трактом, они не соглашались работать за один рубль в день, который подрядчики господа Фиалковский и Борисов платили своим рабочим. Поэтому на путях в основном работали рабочие из России, арестанты, недавно эксплуатируемые любым маломальским начальником. Вся эта работа сопровождалась стихийными бунтами рабочих и побегами арестантов. В 1895 году в Тайтурке рабочие едва не убили десятника Грязнова. Между Суховской и Тельмой подняты 4 трупа рабочих железной дороги с ранами от пожара и пуль. С железнодорожных работ в Тельме бежал ссыльный каторжный еврей Мендель Блок, 24 лет. Усиленные поиски полиции пока безуспешны. Но зажиточные усольчане и жители окружающих сёл приспособились и здесь. Резко появилось производство местных кустарей, увеличился оборот в мелких лавочках и питейных заведениях.

К 12 июля дошли уже до Биликтуя. Газета сообщала: ***«…прокладка рельсов дошла до Биликтуя, где получалась задержка, так как мост через Китой не совсем готов. Формы еще не поставлены на устои, хотя уже собраны»***, но через 6 дней подрядчик-мостостроитель Кнорре сдал в эксплуатацию мост через Китой. Такими же темпами велось строительство железной дороги и на запад от станции «Тельма». После того, как они соединились у моста через Белую, усольскую землю огласил гудок первого паровоза. Лишь через год железнодорожная ветка была доведена до губернского центра, и 16 августа 1898 года в Иркутск прибыл первый поезд. В торжественной обстановке, под звуки оркестра, встречал первый поезд, прибывший из Красноярска. Началось регулярное движение по железнодорожной магистрали до Москвы. Радости многочисленной толпы иркутян не было предела. Они впервые вживую увидели стальное чудо на колесах. В тот же день он прошел разъезд в Усолье. Еще задолго до прибытия поезда усольчане двинулись к железной дороге. Радостно встречали «железного коня» на станции «Тельма» и других. Как встречали первый поезд усольчане, вспоминала дочь польского повстанца О. Михальская. Она рассказывала, что ее отец решил показать паровоз своей жене и ребятам, никогда ещё не видавшим такого дива: ***«Запрягли в телегу коня, уселись 3 сестры, отец с матерью, выехали с Фабричной улицы (ныне ул. Орджоникидзе) на Большую (ныне ул. Ленина) и дальше прямехонько по дороге к лесной даче сользавода, где уже была построена железная дорога. Невдалеке от переезда стоял паровоз. Возле паровоза толпа усольчан, приехавших и пришедших пешком посмотреть. Часть женщин уселись на обочину насыпи у паровоза. Вдруг неожиданно раздалось никогда неслыханное шипение и клубы вырывающегося со свистом пара. Как вихрем число сидевших женщин под откос насыпи. Это машинист паровоза пошутил, открыв продуваемые краны с цилиндром. Сколько было веселого смеха и разговоров, вызванных этой шуткой машиниста. Между прочим, говорят, что первый паровоз всегда устраивал такие шутки во время первого знакомства».*** А выпуски губернских газет начинались со словами: ***«Свершилось! Сегодня свисток паровоза впервые огласил наши окрестные горы, степи и леса, еще почти нетронутые культурой».***



Первое здание вокзала на станции «Тельма». Именно здесь в 1894 году были проложены первые шпалы и рельсы будущей Восточно-Сибирской железной дороги. По состоянию на 1908 год станция 5-го класса. Государственная сберегательная касса, почтовое отделение, буфет. Близ станции село Тельма (до 3000 душ), расположенное на левом берегу реки Ангары, при впадении в нее речки Тельминки, Каменная церковь, двухклассное мужское училище, одноклассное приходское женское училище, церковно-приходская школа, богадельня, приемный покой. Здесь находятся: Суконная фабрика, стеклянный и винокуренный заводы и водяная мукомольная мельница, принадлежащие В.А.Белоголовому. Суконная фабрика существует с первой половины XVIII столетия, принадлежала казне и только с 1862 года передана в частную собственность. Отсюда отправляется грузов до 70 000 пудов (хлеб, лесные материалы). От станции Тельма линия спускается к реке Китой (левый приток Ангары), который и пересекает мостом в 70 саженей. Река Китой вытекает из отрогов Саянского хребта. Длина реки 240 верст, ширина доходит до 80 саженей. Течение быстрое, река судоходная только в нижней части. Берега реки на всем протяжении обнаруживают признаки золотоносности – 1910 год, из фондов Усольского историко-краеведческого музея

В первые годы работы Транссибирской магистрали поезда в Усолье не останавливались. Вывоз соли, спичек и других товаров тормозился отсутствием в городе железнодорожной станции. По состоянию на 1896 год станция была только в Тельме, так как этот поселок был волостным центром. Начальником станции являлся господин Гук и станционный жандарм Мотовилов. Все грузы приходилось везти на станцию «Тельма». Приезжающие в Усолье пассажиры, в основном это были курортники, выходили на той же станции. Оттуда приходилось ехать по тряской дороге до Усолья на гужевых повозках. Усолье, хотя и превосходило Тельму по промышленному уровню и числу жителей, но в административном отношении подчинялось ей. По этой причине в Тельме, а не в Усолье, в 1896 году была сооружена железнодорожная станция. В Музее народного образования при ДДТ хранится интересный документ, переданный кавалером ордена Ленина учительницей-пенсионеркой Л.Д.Грунина. Ее отец, по профессии каменщик сооружал водонапорную башню и здание станции, о чем упоминается в свидетельстве: ***«Дано ссыльнопоселенцу Дмитрию Старостину. В том он был каменщиком первой руки из станции «Тельма» при устройстве пассажирского и водоемного зданий и исполнил свои обязанности со знанием дела. Начальник III дистанции XVI участка Средне-Сибирской железной дороги. 20 сентября 1896 года, с. Усолье».***

Вокзал в Тельме служил центром для небольших волостей, из которых в каждой насчитывалось до 10 000 человек. Ежедневно в нем собиралось до 30 пассажиров. Впервые пришли жалобы на плохую работу железной дороги. Билетов не хватало. Паровозы часто вставали в поле, не было «паров». Поезда шли сутки до Тулуна, полтора – до Нижнеудинска. Между Иркутском и Красноярском скорость их составляла 18 верст в час, в то время как почтовые лошади по Московскому тракту давали даже 20 верст в час. Курьерский до Москвы шёл 9 суток. Вокзал не справлялся с наплывом пассажиров. Через него впервые начали происходить различные проблемы и происшествия. Впервые 5 февраля 1899 года на станции произошло столкновение товарного состава с рекрутским, перевозящим солдат. Оба паровоза были повреждены, но жертв, к счастью, не было. Впервые путевой обходчик Головченко в Усолье пьяным уснул на путях – поезд, к счастью, успел остановиться. Головченко отделался ушибами, которые ему нанес сам машинист. Жертв, к счастью, не было, но конфликт немалый получился. Во время столкновения поездов прыткие ребята «экспроприировали» 33 пуда чая. Увозили возами. Чаи гоняли по всей волости целый год. Вместе с тем на первых порах в волости происходили из-

менения не в лучшую сторону. Затих Московский тракт, на котором прекратилось движение, умолкли почтовые колокольчики. Невостребованными оказались сотни телег и обозов в Мальте и Тельме, почтоводержатели и даже крестьяне начали сбывать лошадей за Байкал, где ещё не было железной дороги. Ударило по карману лавочников, обслуживающих проездных по Московскому тракту. Тельминские крестьяне, ходившие в извоз, зарабатывающие от 200 до 400 рублей за сезон, остались не у дел. Железнодорожная связь с центром ограничила суконное производство на тельминской фабрике. В итоге притрактовое село с населением более 3 000 человек начало сдавать позиции волостного центра.

В свою очередь, жители Усолья в 1899 году подали ходатайство о строительстве ж/д станции, обосновав это тем, что продукция сользавода, выпускающего полмиллиона пудов соли в год, кожзавода – до 100 000 шт. кожи и других предприятий требует отгрузки на месте. Поэтому в конце 1899 года Управление железных дорог Министерства путей сообщения представило доклад об организации станции на 1655-й версте (от реки Обь, от начала Средне-Сибирской железной дороги). Для усиления пропускной и провозной способности Сибирской железной дороги (другое название Транссиба) было намечено сооружение станции в Усолье на перегоне между Тельмой и Мальтой, на расстоянии 10 км от первой и 15 км от второй.

Станция «Мальта» в списке значится с 1900 года. С развитием ж/д хозяйства, потребовавшего строительства станционных путей, водозабора с реки Мальтинки для заправки паровозов, вокзала для отправки пассажиров и багажа, строилось жилье для работников железной дороги. Селились, приобретая специальности железнодорожников, люди из различных мест. Мальтинский железнодорожный узел являлся самым крупным перевалочным пунктом. Только со станции «Химическая» с 1960-х годов ежесуточно отправлялось более 100 вагонов груза, а на ТЭЦ-11, обеспечивающей теплом город и предприятия Белореченского комплекса в год поставляется миллион тонн угля. Строительство станции в Усолье (изначально был разъезд) признали необходимым в целях привлечения на дорогу грузов соли с солеваренного завода. В 1900 году комиссия Министерства путей сообщения под руководством начальника Управления по сооружению железных дорог К.Я.Михайловского, обследовавшая положение дел на железных дорогах Сибири, отмечала, что в Усолье велась значительная добыча соли (до 5000 тонн), и в связи с этим необходимо было построить разъезд.



Станция «Мальта» была 5-го класса. Выполняла почтовые операции. Близ станции торговое село Мальта с населением 1500 человек по состоянию на 1908 год. В районе станции находился лесопильный завод Кислякова с производством до 750 000 пудов лесных материалов. Отсюда отправлялись грузы до 300 000 пудов (лес, известь) – 1965 год, из архива газеты «Усольские новости»

Уже в 1900 году в селе Усолье был открыт железнодорожный разъезд, который имел кодовый №2984. Если быть точнее, 2984 – это верста (расстояние от Челябинска). Здесь же у перрона остановился первый поезд. В связи с открытием в Усолье из Тельмы перебрались мировой судья, почта, становой пристав, участковая больница, одним словом, все представители уездной власти. Кустарные заводы и мастерские тоже перебазировались в богатеющее село. В Тельме осталось только волостное правление и масса людей, оказавшихся не у дел, которая, погружаясь в нужду и безработицу, продает или заколачивает дома и ищет новый источник существования. Затем в 1900 году началась постройка здания вокзала. Был выбран типовой проект вокзала 4-го класса, но увеличенной площади – до 227 кв. м. Здание строилось на каменном фундаменте и под железной крышей. Внутри помещения были открыты 2 зала ожидания – для пассажиров 1-го и 2-го классов и для пассажиров 3-го класса. Кроме того, имелся ряд вспомогательных и технических помещений – кабинет начальника станции, отделение почты/телеграфа, ламповая и даже дамская комната. Рядом с вокзалом поставили туалет. Для пассажиров была устроена земляная платформа. Если говорить о внешнем виде, то это одноэтажное деревянное здание с прямоугольным планом вытянуто вдоль железнодорожной платформы. Часть главного

входа на продольном фасаде сдвинута вправо. Вход акцентирован легким ризалитом и небольшим объемом в пределах этого ризалита, возвышающимся над общей двускатной с вальмами кровлей. Небольшой объем, в свою очередь, перекрыт высокой с треугольным фронтоном кровлей, увенчанной шпицем. Фронтон акцентирован небольшим чердачным окном. Плоскости фасадов полнятся профилированными поясами, проходящими в уровне нижней и верхней горизонталей окон. Углы фасадов и ризалита усилены узкими филенчатыми лопатками. Фасады обшиты гладкими досками, расположенными в различном направлении: вертикально – в подоконной и надоконной частях, горизонтально – в межоконных пространствах, «в ёлочку» – в подоконных нишах. Резьба, украшающая карнизы, выполнена схематично. Типичная для Транссибирской магистрали постройка, выполненная в МПС-совском стиле. Является важной частью комплекса станционных построек.

Одновременно с вокзалом строили небольшой район для железнодорожников. В 1901 году на станции появилась казарма, один жилой дом (площадь 203 кв. м), в 1903 году – деревянный грузовой и пассажирский пакгауз, каменная крытая платформа, одиночная путевая будка, в 1906 году ещё один барак. В 1909 году – 2 жилые стрелочные будки и баня, в 1910 году – жилой дом (площадь 83 кв. м), в 1911 году – ещё 3 будки, в 1927 году – ещё один жилой дом (218 кв. м). Все жилые дома имели службы: туалет, помойную яму, сарай. В одном доме был даже ледник. Что же казалось путевого хозяйства, то станция состояла из двух главных (чётного и нечётного), пассажирского, 3 разъездных, 2 пакгаузных, 3 тупика. На станции было уложено 19 стрелок, стояло 4 семафора, 4 тупика, 1 диск на вспомогательной ветке и две жилые стрелочные будки. В 1912 году на перроне появилась водогрейка и торговый навес, а в следующем году – земляная промежуточная пассажирская платформа. Большинство построек стояло со стороны вокзала. На противоположной стороне располагалась полуказарма, 1 барак, несколько путевых будок и пакгауз для грузов. Здесь же рядом с ним в 1927 году были построены вагонные весы и рядом будка. К вагонным весам и к пакгаузу подведены 2 отдельные линии. В 1930 году в восточной горловине станции построили амбар для хранения хлеба, и к нему удлинили тупиковую линию. Со стороны к зданию вокзала примыкал складской павильон для временного хранения почты и посылок. Ведь в ту пору газеты, журналы, посылки и другие почтовые отправления доставлялись большей частью по железной дороге. Что ещё имели железнодорожники? Ранее указанную целую улицу ведомственного жилья, отдел милиции, начальную школу, медпункт, магазин смешанных товаров, клуб с ежедневной демонстрацией кино и даже собственную баню. В общем, на долгие годы в городе имелся целый квартал для работников железной дороги.

Как описывалось в статье газеты «Восточное обозрение» за 1899 год. Некто, укрывшийся за инициалами «В.К.», в трёх номерах описывал свои впечатления о поездке усольские минеральные воды. Большое внимание в своей заметке он уделил дороге до Усолья, что представляет интерес и для нас. Начиная с неизбежной давки и неразберихи при посадке в Иркутске (так и напрашиваются аналогии с сегодняшней электричкой). «В.К.» приступил к описанию красот, прилетающих мимо: ***«В окна вагона с левой стороны виднелись Байкальские горы, идущие вдоль реки Ангары. Справой – болота, леса и поля. Вообще, особенно красивых видов на этом пути мало. Только подъезжая к Китойскому мосту, с высоты пятисаженной насыпи, открывается по долине реки Китой весьма красивый вид на Саянские горы, отстоящие более чем на 300 верст. Но, несмотря на такую дальность расстояния, они рельефно, легкими контурами вырисовываются на синеве горизонта своими белыми вечно снежными вершинами самых причудливых форм и видов»***. Красота! Сейчас бы это «В.К.» проехав через Китойский мост, попробовал рассмотреть «вечно снежные вершины» Саянских гор. Прислушиваясь к разговору попутчиков, «В.К.» пришел к заключению: 1) Усолье – село разбойничье: ***«Бывало, малолетки разгуляются, так по улицам не совсем приятно было-таки ходить».*** 2) Цены на квартиры в селе колеблются от 25 до 250 рублей в лето. Квартиры отводятся с хозяйской мебелью, часто с хозяйским самоваром и прислугой. 3) Базар в Усолье ежедневный, и можно достать всё самое свежее по ценам ниже иркутских. Исключая мясо, которое стоит наравне с городскими ценами. 4) Село богатое, но ресторанов в Усолье нет, зато кабаков много. Получив столь ценную информацию, «В.К.» прибыл спустя четыре часа, на станцию «Тельма», откуда по Усолья надо было добираться 11 верст лошадьми. Кстати, проблемы с транспортными средствами не было. Отличная дорога Московского тракта позволила проехать 11 верст менее чем за час. И вот гостеприимное Усолье распахнуло перед «В.К.» свои объятия.



Вид на историческое здание станции «Ангара». Рабочие и домохозяйки приводят в порядок. В этот день прошел 2-й крупный субботник – 16 мая 1936 года, из фондов Усольского историко-краеведческого музея

В 1901 году введены дачные поезда – прародители пригородных электричек. Вот что про них писали «Иркутские губернские ведомости»: ***«Наконец-то у нас установлены дачные, если не поезда, то хоть особые вагоны. Управление Сибирской железной дороги объявлено, что к товаро-пассажирским поездам, отходящим в Челябинск в 5 ч. 20 мин. вечера, накануне праздничных дней будут прицепляться 2 вагона II и III класса, которые будут следовать до Усолья и попутных станций. Обратный проезд - завтра вечером в тех же вагонах. Приветствуем это нововведение, и в то же время сожалеем, что Забайкальская дорога не может установить подобного передвижения до Байкала».*** В частности, дачные поезда, отправляющиеся в Усолье, состояли только из 2 вагонов IV класса. Между тем, в дачных поезда садилось всегда столько народа, что в вагонах негде, как говорится, упасть яблоку. Давка, духота прямо невообразимая. Следовало было увеличить состав поезда еще на один или на два вагона. Газета «Восточное обозрение» в 1904 году писала про пассажиропоток дачников, ездивших в Усолье: «***Несколько лет назад в Усолье, помимо больных, привлекало к себе значительное число дачников. С проведением железной дороги и увеличением числа разъездов многие иркутяне начали выезжать в ближайшие к линии железной дороги села. Такими излюбленными дачными местами являются: Сухая, Китой, Мальта и Бельск. Усолье же стало исключительно лечебным пунктом. Между тем оно является и прекрасным дачным местом благодаря густо – лесистому Спасскому острову, находящемуся против села. Сухая и песчаная почва, живописные места и обилие сосны и ели, наполняющих воздух острова бальзамическим ароматом хвои, делают его излюбленным местом для посещения курортной публики и слабогрудых больных. Однако пользование им является затрудненным вследствие двойной плашкоутной переправы и отсутствия каких-либо построек. Для устранения этого неудобства и для большого привлечения дачной публики администрация курорта с нынешней осени проектируют арендную выдачу на Спасском острове участков земли под постройку дач».***

В феврале 1903 года Управление железных дорог разрешило переименовать разъезд №2984 в ж/д станцию с названием «Ангара» с проведением всех операций по пассажирскому и грузовому движению, и в апреле того же года станция была открыта. Название было выбрано не случайно. Так как впервые железная дорога близко подошла к реке именно здесь. В первые годы функционирования вокзала здесь работал помощником начальника станции Феоктист Алексеевич Березовский, впоследствии известный сибирский писатель, а первым начальником станции был Алексей Мамаев. В здании обслуживались пассажиры поездов дальнего следования, а позже и пригородных электричек. С постройкой железной дороги осужденные каторги людей довозили до станции. Там находилось этапное помещение, где каторжники проводили ночь перед длительным переходом. Дальнейший их путь пролегал через село Усолье до паромной переправы, через Красный остров. Дорога до Жилкино слышала звон кандалов солдат и матросов, шедших отбывать царскую каторгу. От его стен уходили на фронт наши отцы и деды, да и мы, послевоенное поколение, перед тем как на электричке отправиться на призывной пункт на станцию «Заводская», заходили в старое здание вокзала посидеть на диванах перед дальней дорогой.

Здание неоднократно реконструировалось и расширялось, а позже частично было снесено. Была снесена его часть, где находился буфет-столовая и пригородная касса. Однако оставшаяся часть старого вокзального здания отнесена к памятникам истории и культуры местного значения и продолжает использоваться для служебных целей. Многие жители

Усолья беспокоились за судьбу старинного деревянного здания вокзала. Пустые глазницы окон и разрушенный вид его угнетающе действуют на старожилов и тех, кому дорога история прошлого. Было опасение, что старую постройку просто снесут. Но этого не случилось. В декабре 1992 года начались восстановительные работы в историческом здании вокзала. Отремонтирован фасад, не нарушая исторической ценности отделки. К осени 1993 года полностью восстановили в первоначальном виде. На стене внутри помещения был оформлен большой стенд с историей создания Транссибирской магистрали и железнодорожной станции Усолье-Сибирское. Впоследствии в нем до начала 2000-х годов располагались пригородные кассы и кабинеты администрации. Потом пригородные кассы были перенесены в новое здание железнодорожного вокзала, а старое здание теперь используется как подсобное помещение, и главное – сохраняют на лучшие времена. Еще одной важной частью станции был пункт технического обслуживания (ПТО). Там хозяйничали обходчики поездов. Они внимательно осматривали каждый состав, делавший остановку. И, конечно, на границах станции располагались будки стрелочников для круглосуточного дежурства. Так продолжалось до 1957 года и продолжалось бы дальше, если бы в 1951 году в 30 км от Усолья-Сибирского не был построен Ангарск. Вот тут-то и началась путаница, порой приводившая не только из-за неудобства при получении и отправке грузов, но и к тяжелым последствиям. Люди, ехавшие на курорт «Усолье» с запада и востока страны, часто выходили на станции «Ангарск», а ехавшие в Ангарск – выходили на станции «Ангара». Были случаи грабежей пассажиров, были обморожения, когда курортники, вышедшие в Ангарске, пешком добирались в зимние морозы на усольский курорт. И вот, по многочисленным просьбам трудящихся двух городов, путаница была устранена. Станция «Ангара» была переименована в станцию «Усолье-Сибирское», которая существует сегодня.

Железная дорога открыла путь местной соли на Дальний Восток и Среднюю Азию. А это потребовало расширения производительных мощностей сользавода и увеличения выпуска продукции. Если в 1889 году (до начала строительства магистрали) было произведено всего 3,7 тыс. тонн соли, то спустя 25 лет, в 1914 году, производительность возросла до 12 800 тонн, а в 1916 году она равнялась 16 000 тонн соли. Сделано это было за счет строительства новых варниц. Резко возросло производство спичек. В 1901 году спичечная фабрика выпускала 4 000 ящиков, то в 1911 году уже 33 000 ящиков. В несколько раз увеличилось кожевенное производство, а также связанное с ними: овчинно-шубное, пимокатное, войлочное, рукавичное и особенно чирочное производство. Значительно выросло население Усолья. Со временем все крупные предприятия города будут связаны со станцией ж/д ветками. Это дало старт к созданию в Усолье некую сеть городских железнодорожных веток, которые были предназначены для подачи грузовых вагонов с вокзала к предприятиям. Они упрощали доставку готовой продукции на станцию, и снижало их расход.

Также ж/д оказала огромное и одновременно двойственное влияние на экономику Усольского района. С одной стороны, здесь стали развиваться новые отрасли хозяйства, такие как лесопильно-деревообрабатывающая и каменноугольная, с другой – в Сибирь в массовом количестве стала поступать продукция обрабатывающей промышленности из центральных районов страны, конкуренцию которой не выдерживали сибирские изделия.

Так, Тельминская суконная фабрика, испытывая натиск сукна Урала и центра России, обслуживала крайне узкий внутренний рынок Иркутской губернии. Из грубошерстного сукна Тельминской фабрики шили обмундирование для жандармов и шинели для солдат. В годы Первой мировой войны фабрика выполняла заказы правительства по пошиву армейских шинелей. Уменьшилось производство и тельминского стекла. Тельминский винокуренный завод, так же как и суконная фабрика, выполнял заказ государства и поставлял свою продукцию на Иркутский государственный винный склад. В 1914 году винокуренный завод поставил в казну 88 000 литров спирта в пересчете на 400. В 1913 году в селе Тельма был основан клееваренный завод, принадлежавший Товариществу «Братья Плутовы и КО». В первый год работы этого предприятия было изготовлено продукции на 35 000 рублей, а в 1914 году сумма производства увеличилась до 51 000 рублей.

В 1902 году на окраине села Тайтурка со стороны Транссиба началось строительство лесопильного завода, который уже через год выпустил первую партию пиломатериалов. В 1908 году этим заводом было изготовлено 15 000 кубометров лесопродукции. Финансовые затруднения директора А.А.Кислякова вынудили его продать предприятие инженерам Н.А.Васильеву и Г.Я.Чернятину. Затем завод был продан богатому тайтурскому крестьянину И.Д.Кудрявцеву. Им удалось провести техническое перевооружение завода и тем самым улучшить его производительность. В годы Первой мировой войны лесозавод стал собственностью Торгово-промышленного товарищества в составе Мейдельмана, Кузнецова и Самойлова. У Товарищества хватило финансов увеличить на предприятии численность рабочих и подвести к нему железнодорожную ветку. Это позволило сократить время и средства на доставку потребителям изделий завода. Мощность производства достигла 70 000 кубометров. Кроме этого предприятия, в Тайтурке в разные годы работали еще 2 лесопильных завода: Лесного товарищества Я.Д.Масалова, Г.С.Васильева и И.Д.Кудрявцева и Ангаро-Байкальского казенного пароходства. Все 3 названных предприятия выпускали до 100 000 кубометров пиломатериала.

С проведением Транссибирской железной дороги и образованием Товарищества «Перевалов, Щелкунов, Метелев и КО» улучшилась деятельность Хайтинской фарфоровой фабрики. Этому способствовало увеличение оборотных средств, расширение внутреннего сибирского рынка сбыта продукции от Омска до Владивостока, снижения накладных расходов за счет железной дороги и крупных государственных заказов на изготовление телеграфных изоляторов. В 1909 году фабрика выпустила 3 000 324 изделий, а чистая прибыль составила 15 000 рублей. В 1910 году основной капитал Товарищества составлял 500 000 рублей, а стоимость изделий – 900 000. Чистая прибыль фабрики возросла до 42 тысяч рублей. В годы Первой мировой войны Хайтинская фабрика выполняла правительственные заказы.

Также функционировал шамотный завод по изготовлению огнеупорных кирпичей, организованный бадайскими крестьянами еще в 1878 году. Его производительность была незначительной, поскольку работал исключительно за счет ручной силы и представлял собой предприятие кустарного типа.

Гражданская война не обошла стороной наш город. В её годы район Мальты и железная дорога стали центром трагических событий. Завязавшийся здесь 6 июля 1918 года бой привел к тому, что был взорван железнодорожный мост через реку Белая, и на долгое время парализовало сообщение. Вот как вспоминает дорожные перипетии министр снабжения временного Сибирского правительства Иван Иннокентьевич Серебренников во время своей поездки из Иркутска в Омск. ***«Во что обошлось Сибирской железной дороге наступление на Иркутск, видно из следующего: на протяжении 80 верст от Иркутска к западу оказались взорванными три моста на реках Иркуте, Китое и Белой. Железнодорожное сообщение с Иркутском было прервано, и начиналось оно только с разъезда Белая. Нужно было все это экстренно исправлять. Выехать из Иркутска было довольно-таки трудно. Надо было ехать или на пароходе, или на лодке до Усолья, потом на лошадях до Белой, и только там можно было сесть на поезд. Ехать все-таки нужно! И я приказал нанять себе до Усолья моторную лодку и решил выехать как можно скорее. К 22 июля лодка была готова. Я пригласил к себе отъезжающего уже по делам службы в Омск сибиряка генерала В.Л.Попова и с ним, в сопровождении капитана Пивоварова, отбыл, наконец, из Иркутска… Все дальше и дальше от Иркутска. Время проходит незаметно. Вот мы и в Усолье. Переходим в село и располагаемся здесь в помещении штаба местного гарнизона. Военные нас встречают радушно, угощают ужином. Узнаем, что кое-где еще бродят большевистские банды, и для их ликвидации принимаются необходимые меры. Нанимаем лошадей и уже ночью едем к реке Белой. Здесь по одному уцелевшему мосту переходим пешком реку. Другой мост спешно исправлялся рабочими. На разъезде Белая нам удалось сесть в вагон 2-го класса, и скоро мы двинулись в путь. Ехали хорошо, без особых приключений»***. Восстановление разрушенного в годы Гражданской войны железнодорожного хозяйства заняло годы, но оно сопровождалось дальнейшим развитием. Еще на пороге Первой мировой войны усольские промышленники поднимали вопрос о прокладке ж/д линии для связи с местными предприятиями, прежде всего, с сользаводом и спичечной фабрикой «Солнце» (позже фанерно-спичечный комбинат «Байкал»). Однако высокое начальство железной дороги благосклонно отнеслось к этой идее, но при условии, что основную часть расходов возьмут на себя местные предприниматели. Предлагался, говоря нынешним языком, своеобразный вариант государственно-частного партнерства. Реализовать проект удалось уже с установлением советской власти.

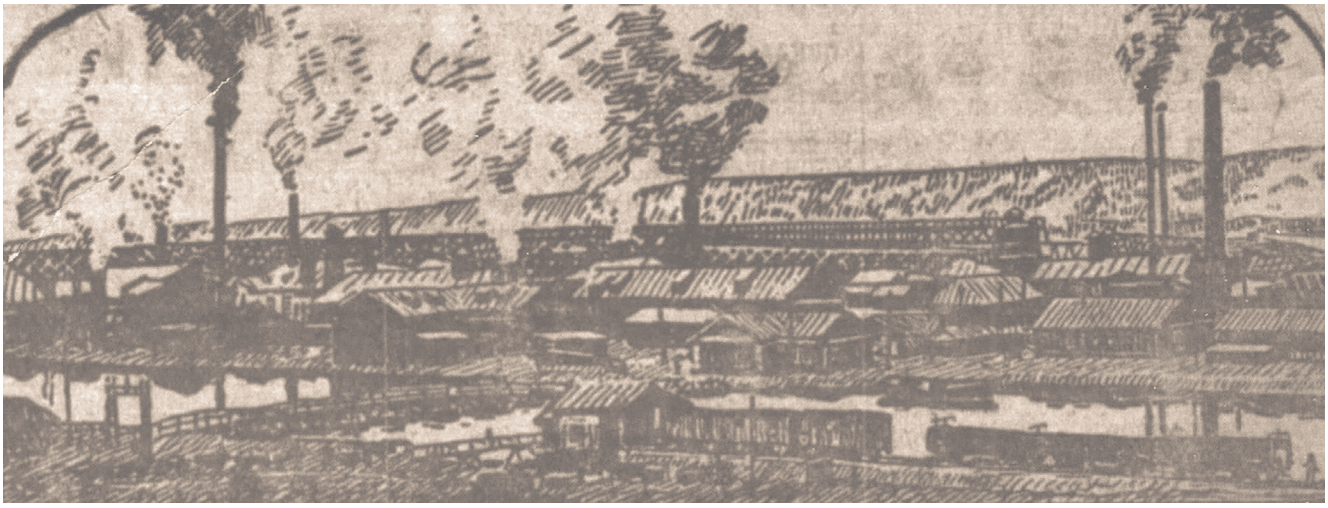
По инициативе волостной земельной управы в Усолье 22 июля 1919 года состоялось совещание представителей местной власти и общественности, на котором была принята резолюция. Просить начальника Томской железной дороги о проведении железнодорожного пути на сользавод. Потому что сользавод после революции стал расширяться, продукции стало вырабатываться больше. Узким местом тормозом в развитии предприятия стал транспорт. Продукция скапливалась на складах, и отгрузить ее получателю не имелось возможности. Поэтому завод нужно было соединить железнодорожной веткой с главной магистралью. На совещании присутствовали: коммерческий ревизор Томской железной дороги Н.Г.Мартынов, управляющий сользаводом А.И.Сосов, управляющий спичфабрики К.К.Макурин, владелец кожевенного завода А.М.Лысенко, усольский сельский староста М.П.Гольцов. Представитель сельского общества Л.И.Воронов, представитель волостного земства Қ.П.Шульга, владелец второго кожевенного завода А.Д.Бочков, владелец кирпичного завода, торговопромышленник Н.Г.Варваричев, инженер путей сообщения А.Н.Левицкий и другие. 26 августа по этому вопросу состоялось повторное совещание. Это совещание проходило под председательством представителя земства и усольского общества потребителей Д.Н.Райкова. Горный инженер А.И.Сосов оглашает телеграмму начальника Томской железной дороги о его согласии на производство детальных изысканий для проведения подъездного пути за счет усольских торговопромышленников, и что на производство этих изысканий потребуется 25 000 рублей из расчета по 5 тысяч рублей на одну версту. От лица торгово промышленников владелец торгового дома, в котором сейчас находится городской жилищный трест, Н.Г.Варваричев заверил присутствующих на совещании, что торговопромышленники согласны внести требуемую сумму. Свое согласие выразил также владелец кожзавода А.Д.Бочков. Управляющий спичечной фабрики К.К.Макурин выразил пожелание, чтобы подъездные пути прошли вблизи всех крупных предприятий Усолья. При выборе направления подъездного пути учитывался еще вариант сооружения в Усолье на реке Ангаре пристани, через которую можно было бы доставлять грузы для Ленского золотопромышленного товарищества. Но золотопромышленники Лены не захотели изменять направления транзита грузов, которые шли через Иркутск и пристань Большая Мамырь, а зимой по направлению «Тыреть-Жигалово». Окончательное направление подъездного пути было выбрано после проведения инструментальной геодезической съемки. Строительство начнется в 1920 году.



По узкоколейной дороге на вагонетках уголь из Бархатовских копей доставляли к берегу Ангары. Уголь доставлялся до сользавода в санях по зимнику – 1911 год, неизвестный автор, прислал Леонид Мухин



Спуск к Ангаре от домов жителей спичечной фабрики. На этом месте буквально через некоторое время начнётся прокладка железнодорожных путей в сторону Варничного острова вдоль Ангары – 1920 год, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



Вид на сользавод. На фото видны ж/д вагоны и состав – 1927 год, из газеты «Власть Труда»

Стоит еще отметить, что из-за строительства Транссибирской магистрали наступили тяжелые времена для сользавода. Тогда на сибирский рынок стала поступать более дешевая пермская и коряковская соль. Большие трудности перенес завод в русско-японскую войну. Тогда, в 1905 году, для удешевления производства соли впервые был использован черемховский уголь, а с 1907 года – уголь с Бархатовских копей. Он шел в основном на усольские предприятия, а главным потребителем являлся сользавод. При участии солеваров в самом начале 1930-х годов копи были реконструированы, что позволило довести годовую добычу почти до 80 000 тонн. Сначала дрова стали заменять каменным углем. Подвозили его зимой на гужевых повозках по Ангаре, а в летнее время на 2 пароходах в 18 (назывался «Резвый) и 50 л.с, принадлежавших сользаводу и 5 барж общей грузорподъемностью в 15 000 пудов. В 1910-1912 годах американской фирмой был составлен проект канатной дороги. Да, недалеко от города проектировался очередной вид пассажирского транспорта, но как грузовой. Для доставки каменного угля с Бархатовских копей села Бархатово до сользавода. Проект не воплотился в реальность из-за начала Первой мировой войны. Затем в стране установилась советская власть, сользавод национализировали вместе с копями, а к идеи про канатную дорогу больше не возвращались. Отмечено, что соль, получаемая при использовании угля с копей, гораздо мельче и лучшего качества. Потребность в соли для нужд армии резко возросла, и завод, переживающий кризис, выходит на полную мощность. Как отметил начальник Иркутского горного управления: ***«Иркутский солеваренный завод оказал в минувшую войну большие услуги стране и поэтому имеет военное и государственное значение как единственный на Сибирской железной дороге»***.

На станции «Ангара» 1 мая 1920 года прошел первый субботник. В нем приняло участие более 5 000 человек. Среди участников субботника были бойцы 51-й стрелковой дивизии, освободившей Усолье от колчаковцев. К группе военнослужащих примкнули рабочие и служащие местных предприятий. Образовалась внушительная колонна участников субботника во главе с командиром дивизии В.К.Блюхером, который шёл впереди с сапёрной лопатой. Настроение у всех было приподнятое, играл духовой оркестр. На станции «Ангара» ж/д пути были забиты разбитыми вагонами и различной брошенной колчаковцами техникой. Надо было ликвидировать создавшуюся пробку и обеспечить движение поездов на восток. Кроме очистки путей, на этом субботнике началось строительство железнодорожных путей от станции до сользавода. Не более года потребовалось, чтобы в довольно короткие сроки связать завод со станцией «Ангара» и решить острейшую для солеваров транспортную проблему. Первый состав через село Усолье прошел 21 февраля 1921 года. Протяженность данной ветки составила 5453 метров (5,4 км). Она прошла от станции «Ангара», пересекла речку Скипидарку, Московский тракт и по берегу Юринской протоки доходила до моста, соединив попутно хромзавод, спичфабрику «Байкал». Конечная станция имела 10 платформ.

В столь знаменательный день через все село при большом скоплении людей были пропущены 2 вагона с солью по ветке. Естественно, по такому неординарному случаю состоялся и многолюдный митинг. Наряду с солеварами, новой веткой могли воспользоваться не только солевары, но и спичечники, кожевники, кирпичники и другие потенциальные клиенты, включая курорт. Ветка строилась всем миром, помогали даже жители окрестных сел. Многое делалось безвозмездно, на субботниках. Ускорению работ помогали воскресники, организованные райпарткомом и комитетом профсоюза. К работам были привлечены и крестьяне окрестных сел, мобилизованные со своим гужевым транспортом. Далеко не все верили в то, что невиданная для села задача будет выполнена, но коллективными усилиями новая власть с ней справилась вполне успешно. Среди строителей оказались и бойцы Сибирской дивизии В.К.Блюхера. По этой ж/д линии в какое-то время катался пассажирский вагончик, перевозивший к месту отдыха посетителей курорта. Остаётся добавить, что переправа на Варничный остров исчезла вскоре после открытия ж/д линии и национализации самого сользавода. Ведь через Юринскую протоку вместо парома в 1917 году был построен понтонный мост, что значительно упростило доставку грузов соли. По нему проложили рельсы под вагонетки. Лошадьми возили в одну сторону соль, а обратно – уголь. Погрузка – и разгрузка соли, угля осуществлялась вручную.

В 1926 году, как гласит хроника, в Иркутск 4 июля прибыл пешеход Коняков, шагавший по шпалам Транссиба из Владивостока в Москву. Значит, через пару дней, 6 июля, путешественник миновал станцию «Ангара», помахав ручкой Усолью. До нас он добирался 130 дней, «отмахав» почти 11 000 км. Ежедневно он проходил 40 верст. На вопрос о цели похода отвечал коротко: ***«Людей посмотреть, себя показать, а главное – побывать в Москве у товарища Калинина».*** Спустя почти 40 лет (1963-1964 годы) на станции встречали такого же товарища, мерявшего Транссиб своими шагами. Правда, маршрут у него был иной – от Москвы до Владивостока. Слух о том, что в сторону Усолья идет пешеход, быстро жарким летним днем облетел всю округу. И первыми, конечно, встречать его кинулась станционная детвора. Шли к семафорам на границе станции и ждали. Вскоре появился пешеход. Обыкновенный мужичок, слегка уставший, чуть-чуть запыленный, с жидким рюкзачком за плечами. Всей толпой проводили до перрона, где его ждали официальные лица – дежурный по станции и другие железнодорожники, а также дежурный сотрудник линейного пункта милиции. После короткой и дружеской беседы пешехода проводили в буфет, где накормили фирменным супом с макаронами и фрикадельками, напоили сладким чаем с пирогами. Местные женщины, торговавшие «на столиках» зеленью, нагрузили его рюкзачок различной едой. На их расспросы о том, что заставило отправиться в столь дальний путь, ответ был все тот же: ***«Людей посмотреть, себя показать...».*** А еще он получил на усольском перроне и урок географии. Его интересовало, сколько километров остается до станции «Половина». С ним простились также у семафоров, но уже на противоположной границе станции. На этом история закончилась.

В 1933 году начинается строительство «Химпрома» (тогда еще завод №97). С ж/д станции потянулись конные повозки, груженные мешками с цементом, железом, кирпичом. От города до строительной площадки через редколесье

еще осенью была пробита новая проселочная дорога, изобилующая рытвинами и ухабами. Одновременно с этим началась очередная прокладка ж/д путей к заводу. На этот раз новая линия началась со станций «Ангара», прошла мимо кирпичного завода и шла вдоль ул. Степана Разина (с 8 апреля 1966 года – Комсомольский проспект) в сторону 2-го участка до завода №97. При этом став важнейшей транспортной артерией для набиравшего силу химического комплекса. Строительство было закончено в июне 1935 года. Протяженность составила 6 км. Нельзя не удивляться работоспособности и упорству строителей тех лет, которые за 2 года возвели столько жизненно важных объектов. Эта дорога могла перевозить не только сырье и стройматериалы для будущего химического гиганта, но и готовую заводскую продукцию, но также ежедневно вплоть до 1968 года курсировал паровоз с 2-3 вагонами. Об этой теме еще вернёмся. Только в 1936 году на объектах строительства «Химпрома» трудились более 2000 человек. Появилась и своя техника: паровоз, мотовоз, большой речной катер. Строительную площадку обслуживало 8 тракторов и 30 автомобилей, а конный парк насчитывал более полутора сотен голов. Сам сользавод продолжал расширять свои производственные мощности. Свою продукцию сользавод на подводах конной тягой вывозил вначале в Тельму, пока не расширили станцию «Ангара». В годы первых пятилеток была совершенствована «пионерная» ветка, спасшая в 1920-е годы сользавод от полной разрухи.



Прокладка железнодорожной линии к строительной площадке завода №97 от станции «Ангара» – 1935 год, неизвестный автор, прислал Сергей Бутаков



Вид с железной дороги на кирпичный сарай Варваричева, небольшое озеро Скипидарки. Вот так выглядела территория у ныне бывшего кирпичного завода по ул. Степана Разина (с 8 апреля 1966 года – Комсомольский проспект) более 90 лет назад – начало 1930-х годов, из фондов Усольского историко-краеведческого музея

Самым трудным участком строительства ж/д путей был берег Ангары, около фанерно-спичечного комбината «Байкал» сплошная скала, но молодыми энергичными рабочими скальный участок был пройден успешно. Все работы выполнялись вручную. Не было никакой строительной техники и механических инструментов на то время. Только лопаты, кирки и, может быть, даже динамиты. Для перевозки грунта, гравия, земли и других ископаемых использовали носилки и тачки. Поднялись на гору, а здесь болото (это район нынешнего стадиона и 59-го квартала), большая зыбь и плывун.

На помощь рабочим сользавода пришла молодежь спичечной фабрики. Остров Варничный связал с «большой землей» ж/д мост. Протяженность линии от станции до спичечной фабрики составила 1370 метров (1,3 км). На левом берегу около моста построили разъездные пути.

Однако большие трудности сользавод испытывал при транспортировке соли в склады и в вагоны, которые находились на материковом берегу. Изначально в 1910 году на заводе устанавливаются 3 паровых котла и пародинамо «Компаунд». Так, впервые транспортировка соли производилась на вагонетках по ж/д рельсам легкого типа. Причем на конной тяге. Для доставки соли к этим вагонам пришлось прокладывать через 1-ю протоку по понтонному мосту узкоколейку и по ней перевозить соль. Да, в недолгое время на территории города функционировала своя узкоколейная железная дорога (ширина узкой колеи 600-1200 мм, а обычная для железных дорог страны – Русская, 1520 мм). Во II пятилетке построили новый механизированный завод. Завод имел 32 выпарных чрена, оборудованных механическими мешалками и механической выгрузкой соли. Добыча соли возросла – с 25 000 тонн в 1930 году до 79 700 в 1939 году. Поэтому для облегчения труда кочегаров к каждой варнице подвели узкоколейку, по которой каменный уголь и топливо на вагонетках подвозили к самой топке.

Ситуация с понтонным мостом, по которому шли рельсы узкой колеи, обстояла следующей. Во-первых, река разрушала понтон в рекостав и в большую воду. Во-вторых, построили мост на ряжах, но он не решал проблемы, тогда было решено построить через протоку мост железнодорожный, а старый мост на месте понтона оставить под общий транспорт. В 1934 году через протоку соорудили ж/д мост, что позволило наладить транспортировку соли потребителям. По этим мостам на территорию сользавода паровоз возил уголь и вывозил соль в вагонах. Бригады строителей под руководством десятника Черных рубили на льду реже (быки), заполняя их скальной породой. Новый ж/д мост был построен и пущен в эксплуатацию в 1936 году. Кстати, под мостом любила играть местная детвора. Устраивала хоккейные баталии и каталась на коньках. На подачу вагонов с левого берега на завод паровозы ходили очень редко и с опаской. Заводские умельцы во главе с главным инженером Игорем Ивановичем Выровым смонтировали на железнодорожной платформе дрезину с двигателем от грузовика ЗиС-5. Всего на заводе было 3 дрезины. В это трудно поверить, но на сользаводе одна дрезина мощностью 78 л. с. тащила железнодорожный вагон весом в 20 тонн. Узкоколейка прекратила существования в 1940-х годах.

Строительство моста через первую протоку Ангары стало важным звеном технических преобразований, затронувших Варничный остров. Производство было обеспечено собственной тепло и электроэнергией. И, наконец, появилась прочная связь с Транссибом, обеспечившая ритмичность отгрузки соли и других транспортных операций. Итог перемен – почти 4-кратное увеличение выпуска соли. Зато у железнодорожников расширилась клиентура, поскольку на берегу Ангары начали действовать новые производства. Возникла вскоре еще и лесоторговая база. Многие годы штабеля бревен являлись непременным атрибутом местного пейзажа. Ее возникновение также было связано с наличием ж/д сообщения. Лес, доставлявшийся по воде, после переработки уже по ж/д отправлялся потребителям. Еще одна ж/д ветка «за усольской околицей» возникнет с рождения завода горного оборудования (ЗГО) в годы войны. Затем после войны началось строительство кирзавода, и тут же выполнили ответвление железной дороги на новое производство. Если продолжать говорить о кирпичах, то в Усолье тоже был свой шамотный завод (работал в 1943-1950 годах). Из-за имеющегося оборудования, которое варили соль, котлы выходили из строя. Сырьем особую роль играл огнеупорный кирпич, и недалеко от завода нашли залежи глины. Шамотную, то есть огнеупорную глину, копали вручную в нескольких метрах от сользавода (рядом с ним построили завод) и по узкоколейке в вагонетках завозили в цех. Выпуск кирпича производился только в летнее время. Воду возили с Ангары (до нее было 300 м) на лошадях в бочках. Уголь заготавливали только зимой и возили его с Бархатовских копей (функционировали до начала 1950-х годов). И завершая тему узкоколейки, что в самих копях тоже была своя небольшая линия. От шахт к берегу Ангары, где и потом уголь вывозили на сользавод.

В 1935 году на линии «Иркутск-Москва» введен график движения поезда «Стрела» из 5 жестких, 1 купейного и 1 мягкого вагонов. Однако у усольчан возникали большие трудности, по которым нужно было съездить в Иркутск по личным или служебным делам. Поэтому в июле 1935 года для обслуживания сельского населения прилегающей к ВСЖД территории на маршруте «Иркутск-Тулун» были введены в эксплуатацию 2 пригородных поезда под названием «Колхозник», в состав которого включили вагон-клуб и «Ученик», но они проходили через станцию «Ангара» в 4-5 часов утра. Идти пешком на вокзал в такое время было небезопасно. А 14 июня 1938 года в городе появилось объявление: ***«Городской Совет сообщает гражданам города о том, что с 15 июня сего года со станции «Ангара» до курорта «Усолье» начинают курсировать 2 пассажирских вагона с остановками «Трамвайный переезд» и «Хромзавод». Первое отправление со станции «Ангара» в г. Усолье в 7 часов 40 минут вечера, обратно от курорта «Усолье» в 4 часа утра местного времени, с таким расчетом, чтобы пассажиры, едущие из города, успевали прибыть к «Ученику». Билеты по удешевленным ценам. Председатель горсовета – Ковалевский. Начальник станции «Ангара» – Кисленко»***. 16 мая 1936 года на станции состоялся 2 крупный субботник, где было принято решение: ***«Превратить станцию «Ангара» в станцию имени Михаила Осиповича Разумова»***. В честь первого секретаря Восточно-Сибирского крайкома ВКП(б). В этом же году имени М.О.Разумова была названа единственная в то время в Усолье средняя школа №1. Сама территория у вокзала оставалась по-прежнему малозаселённой. Еще в 1936 году на станции не было асфальтированного перрона. Вместо него при выходе из здания вокзала был деревянный настил. Освещение шло от керосиновых фонарей. Электричество на станцию пришло чуть позже. В районе вокзала бы-

ла всего одна улица, на которой были неказистые домики, была густая березово-сосновая роща, перрона на станции не было, был деревянный тротуар. Территория вокзала со стороны нынешней автобусной остановки была обнесена деревянным красивым забором, где росла высокая темно-зеленая трава и кустарники: черемуха, акация, клёны. В самом центре площади у вокзала был некий красный уголок для железнодорожников, или точнее клуб. В шутку его называли «Белый лебедь», но только в последнее время перед сносом, после середины 1970-х годов. Само же здание было построено местными комсомольцами со станции «Ангара» на субботниках в середине 1930-х годов. Они разобрали заброшенное строение и в центре своего небольшого в ту пору поселка воздвигли «очаг культуры», который на многие годы для станционной молодежи и детворы стал притягательным местом. Кино крутили ежедневно, за редким исключением. Чуть дальше (в левую сторону от вокзала) находились отделение ж/д милиции и «столики» – некий базарный павильончик, куда местные женщины приносили к проходящим пассажирским поездам дары своих огородов, молоко и картошку. Все уходило, как горячие пирожки. А развитие станции «Тельма» окончательно подрезало открытие станции «Ангара» в Усолье. Вот как писала о работе железнодорожников этого узла газета «Ленинский путь» в 1940 году, когда город был в районном подчинении: ***«В социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки участвует весь коллектив рабочих и служащих железнодорожной станции «Ангара». Выгрузка вагонов выполнена на 100%, простой вагонов ликвидирован полностью. На станции работают 3 смены. Между этими сменами заключены социалистические договоры, которые проверяются ежедневно при сдаче дежурств от одной смены к другой. Особенно хорошо работает, например, стрелочница Белокрылова, которая в 1939 году получила Наркомовскую премию. Ни в прошлом году, ни за три месяца текущего года на ее участке не было ни одной аварии. Стрелки на ее участке в образцовом порядке. Тов. Белокрылова заявляет, что она и в этом году будет бороться за право получения Наркомовской премии, и это она подтверждает своей работой. Она заслуженно считается лучшей стрелочницей по станции «Ангара». Отличные показатели в работе и у составителя М.Г.Жилкина, который вот уже два года подряд награждается Наркомовской премией. На обязанности дежурного по станции лежит обеспечение погрузки и разгрузки вагонов, безопасность пропуска поездов, контроль над работой всего штата. С этими обязанностями хорошо справляется дежурный по станции Л.Е. Бондаренко. Постоянная оценка его работы «отлично», и только как исключение иногда «хорошо». В итоге социалистического соревнования коллектив станции «Ангара» за последнее время значительно улучшил обслуживание пассажиров»***.



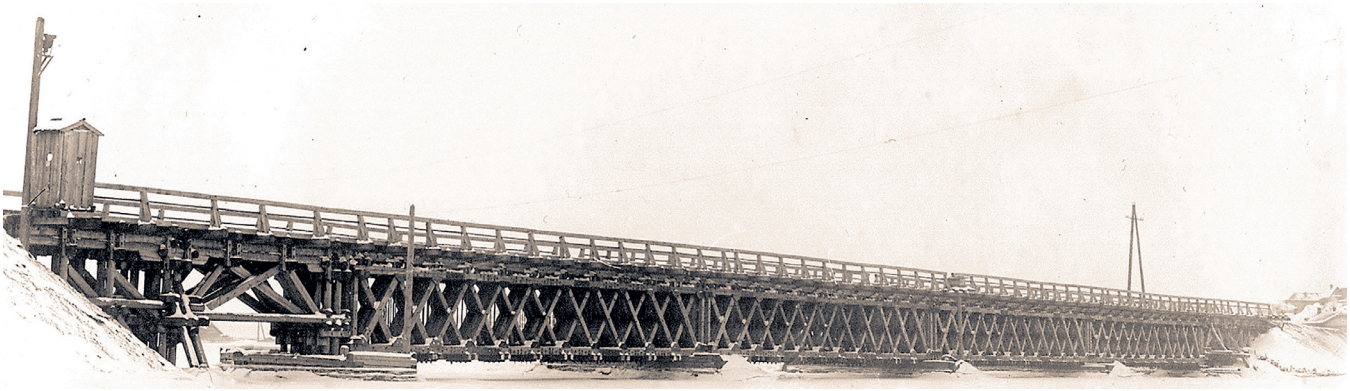
Понтонный мост через 1-ю протоку Ангары построен на 6 якорях. Еще не построили железнодорожный мост, который будет находиться правее – 1931 год, из фондов музея народного образования



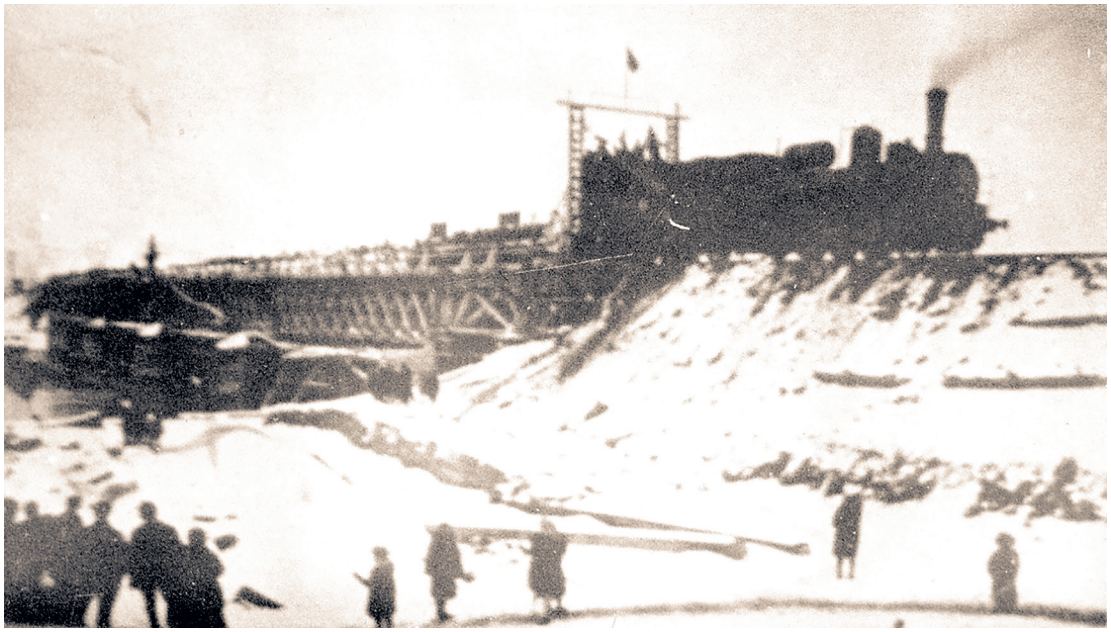
На субботнике. Сотрудники станции за превращение в образцовую чистоту путей – 16 мая 1936 года, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



Строительство железнодорожного моста в сторону Варничного острова – 1934 год, неизвестный автор, прислал Сергей Бутаков



Ж/д мост через 1-ю протоку Ангары – 20 декабря 1937 года, из архива газеты «Усольские новости»



Первый паровоз на мосту к сользаводу. На кадре легендарная «Овечка» (паровоз серии Ов) – 1936 год, из архива газеты «Усольские новости»



Понтонный и железнодорожный мосты через 1-ю протоку Ангары в сторону Варничного острова – 1960 год, из архива краеведческого отдела ЦБС

С началом Великой Отечественной войны в город был эвакуирован цех Саакского химического предприятия, на базе которого создали хлорное производство. На его основе использовали местное сырье и организовали хлорное производство, давшее в апреле 1943 году первую продукцию. Это предприятие стало единственным за Уралом, выпускающим хлор и каустическую соду. Следующие эвакуированные предприятиями оказались швейная фабрика «Ревтруд» и махорочная фабрика («махорка») из Тулы. Первую продукцию выпустила в 1942 году. Не отставал и Усольский район. 15 октября 1941 года на станцию «Тельма» прибыл эшелон из Одессы, на котором были 31 швейная машина и часть коллектива швейной фабрики им. Воровского. 10 ноября оборудование было установлено в здании детского дома, а впоследствии перевезено в помещение бывшей суконной фабрики. Тельминская фабрика им. Воровского вошла в состав Иркутской швейной фабрики, стала ее филиалом и к концу войны производила кроме военного обмундирования пальто и костюмы для взрослых. Во второй половине 1942 года Хайтинский фарфоровый завод, точнее его абразивный цех, пополнился машинами абразивного производства, эвакуированного из Ленинграда.

На курорте «Усолье» (в годы ВОВ назывался – Эвакогоспиталь №3913) было организовано лечение и оздоровление тяжелораненых бойцов. Первый санитарный поезд прибыл в Усолье 3 октября 1941 года. Встречать его вышли все медицинские работники госпиталя, представители городской власти, жители города. Эшелон разгружался на железнодорожной ветке и районе, где сейчас находится Дом детского творчества. Некоторых раненых доставили в госпиталь на автомобилях заводов хромовых кож и солеваренного. Большую же часть – при помощи жителей Усолья на подручных

средствах и носилках. Личных автомобилей почти не было. Позже были сделаны конные повозки – «летучки» на 15 человек с печкой-буржуйкой, керосиновой лампой и тягой в две лошадиных силы. В конце 1941 года в город прибыл первый эшелон с 204 ранеными бойцами Красной Армии. Это было очень и очень тяжело – принять столько раненных. Санитарные эшелоны везли в Усолье фронтовиков с тяжелыми ранениями на протяжении всех военных лет. Порой новые партии насчитывали по несколько сотен раненых. Сохранились такие вот цифры: эшелон №1089 – доставлено 753 человек, №1107 – 674, №762 – 368 и т.д. Под госпиталь был отведён курорт и в сравнительно короткий срок созданы санпропускники, приемники, палаты, перевязочные, операционные и другие кабинеты, отвечающие специфике госпитальной работы.

За время войны курорт спас почти 14 000 бойцов Красной Армии. Вся Транссибирская магистраль в годы войны была полностью загружена грузовыми составами, эшелонами и санитарными поездами. Она обеспечивала нужды для фронта, была подчинена законам военного времени и требовала обеспечения высокой безопасности и бесперебойной работы. И с этой задачей железнодорожники, несмотря на трудности, справлялись успешно. Послевоенное время в железнодорожном транспорте обозначилось поистине революционными преобразованиями. Да и все силы были направлены на восстановление и дальнейшее развитие народного хозяйства. В Усолье стали реконструировать старые и строить новые предприятия: завод горного оборудования, кирпичный, пивоваренный, хлебный и другие. На химическом заводе запущены новые производства. Строили дома, объекты инфраструктуры. Многие люди со всех концов страны приезжали в большую стройку. Кто-то добровольно, кого-то выслали как на каторгу. Уже в 1951 году на станцию прибыл первый ж/д состав с заключенными литовцами. Их заселяли в бараки поселка Вакуумный. В те годы шло строительство нового сользавода. Все мужское население литовцев было отправлено на лесоповал и рытье котлованов. Они грузили и разгружали вагоны и баржи со стройматериалами, строили ж/д ветку от «Химпрома» до сользавода (использовалась в промышленных целях). Техники никакой не было, все делали вручную. Всех женщин до 50 лет отправляли на сользавод, где они трудились на подсобных работах. Несколько бригад работали на старом сользаводе грузчиками на складе. Грузили вручную не только вагоны, но и приходящие по воде баржи. Потом прибывали эшелоны с прибалтами, западными белорусами и западными украинцами, японцами, китайцами и немцами, следовали на фанерно-спичечный комбинат, а оттуда их распределяли по местам. Их было много в нашем городе. Отличались своей мастеровитостью. Были хорошими лекарями, ветеринарами, плотниками, животноводами, кузнецами. Научили усольчан строительному делу, вязать, коптить сало, мясо и рыбу.

В 1954 году высшей награды Советского Союза – Орден Ленина за предотвращение катастрофы на железной дороге, а именно с пассажирским поездом №1 «Москва-Пекин» был удостоен стрелочник станции «Мальта» Иосиф Матвеевич Копытов. Он уже в своей жизни совершил подвиг, уже после Великой Отечественной войны, о чем писали газеты. Во время своего дежурства он предотвратил аварию пассажирского поезда. А было это так. Выходя из дома на дежурство в ночную смену в декабре 1952 года, он по слуху определил, что через станцию «Мальта» прогромыхал на железнодорожных стыках тяжеловесный, с балластом состав. Во время сдачи смены напарник доложил, что на посту участка все в порядке. Один смену сдал, другой принял. Но, как говорится, доверяй, но проверяй. И заступив на дежурство и осмотрев стрелочные переводы, решил на всякий случай осмотреть главный путь в сторону разъезда «Лужки». В руках был только керосиновый фонарь. Он осмотрел железнодорожные ручные стрелки, и луч от фонаря направил по рельсам в сторону разъезда. Ночью световой зайчик виден далеко. И вдруг на одной из них заметил что-то черное. А от станции дали отправление пассажирскому поезду. Черное пятно расплылось, и стал, виден большой пролом. Кусок рельса, вывалившись, лежал здесь же. А поезд развивал скорость, чтобы использовать ее на подъеме. Надо скорей срочно поставить пороховые сигнальные петарды и как можно дальше от пролома. Иосиф Матвеевич быстро поставил три петарды, бегом бросился в будку и надавил на рычаг – семафор закрыт. Еще помогла бдительность машиниста, который наблюдал за световыми фонарями, и когда перед его носом на семафоре вместо зеленого огня появился красный, да хлопнули петарды, машинист поезда произвел экстренное торможение. Пассажиры отделались испугом, ушибами, а узнав причину остановки, поблагодарили стрелочника и машиниста за принятые экстренные меры. Неминуемая беда была предотвращена.

В июле 1958 года в рамках электрификации Транссибирской магистрали (длилась с 1929 по 2002 годы) 123-километровый участок «Черемхово-Иркутск-Сортировочный» был электрифицирован в постоянный ток, и в районе Усолья высадился десант железнодорожных строителей. Свой передвижной городок из вагончиков на колесных парах, разместили сразу за окраиной станции – там, где заканчивались ул. Вокзальная, Привокзальная и начинавшая только строиться Железнодорожная. В поселке было шумно и весело. Между вагончиками, установленными на рельсах, сушилось белье, носилась детвора, играла музыка, по вечерам крутилось кино, работали баня и торговая лавка. 1 августа, ровно в полночь по московскому времени, в контактную сеть электрифицированного участка «Иркутск-Усолье-Сибирское». Включен ток высокого напряжения. 31 июля на этом участке проехал первый электровоз.

Утром 2 августа на перроне станции «Усолье-Сибирское» было особенно многолюдно. Большинство усольчан пришло сюда, чтобы отправиться в Иркутск по делам службы или по личным делам. Другие прибыли на вокзал, чтобы встретить и посмотреть на первый пробный рейс электрички. Газета «Усольский рабочий» сообщала: ***«…Стрелки часов приближаются к назначенному графиком времени. Голос диктора извещает о подходе поезда, а через минуту несутся возгласы: Идет! Идет!!».*** Со стороны Тельмы у подхода к светофору показывается стремительно несущийся состав вагонов зеленой окраски. Еще минута, и поезд останавливается у перрона. Из окон вагонов выгляды-

вают радостные лица тех, кто своими руками возвел линию. Сотни пассажиров, собравшиеся у поезда, приветствовали их и крепко жали руки тем, кто суровой зимой и в летний зной самоотверженно работал над переводом Восточно-Сибирской магистрали на электрическую тягу. Испытательную электричку до Усолье-Сибирского вели Алексей Белькевич и главный кондуктор Николай Асламов. С 5 августа электричка вошла в график движения поездов. А неугомонный народ, гордившийся принадлежностью к ж/д строителям, быстро снялся с насиженного места и двинулся вперед к следующим участкам магистрали.

А в декабре 1995 году тот же участок был переведен на переменный ток. Пришли современные локомотивы, которые позволяют проводить составы без перецепок с повышенной скоростью и безопасностью. К этой теме еще вернёмся. Забегая вперёд, стоит отметить один исторический факт. В истории строительства железных дорог страны сами усольчане вносили огромный вклад. Так, в досрочном вводе в постоянную эксплуатацию Западного участка Байкало-Амурской железнодорожной магистрали имени Ленинского комсомола (или просто БАМ) трудилась немалая доля труда молодых строителей Усолья. В 1974 году из посёлка Магистральный Казачинско-Ленского района в газету «Ленинский путь» пришло письмо от Бахтияра Кучарова: ***«Мы были удостоены высокой чести представлять наше Усолье на БАМе. Нас 8 человек, одна бригада. Бригаду возглавляет Владимир Рещиков. Наказ комсомола выполняем с честью. Построили два 4-квартирных дома, прачечную и пекарню. Сейчас работаем на строительстве клуба в поселке. Выполняем месячное задание на 140-145 процентов. Тон задают комсомольцы Михаил Фистик, Сергей Рудых, Юрий Грозин, Сергей Иванов и другие. Хотелось бы пожелать успехов молодым строителям Усолья, а мы не подведем».***

Сама газета опубликовала небольшую статью «Усольчане на стройке века»: ***«В жизни строителей Байкало-Амурской магистрали прошло радостное событие. Недавно мы встречали члена КПСС, первого секретаря Центрального Комитета ВЛКСМ Е.М. Тяжельникова и летчика-космонавта СССР В. В. Горбатко. Гости познакомились с первопроходцами БАМа, побывали на стройке, интересовались жизнью и бытом молодежи. Позднее состоялся митинг. Е. М. Тяжельников в своей речи рассказал о перспективах развития нашего края, подчеркнул важность скорейшей сдачи и эксплуатацию железной дороги, вручил награды ЦК ВЛКСМ передовикам производства, Нашей бригаде, костяк которой составляют усольчане, была объявлена благодарность. Мы гордимся высокой оценкой труда. В общем-то, действительно, сделано немало. Уже построено 17 жилых домов, 5 общежитий, сданы в эксплуатацию столовая, кафе, магазины, полностью электри- и радиофицировали посёлок, сделали под монтаж котельную, возвели промбазу, дадут продукцию пилорама. Короче, от нашего летнего палаточного городка остались остовы наших временных жилищ. В том, что поселок так преобразился, есть немалый вклад нашей бригады – послание Усольского комсомола. Но главное, ради чего мы собрали и сюда, в Магистральный, – железная дорога. Пока готовим площадку под будущее полотно магистрали. Уже прорублена 12-километровая просека. Здесь ночью начнем делать насыпь. Пробит в тайге зимник, по которому беспрерывным потоком поступают грузы для нашего участка. И зимник, и просека потребовали от ребят немалого напряжения сил. Мороз, пронизывающие ветры – все это пришлось перенести тем, кто шел впереди. Они с честью справились с поставленной задачей. До конца года остались считанные дни. Наша бригада сейчас трудится с полной отдачей. Ведь мы дали слово, что к 30 декабря сдадим под приемку 5-квартирный дом и наполним «нулевой цикл» еще одного. Обязательство, я уверен, выполним. Ребята стараются на совесть. Ежедневно выполняют задания Юрий Грозин, Сергей Рудых, Владимир Поддубный, Михаил Фистик, Сергей Иванов, Валерий Кутовой. Список можно было бы продолжать, ибо все без исключения в завершающие дни четвертого, определяющего года пятилетки трудятся по-ударному. Посланцы усольской комсомолии с честью оправдывают её доверие».*** Кстати, пионеры школ города и района собирали металлолом на изготовление рельсов для будущего БАМа. Примеров много. В ходе операции «БАМу – пионерские рельсы» пионеры за два полугодия учебного 1974-1975 годы собрали более 300 тонн металлолома. В соревновании особенно отличилась школа №9, сдавшая 27 тонн лома. Отправлены на БАМ первые посылки с книгами, собранными пионерами. За 4 месяца 1980 года свыше 200 тонн металлолома собрано пионерами города и района. В день рождения Всесоюзной ленинской пионерской организации колонна из 20 грузовиков прошла по улицам и площадям. Груз – лом черных и цветных металлов. Колонну сопровождал специальный автобус до «Вторчермета», где лом разгружался и готовился к отправке на металлургические заводы. В нем находились делегаты школ – лучшие сборщики металлолома. Знаки «Лучший сборщик металлолома» получили Игорь Грабарчук из школы №15, Вика Тимченко из школы №10, учащиеся из Мальты, Тайтурки, Белой и другие. Но, пожалуй, самое яркое впечатление произвела на делегатов пионерская плавка, проведенная на заводе горного оборудования. На их глазах гора лома превратилась в огнедышащий поток, из которого будут выпущены новые локомотивы, вагоны и рельсы для величайшей стройки страны – БАМа. Труд сотен и сотен пионеров, комсомольцев – сборщиков лома воплощался в очень нужный Родине металл.



Памятный снимок всех участников субботника на станции. По состоянию на 1908 год станция «Ангара» была 5-го класса.

Вблизи большое торговое село, в котором проживало 4450 человек, расположенное на Ангаре, при котором находятся казенные соляные варницы, придающие местности промышленное значение. Источники эксплуатируются буровыми скважинами, расположенными на левом берегу Ангары и на острове Варничном, где сосредоточены постройки казенного завода.

В 15 верстах село Александровское (3000 человек), в котором расположены центральная каторжная и тюрьма. В окрестностях спичечная фабрика. Отсюда отправляется разных грузов до 400 000 пудов (лесные материалы, соль, шведские спички). На перегоне к следующим станциям линия пересекает речки Мальтинку, Скипидарку, Тельминку, мостами в 6, 10 и 16 саженей – 16 мая 1936 года, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



Дорога на сользавод. Посредине – Яманий остров, а с деревьями – Красный остров в районе посёлка Угольник – 1936 год, неизвестный автор, прислал Сергей Бутаков



Фото сделано в районе ФСК «Байкал». Это место почти за 90 лет практически не изменилась – 1936 год, неизвестный автор, прислал Сергей Бутаков



Участники Областного фестиваля «Слава труду» на фоне здания вокзала – июнь 1955 года, из фондов Усольского историко-краеведческого музея

Возвращаемся назад в конец 1950-е годы. Сама станция тоже совершенствовалась. Появился первый бетонный перрон, прилегающий к зданию вокзала, в 1960-е годы был залит перрон между железнодорожными путями. И в дальнейшем станция постоянно модернизировалась, что выразилось в дополнительном строительстве железнодорожного полотна, установки 3-й посадочной площадки для пассажиров, строительстве виадука и переходов через пути. Именно с начала 1960-х годов появилась возможность резко увеличить грузо- и пассажиропоток. С заменой тепловозов на локомотивы, более мощные и экологически чистые, значительно повысилась производительность и условия труда всех участников движения. Появилась возможность увеличить грузоподъемность поездов вдвое-трое, причем возрастала и скорость. Также благодаря мощным электровозам стало возможно цеплять до 100-120 грузовых вагонов.

К 1960 году автобус уже не справлялся с пассажиропотоком и не мог вместить в себя большое количество народа. Требовалось срочное строительство трамвая. И самих автобусов также катастрофически не хватало, а вот её вспомогательная железнодорожная ветка по ул. Степана Разина не могла полноценно связать химкомбинат с быстрорастущим городом. Её жизненный путь был недолгим, но насыщенным. Эта линия начиналась с кирзавода по ул. Степана Разина, дальше по ул. Киевской (с 1979 года – ул. Коростова) и до самой проходной химкомбината. По ней пустили паровоз с 3 пассажирскими вагонами. В народе этот поезд с дымящейся длинной трубой прозвали «Яшкой», запущен он был в 1950 году. «Яшка» был непременной, неотъемлемой принадлежностью улиц, жизни, быта и являл собой колоритнейшее зрелище или некую «визитную карточку» города. Его по праву можно считать предшественником трамвая. Расположение посадочных мест было совсем иное, чем в нынешних поездах. Скамейки стояли вдоль вагона. Люди бросались в вагоны, чтобы занять сидячие места. Всем запомнилась самая главная особенность паровоза – посредине вагона – буржуйка. Рядом с ней – вязанка дров. Зимой печка всегда топилась. Кочегаров никогда не было, ими становились сами пассажи-

ры, подкидывая дрова по очереди. Не было на «Яшке» и кондукторов, проезд для всех был бесплатный. Но это не мешало мальчишкам путешествовать в самых опасных местах состава. Их обнаруживали на крыше и во внутренних отсеках вагонов. Наверное, если бы сохранились поэтические творения тех лет, на долю «Яшки» пришлись бы лучшие шедевры. Не зря ему дали такое любовное название. Каждое утро пронзительные гудки паровозика будоражили всю окрестность. Тут уж точно не проспишь работу с таким «ходячим» будильником. А главная «станция отправления» находилась там, где сейчас расположен магазин «Пятёрочка» (экс-магазин №3 «Весна») и администрация города. Может быть, кто помнит, как пришлось жить в товарных вагонах, которые были установлены напротив 3-го магазина и назывались «дачи Ивликова» по имени управляющего треста ВТС. А поездка занимала по времени около 5 минут. Однако последним годом для «Яшки» стал – 1968 год. Когда были разобраны последние железнодорожные пути по ул. Степана Разина, которая уже в 1966 году стала именоваться Комсомольским проспектом.

Газета «Ленинский путь» в сентябре 1965 года писала: ***«Часто проходя по ул. Степана Разина можно, увидеть такую картину: стоит на путях в самый час возвращения людей с работы километровый железнодорожный состав. Стоит иной раз часами. А бедному «Яшке» и приткнуться негде, рабочим приходится до города пешком».*** После закрытия «яшкинской» линии на покой великого труженика не отправили. Еще много лет после этого «Яшка» трудился в железнодорожном цехе завода горного оборудования (ЗГО). Там его переделали под котельную. Паровоз остался, вырабатывая пар, который шел по цехам. Говорят, что он даже был намного экономичнее, чем электростанция. До недавнего времени было неизвестно название модели самого паровоза и было выяснено благодаря любителям железнодорожной техники. «Яшка», точнее, кто «таскал» вагоны, – это американский паровоз серии Е. Данная машина имела прозвища: «Русский Декапод», «Ефим», «Екатерина», «Елизавета», «Елена». Поставлялся на железные дороги Российской империи и Советского Союза во время двух мировых войн для быстрого пополнения паровозного парка. С 1917 года паровозы поставлялись как военная помощь, а с 1943 года по ленд-лизу. Если быть точнее, то паровоз Е, работавший в Усолье, был с модификацией: Еа, Ем или Ес. Они имели ряд технических корректировок. И, пожалуй, не стоило бы спешить называть «Яшкой» каждый паровоз со старых снимков, что часто случается в интернете. Ведь практически все паровозы, тепловозы и электровозы принадлежали ВСЖД, занимавшейся их эксплуатацией.

После электрификации Транссиба паровозы оказались (в прямом смысле) на запасном пути, но готовыми в любой момент оказаться под парами. Так как на место них пришли электровозы, которые являлись чуть не самыми мощнейшими в стране. Часть паровозов, отслуживших свой век, действительно обретали «вторую жизнь» благодаря предприятиям для собственных нужд, чаще всего как надежный источник дополнительного получения пара. Старые, списанные стальные машины стали играть роль котельных. Даже предприятия многих городов бывшего Советского Союза старались иметь свои железные дороги, по которым могли получать сырьё и отправлять свою продукцию. Не был исключением и наш город. Усолье пользовалось такой возможностью. Железные дороги были на ЗГО, ФСК, хромзаводе, сользаводе, Химпроме, хлебозаводе и даже на «Махорке». В некоторых из перечисленных заводов имелись даже паровозы-котельные. Однако с развитием энергетики и электроники появились новые задачи, приоритеты, планы и перспективы. Вместо паровозов пришли высокоскоростные локомотивы. В нашем городе, по данным 2000 года, оставался только 1 паровоз, который находился на территории ОАО «Машиностроитель» и являлся единственным в России. Но, к сожалению, посмотреть на него, а тем более сфотографировать эту реликвию никому не удалось. В итоге паровоз неизвестной серии был распилен на металлолом.



Железнодорожные пути по ул. Степана Разина. Вид на 21-й квартал. Идёт строительство домов №85, №89, №91 по ул. Ленина, домов №5 и №7 по проезду Серёгина, детского сада №25. Ещё пока в проекте будущие дома №32 и №36 по ул. Степана Разина – 1964 год, из газеты «Ленинский путь»

В 1967-1969 годах в рамках ускоренного строительства жилья в 59-ом квартале, а затем жилых домов на правой стороне будущего Комсомольского проспекта и о сверхскоростном строительстве химико-технологического комплекса закрыли и демонтировали одну из железнодорожных веток в сторону ФСК «Байкал», которая шла через город по ул. Жданова (с 1989 года – ул. Машиностроителей). Причина была следующей. В Усолье проживало более 60 000 человек. На строительство новых цехов химкомбината приезжали люди со всех концов страны и даже из стран социалистического блока. Нужно было строить много жилых зданий, объекты общепита, дошкольные и образовательные учреждения и другие важные сооружения.

Что же касается сользавода, то у него, конечно, имелась надежная связь с Транссибирской магистралью. К концу 1950-х годов была закрыта ж/д линия от ФСК «Байкал» до Варничного острова. К тому времени недалеко от посёлка Каркасный построена новая производственная площадка сользавода. Ж/д мост стал пешеходным и вплоть до середины 1970-х годов использовался. Позже был разобран. Сегодня от него остались лишь опоры. Новый комплекс сользавода обеспечивала станция «Химическая», созданная в середине 1960-х годов, в самый разгар бурного развития Усолья в западной промышленной зоне (под Мальтой) для обслуживания транспортных нужд «Химпрома», который строил подъездные пути от станции «Мальта», сооружал виадук через Московский тракт к новой станции «Химическая». К 2000 году на «Химпроме» длина разъездных путей составляла 131 километр – это от станции «Мальта» до каменного карьера. У химического гиганта был железнодорожный цех, в котором располагались ремонтные мастерские, диспетчерская, аварийная службы и небольшой парк тепловозов с вагонами. А через «Химическую» были проведены еще несколько грузовых веток к таким предприятиями, как: УСХФЗ (химфармзавод), ТЭЦ-11, ЖБИ, завод клея, сользавод, мясокомбинат и другие. Да и у каждого градообразующего предприятия города имелись свои автотранспортные и железнодорожные цеха. Отдельно можно упомянуть про созданный в декабре 1959 года объединённый железнодорожный цех на базе транспортных цехов Иркутского химкомбината №1 («Химпром»), сользавода и треста «Востоктяжстрой». А в 1947 году в рамках строительства корпусов завода горного оборудования (ЗГО) создан транспортный цех и затем построена ранее упомянутая ж/д линия в обход города от станции «Ангара».

Летом 2020 года окончательно ушла в историю ж/д ветка вдоль Ангары до ФСК «Байкал». Её тихо демонтировали. По ней поезда к грузовой станции не ходили примерно несколько лет. На сегодняшний день из «старых» веток, появившихся еще в довоенный период, сохранилась лишь одна – от станции «Усолье-Сибирское» до ЗГО. К сожалению, гудки тепловозов и электровозов, пришедших на смену паровозам, раздаются на ней не так уж часто. Причина очевидна – «Усольмаш» работает, а таких предприятий, как авторемзавод и хлебозавод, уже не действуют.



Ул. Машиностроителей (до 1989 года – ул. Жданова). Единственное доказательство того, что существовала ж/д ветка на ФСК «Байкал». На кадре дома по ул. Суворова, вдали баня в доме №18 – 1960 год, фото с открытых источников



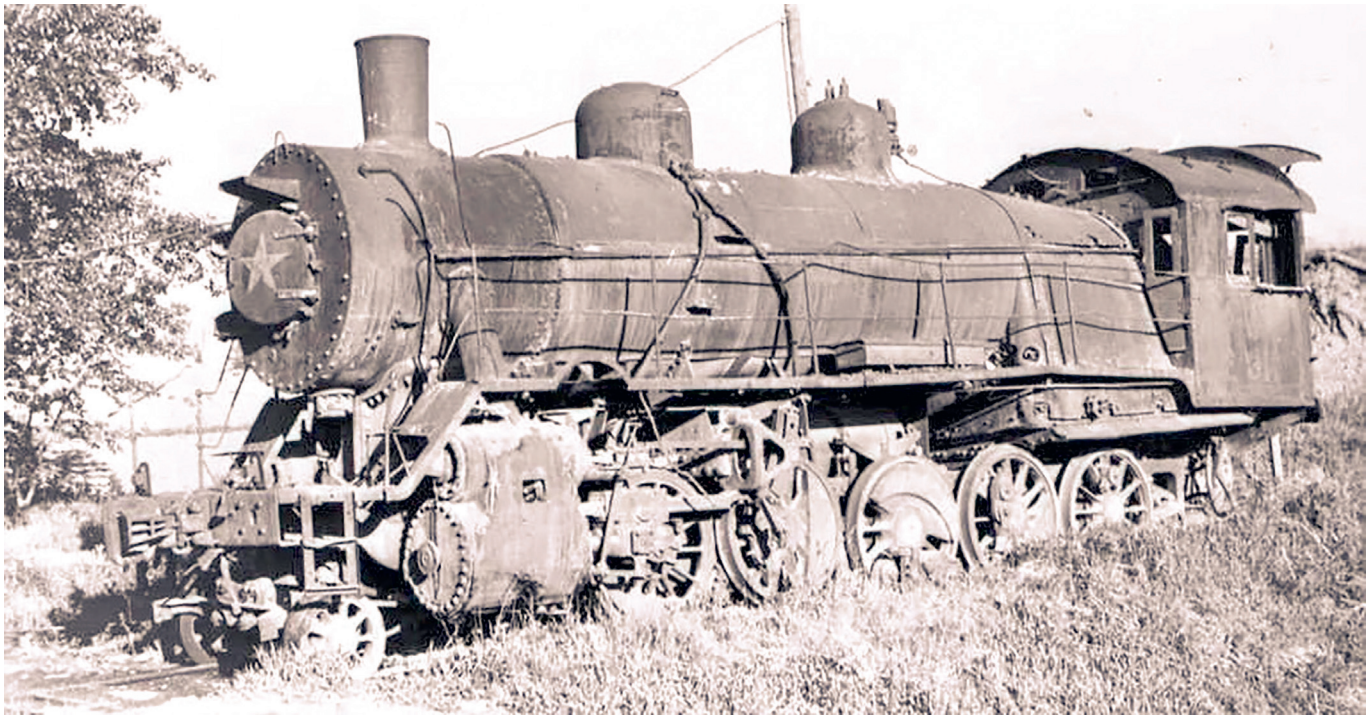
По проспекту мчится, дымит и коптит топками «Яшка» (он же паровоз серии Е). На кадре еще не построили магазин «Оазис» и бизнес-центр «Эра», а также школу №3 – 1966 год, фото с открытых источников



Посредине – однопутная ж/д ветка и длинный перрон – 1966 год, фото с открытых источников



То же место, но через год и уже без ветки – 1967 год, фото с открытых источников



Утраченная, но когда-то важнейшая паровозная мощь железных дорог страны. Паровоз Ес-311. Снято на ЗГО в железнодорожном цеху – 1989 год, Юрий Ильин, из журнала «Локотранс»

В начале 1989 года в одном из выпусков газеты «Ленинский путь» появилась статья о паровозе, который стоит на территории завода горного оборудования и представлял историческую ценность для Ленинградского музея железнодорожного транспорта в Шушарах. Из Ленинграда в Усолье-Сибирское пришло письмо, содержащее просьбу сохранить от разделки на металлолом этот уникальный памятник истории техники и сообщить о передаче паровоза музею ж/д транспорта. Паровоз серии Е, модификации С и заводским номером 311 (Ес-311) – это наиболее мощный, товарный дореволюционный паровоз постройки 1915-1916 годов. На эту просьбу откликнулись положительно. Ленинградский музей получит возможность ознакомить тех, кто интересуется историей транспорта с ценным экспонатом. Но останется ли в нашем Усолье какая-то память о дореволюционном паровозе? В России сохранилось только 2 паровоза этой серии. Наш – Ес-311 и Ес-350 в Челябинске в роли памятника. Паровоз построен в 1915 году в США фирмой ALKO в городке Скенектади (штат Нью-Йорк). В преддверии 320-летия города нашлись люди, которые работали на этой уникальной машине, и дали интервью газете «Ленинский путь» в июле 1989 года. Из железнодорожников первым откликнулся на публикацию в газете Николай Иннокентьевич Андреев. Вот его рассказ: ***«На завод горного оборудования паровоз Ес-311 перегнали приблизительно в 1961 году. Сначала за ним в Читу поехал Дмитрий Прокопьевич Шульгин. Через некоторое время он позвонил со станции Зилово (там депо оборотное было), просил, чтобы направили к нему помощника. Поехал к нему я. Вместе пригнали паровоз и работали на нем около десяти лет. На старой технике работать было намного сложнее, чем на паровозах нового образца, не говоря уже о тепловозах. У Ес-311 ручная топка. Механизм его износился и требовал постоянного ремонта. Так как в железнодорожном цехе завода депо в те годы не было, мелкий ремонт проводили прямо на улице, даже если был сильный мороз. Часто отправляли паровоз в Черемховское дело на промывочный ремонт. А по ремонту котла – в Уссурийск. На это время взяли в работу паровоз 925-й с химкомбината. Когда Ес-311 пришел с ремонта, работали на двух, попеременно. Но так как у зиловского тормоза были слабые, мы его меньше использовали, а вскоре и вовсе поставили на запасной путь, где он и находится до сих пор»***. Вместе с Андреевым работали и другие машинисты: товарищи Низовцев, Шульгин, Дымовский, Пчелинцев и Вологдин. По словам Михаила Вологдина: ***«Я знаю историческую судьбу паровоза Ес-311 только по рассказам это немного. На станцию Зилово его перегнали с Лены. Ездил за ним мой дядя Алексей Арсентьевич Вологдин. Слышал, что в гражданскую войну на этом паровозе подвозили снаряды для Красной Армии. Участвовал он и в Великой Отечественной. А затем оказался в Сибири. На станции Зилово был в толкачах. Последняя страница его биографии – завод горного оборудования».*** Рассказывал Дмитрий Иванович Пчелинцев: ***«Я поступил работать в железнодорожный цех завода горного оборудования в 1969 году. Нынче отмечаю юбилей. 20 лет проработал на предприятии. Последние четыре года являюсь работающим пенсионером. Когда пришел в цех, паровоз Ес-311 уже был здесь. На нем работали машинисты: Дымовский, Шульгин, Соловьев. Помощниками машинистов были: М. Вологдин, В. Яртанов, Н. Андреев. Конечно, на паровозе старого образца работать было трудно. Там помощник машиниста перекладывал в топку тендер угля, если уголь плохой. Приносил и заливал в буксы тендера 2-3 бидона мазута. Ремонтировали старый паровоз часто. За три года, которые я отработал на Ес-311, раз 10-15 отгоняли его в Черемховское депо на промы-***

вочный ремонт. А затем и вовсе списали, так как хотели уже не подлежал восстановлению». Однако, по мнению директора историко-краеведческого музея Нины Михайловны Стародубцевой, что городской музей не располагал возможностями для реставрации и сохранности огромного экспоната. Эта работа посильна только центральным музеям страны. В итоге в 1993 году паровоз был перевезён в музей железнодорожной техники в Санкт-Петербурге, но история на нём не закончилась.

В одном из выпусков журнала любителей железнодорожной техники «Локотранс», выпущенный в апреле 1996 года, появилась статья, где было описано история борьбы за него, но так же написано, что его отказались реставрировать, хотя он на вид вполне комплектен для статичного паровоза – это ведь паровоз дореволюционного образца. И вот что было написано: ***«Пожалуй, одним из самых примечательных эпизодов стала история попытки захвата паровоза Ес-311 фирмой «Велтраком» из Ростова-на-Дону. Прекрасно зная о том, что паровоз Ес-311 предназначен для музея железнодорожной техники в Шушарах, что его доставка запланирована на 1993 год. В. Власенко осенью 1992 года предпринимает действия для приобретения и доставки этого паровоза на Северо-Кавказскую ж/д. Зачем паровоз понадобился фирме «Велтраком», где тогда работал В. Власенко, учитывая крайнюю сложность восстановления Ес-311 до рабочего состояния, понять невозможно. Более того, в 1992 году в том же регионе, т. е. Восточной Сибири, было достаточно легко приобрести ремонтнопригодный Еа или Ем, но этого, работавшими в «Велтракоме» любителями сделано не было. Единственным объяснением этого факта может быть честолюбивый план В. Власенко захватить такой раритет, как Ес-311 ради собственных амбиций. Момент был выбран удачно. В это время сотрудники МЖТ-Шушары занимались спасением П36-0251 на Дальнем Востоке. К счастью, информация о деятельности В. Власенко быстро поступила в Санкт-Петербург, и были предприняты адекватные меры. Путем максимального форсирования работ. В 1993 году Ес-311 был доставлен в Санкт-Петербург»***. Сегодня бывший «железный» усольчанин ожидает своей реставрации в музейном складе в Шушарах. А ведь как было бы приятно, если бы какой-нибудь сохранившийся паровоз в городе немножко подделать, покрасить и установить на Привокзальной площади перед вокзалом как памятник старому трудяге наших железных дорог. Как сделали наши соседи из Черемхово, и многие, многие города нашей необъятной страны. Это было бы красиво и историческая память, ведь наши дети паровоз видят только в кино, да на картинках, а здесь бы стоял натуральный настоящий памятник неутомимому труженику Транссибирской магистрали.



Нынешнее здание железнодорожного вокзала – 1991 год, Эдгар Брюханенко

Осень 1990 года для нашего города – веха памятная. Случилось большое событие для всех транспортной инфраструктуры Усолья, да и вообще для горожан и гостей города. Открылось новое современное здание железнодорожного вокзала. Стоит отметить, что город давно уже нуждался в новом вокзале. Этого требовали возросшая пропускная способность Транссибирской магистрали и увеличившийся объем пассажирских перевозок. В заметке «Выполняя волю народа» газеты «Ленинский путь» за 1967 год писалось: ***«Так, несколько лет назад мы ходатайствовали перед Министерством путей сообщения о строительстве в нашем городе нового вокзала. Просьба наша удовле-***

творена. В 1971 году начнется его сооружение». В 1969 году первое здание вокзала было капитально отремонтировано, за счёт нового пристроя расширены помещения буфета, вновь смонтировано центральное отопление, убраны печи. Оборот пригородных электричек вовсе перенесён на станцию «Мальта». Основная часть грузовой работы перенесли туда же, что значительно улучшило приём пассажирских и пригородных поездов. Все эти меры значительно облегчили работу вокзала. Но капитальный ремонт не обеспечит его на долгую эксплуатацию. Железнодорожникам и горожанам всё-таки мечтали о новом, просторном, современном вокзале. Планировалось, что в 1973 году начнется его проектирование, а только в 1978 году начнется его строительство, но постоянно переносилось. В 1980 году газета «Ленинский путь» писала: ***«Новосибирским институтом заканчивается разработка проекта железнодорожного вокзала. Он будет иметь 2 этажа, современный красивый вид. Рассчитан новый вокзал на обслуживание 700 пассажиров в сутки. Расположится он в 100 метрах южнее существующего. Строительство его намечено закончить к концу будущей пятилетки».*** В итоге строительство началось только в январе 1986 года.

Возведением занимался строительно-монтажный поезд №656 (СМП-656). Эта организация была создана в 1980 году для строительства объектов Восточно-Сибирской железной дороги, а также для прокладки третьего пути на одном из самых напряженных участков Транссибирской магистрали (от Мегета до Черемхово). Плюс к этому – обустройство виадуков, переездов, посадочных платформ. Оно находилось в подчинении Восточно-Сибирского треста транспортного строительства (Востоксибтрансстрой) до 1998 года. Затем было ликвидировано в рамках реорганизации. Усольский вокзал оказался одним из первоочередных и наиболее крупных объектов. На этот раз транспортные строители прочно осели на усольской земле. Как и в далёком 1958 году. Начиная с традиционных вагончиков, они постепенно возвели благоустроенный поселок коттеджного типа в районе школы №14, устроив там же и производственную базу. Процесс строительства шёл с большими трудностями, но строители СМП-656 сделали большое и нелегкое дело. И то, что организация, имеющая совершенно иную специфику, преодолев все трудности, построила Усолью такой прекрасный вокзал, заслуживает похвалы. Ведь коллективу пришлось многие работы выполнять впервые. Своих специалистов, умеющих вести отделку, например, мраморной крошкой, не было. Отделка по проекту – сложная, требующая от строителей немалого умения и квалификации. Усольчанам предстояло убедиться, что с точки сложности отделки, ее красочности и разнообразия новому вокзалу трудно найти конкурента в области. Мозаичные каменные полы, мраморная плитка, орнамент, красивая отделка стен и колонн, потолок, украшенный сотнями гипсовых отливок различной формы. Все это делает вокзал похожим скорее на музей или помещение, построенное для размещения зимнего сада, чем на станционное здание. Отчасти поэтому вокзал и строился так долго, так сложно, так путано. Усольчане получили 2-х этажное здание, которое могло обслужить до 1000 человек в день. В подвальных помещениях расположились технические службы, вентиляционная камера, туалеты и т. д. На 1-м этаже шикарный вестибюль, билетные кассы, отделение связи, багажное отделение и различные административные кабинеты. На 2-м этаже находится зал ожидания, буфет, кафе, медпункт, отдел милиции. Со стороны города пассажиры могут попасть по виадучному переходу сразу на второй этаж и на посадочные площадки, что позволит избежать при посадке в поезда сутолоки и беспорядка. В 2012-2014 годах прошла реконструкция вокзала. Из её фасада известное железное чеканное панно «переехало» на фасад дворца культуры «Химик», где и прижилась. Само здание облицевали плиткой из керамогранита. Отремонтировали внутреннюю часть, а название города – вывеска из букв осталась прежней, её только подновили.

В 1995 году впервые в мировой практике в условиях напряженной работы по перевозкам народно-хозяйственных грузов и пассажиров осуществлен перевод магистрального участка железной дороги с одного вида электротока на другой. Переведен на электротягу переменного тока участок «Зима-Слюдянка». Вместе с работниками Восточно-Сибирской железной дороги в переводе на прогрессивную систему тяги принимали самое непосредственное участие строители подрядного АО «Востоксибэлектромонтаж», в частности, Усольского монтажного управления.

Для чего нужна была такая реконструкция на участке и почему ней было привлечено наше монтажное управление? Этот отрезок пути протяженностью 380 км Иркутского отделения ВСЖД впервые электрифицирован в 1958 году. Использовался при этом не переменный, а постоянный ток. В то время это было здесь более экономично, обеспечивало лучшую безопасность движения. Но, с другой стороны, ограничивалась провозная и пропускная способность этого направления. И вскоре этот участок стал тормозить движение на всей магистрали. Задача по переводу на переменный ток ставилась еще в 1974 году. Но тогда из-за отсутствия возможностей (технических и экономических) решение ее отложили. И только в 1990 году дело сдвинулось с мертвой точки, в 1994-1995 годах на Иркутском отделении дороги началась работа. Вместо прежних 34 тяговых подстанций на переменном токе необходимы всего 14. Понадобились специалисты-электротехники, профессионалы. Тем-более, что у усольской организации сеть участки практически в каждом более или менее крупном городе. Система же Минтрансстроя маломощна и не смогла бы в такой короткий срок справиться со всеми объемами. К тому же СМП нужно было бы постоянно переезжать, а смогли вести ремонт действующих тяговых подстанций на местах. Темпы невиданные. Монтаж начали в мае, в конце октября закончили первую очередь. То есть обеспечили перевод электротяги на переменный ток, сдали по актам рабочей комиссии все 6 подстанций. Так что многие строители причастны к большой победе железнодорожников Восточной Сибири.

Сегодняшняя станция «Усолье-Сибирское» относится к станциям третьего разряда. Не большая, в общем, и не маленькая. Конечно, невозможно даже сравнивать грузопоток начала XX века и нынешний. Напряженность нашего участка дороги (от Красноярска до Иркутска) объясняется еще и тем, что здесь нет дублирующей ветки, как на части магистрали до Красноярска. Это очень наглядно прослеживается на карте ж/д путей страны. А если учесть, что до середины

1980-х годов здесь была двухпутная линия, можно представить, какая нагрузка ложилась на наших железнодорожников. Ввод третьего пути дал возможность лучшего маневрирования в работе с поездами и повысил пропускную способность станции. На вокзалах люди встречаются и расстаются. Кто-то, окидывая взглядом перрон, навсегда прощается с городом. По облику вокзала приезжие судят об архитектуре всего города. Не зря считается, что вокзал – «Визитная карточка» или «Вокзал – лицо города».

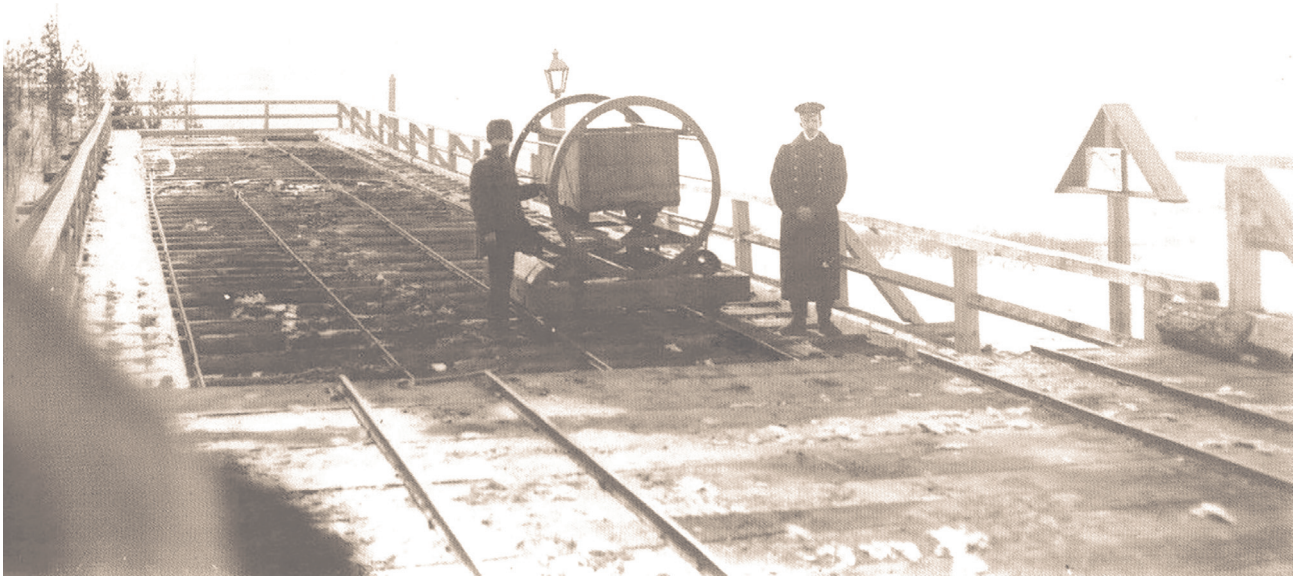


Историческое и действующее здание вокзала станции «Половина». По состоянию на 1908 год являлась станицей 3-го класса. Имела сберкассу, почту, буфет. При станции на средства фонда имени Императора Александра III сооружена церковь в честь святого Василия Великого. Со времени открытия движения при станции образовался значительный поселок (до 300 человек обоего пола). Вблизи на Сибирском тракте - селение Половинное. Отсюда линия спускается к реке Белой, левому притоку реки Ангары, и пересекает ее четырехпролетный мост в 100 саженей. Местность делается ровной, и потому линия от этой станции до города Иркутска проходит при технических условиях предгорного участка. На правом берегу Белой, против села Мальты, а также около селений Хайты (650 человек обоего пола), Узколугского (1700 человек), Бельского (1786 человек) распространены залегания огнеупорных глин. Для эксплуатации этих залежей купцом Переваловым открыта с 1896 года первая в Сибири фарфорово-фаянсовая Хайтинская фабрика. В селе Бельском пивоваренный завод Зицермана. Населенный район станции с фабрикой и заводами дает ежегодно до 300 000 пудов разного груза (известь, кирпич, фарфорово-фаянсовая посуда, пиво) – 1984 год, сетевые источники

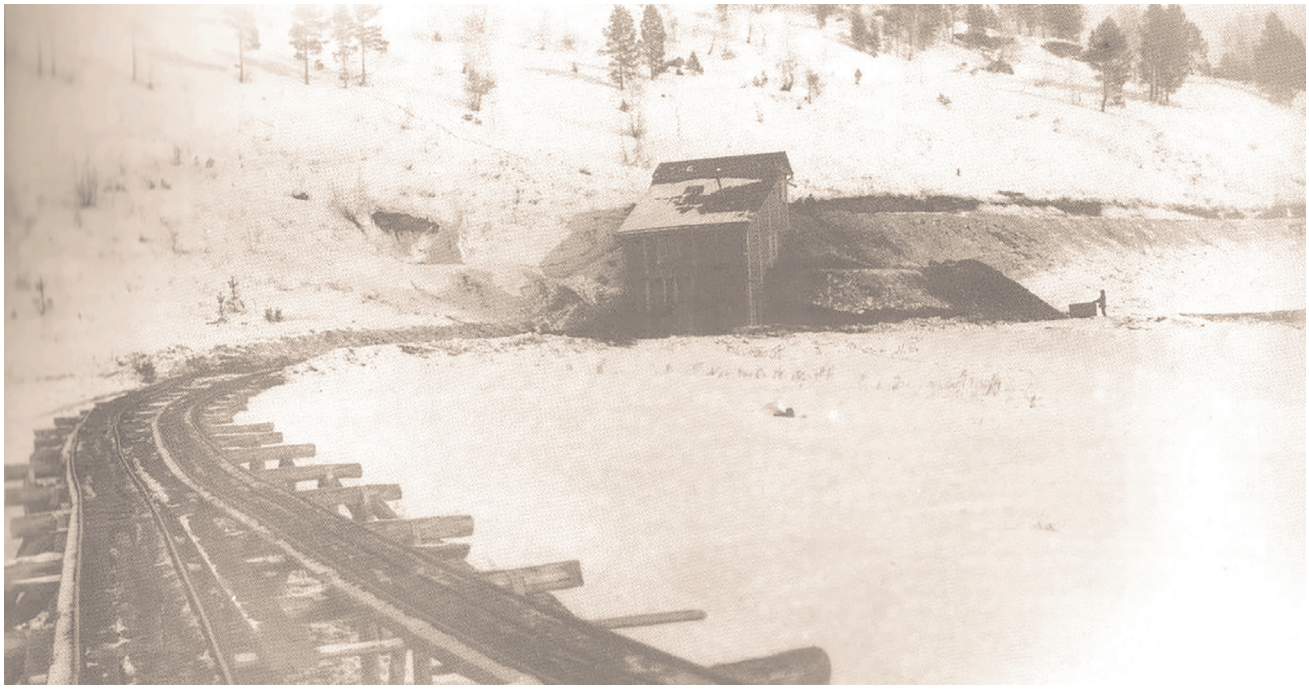
Завершая экскурсию по истории железных дорог нашего края остается добавить один факт. Совсем недалеко от Усолья, в посёлке Михайловка Черемховского района, есть еще одна достопримечательность – станция «Половина», игравшей до середины 1950-х годов важную роль в районе и находившейся в то время в составе Усольского района. С самого начала XX века станция стала ближайшей и, соответственно, самой удобной для поставки и отправления грузов для Хайтинской фарфоровой фабрики. Предприятие долгое время имело свою базу на станции для перевалки грузов, лишь недавно проданную коммерческой структуре. Многие думают, что станция «Половина» как бы надвое делит Транссибирскую железную дорогу и лежит на середине пути между Москвой и Владивостоком. К сожалению, это ошибочное мнение. Фактически такая граница находится между Нижнеудинском и Алзамаем. Возникает вопрос: откуда тогда появилось подобное название станции? Почтовый станок (деревня) Половинный (Половинной) известен с конца XVIII века. Находилась (почтовая) станция Половинная на середине расстояния между станциями «Тайтурка» (позже «Мальта») и «Черемхово». Находилась она километрах в семи к северу от ж/д станции «Половина», которая и унаследовала название почтовой станции. Вот тогда-то и появилось название «Половина», которое сохранила до наших дней. Расстояние до Москвы от станции «Половина» 5090 км, до Владивостока 4212 км. Здание вокзала считается на сегодня чуть не самым старым на Транссибе, сохранившимся в неизменном виде с момента постройки в 1897 году. Он, переходя через пути станции на третьем пути, обнаружил выломанный у одного рельса осколок длиной 30 сантиметров. В это время на подходе к станции был поезд, который принимался как раз на третий путь. Коля немедленно сообщил о поломке дежурному по станции, и тот срочно отдал распоряжение принять поезд на другой путь и принял меры к замене лопнувшего рельса. Бдительность и патриотический поступок пионера предотвратили крушение поезда.

Транссибирская магистраль оказала огромное влияние на все стороны жизни всей страны и для нашего города и

района. Многие называют Транссиб «стальным поясом России», а Кругобайкальский участок по сложности и стоимости вполне заслужил названия «золотой пряжки» этого пояса. Кругобайкальская железная дорога (КБЖД) привлекает к себе тысячи отечественных и зарубежных туристов. Территория дороги объявлена заповедной, она входит в состав Байкальского национального парка. Сама магистраль стала родоначальницей для строительства других железнодорожных линий: Туркестано-Сибирская (Турксиб), Байкало-Амурская (БАМ), Амуро-Якутская (АЯМ), Трансмонгольская и Маньчжурская (она же Китайско-Восточная, КВЖД). Транссиб способствовал более быстрому развитию промышленности и сельского хозяйства края, усилению экономических и культурных связей Сибири с европейской частью России и росту товарооборота. И по-прежнему он был и остается Великим Сибирским путём!



Узкоколейная дорога в Бархатовских копях. Переворачивание вагонеток было механизировано. Вагонетка стояла на угольном бункере – 1911 год, неизвестный автор, прислал Сергей Бутаков



Путь узкоколейки в шахту – 1911 год, неизвестный автор, прислал Сергей Бутаков



Бархатовские копи – 1911 год, неизвестный автор, прислал Сергей Бутаков



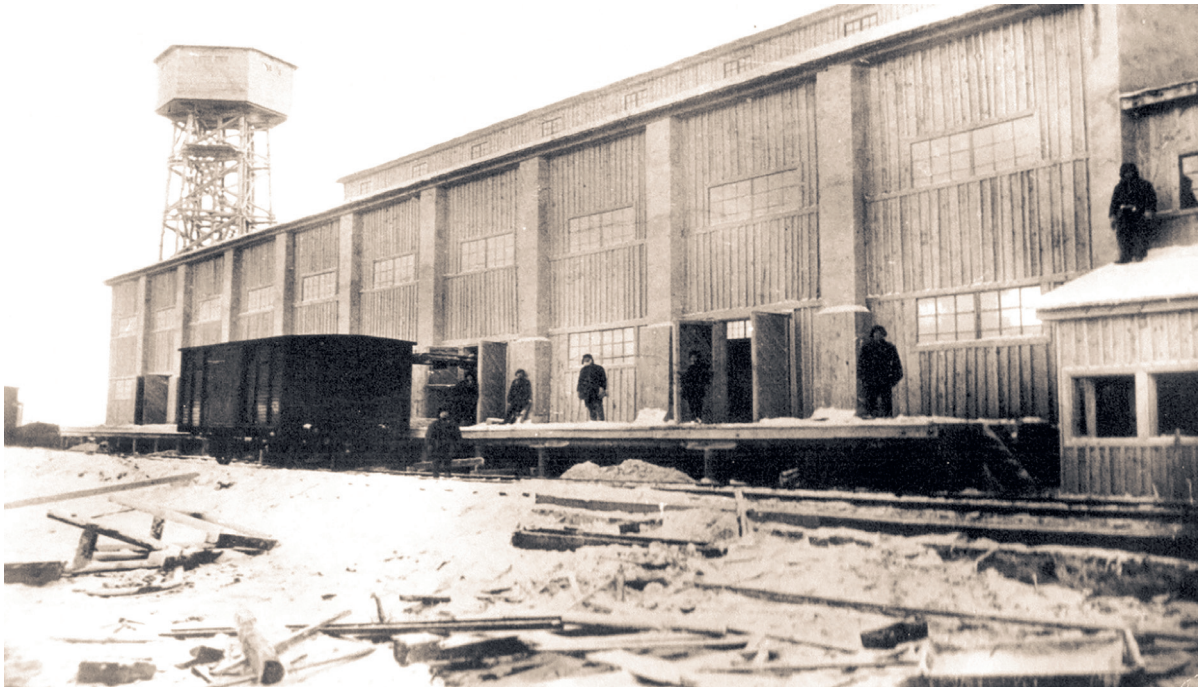
Ведётся строительство ж/д моста на Варничном острове – 5 августа 1934 года, неизвестный автор, прислал Сергей Бутаков



Субботник на станции. Стахановцы за погрузкой мусора на платформу. Паровоз опознать трудно. Почти ничего не видно, но тендер интересный, явно не родной. Можно считать, что это паровоз серии О. Модификацию не определить (Ов или Од), так как не видны ни цилиндры, ни распределительный механизм – 16 мая 1936 года, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



Разгрузка у корпуса №1 сользавода – 20 марта 1939 года, неизвестный автор, прислал Сергей Бутаков



Ж/д тупик сользавода – 1939 год, неизвестный автор, прислал Сергей Бутаков



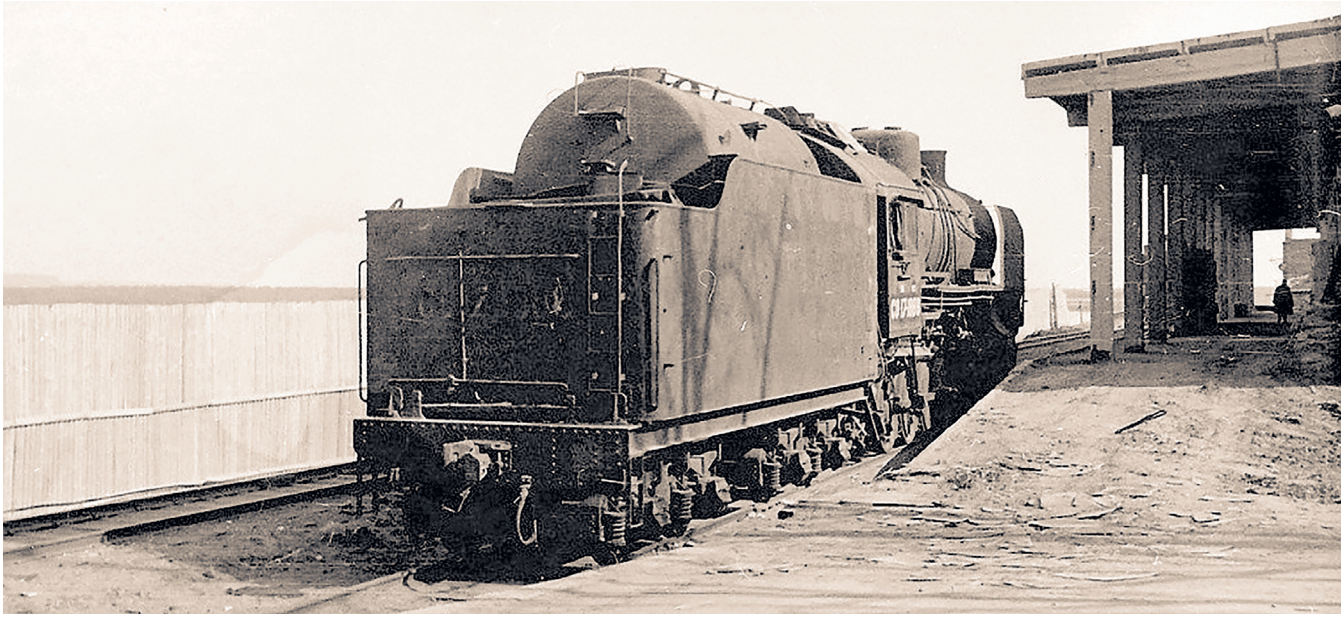
У ж/д моста на Варничный остров, по которому уже не ходили поезда, собрался народ, чтобы посмотреть заплыв моржей на Ангаре – 1963 год, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



Железнодорожное и лодочное. Бывший мост скоро уйдет в историю – 1971 год, сетевые источники



В железнодорожном цехе завода горного оборудования. Тепловоз ТГК2 с мини-составом. В самом конце стоит тендер от послевоенного паровоза. Такие были у паровозов Эр и СО. Тип П27. Похожий тендер был у Су 4-го выпуска, но там должна быть характерная деталь, которой нет – 1975 год, Эдгар Брюханенко



Паровоз СО17-1888 на грузовой станции ФСК «Байкал» – 1980 год, фото с открытых источников



Паровоз серии Е, модификаций М (Ем-3924). Выпущен в 1946 году заводом ALKO в Скенектади, штат Нью-Йорк, США. В 1952 году приписка в Иркутске, затем перенаправлен в Усолье на ЗГО. Снято в железнодорожном цеху – ноябрь 1992 года, сетевые источники



На хромзаводе, тогда уже зашедший в фазу экономической ситуации, стали использовать паровоз серии Л (он же «Лебедянка, «Лебедь», П32 или до 1947 года – «Победа») для подачи пара на предприятие. Видевшие это люди поражались народной смекалке. Но что не сделаешь, когда нет денег! А в свое время эти паровозы славились хорошими тягловыми свойствами и экономичным расходом топлива. Тягач, стоящий на хромзаводе, имел заводской номер – 3152. Выпущен в 1953 году на Ворошиловградском заводе имени Октябрьской революции (ВЗОР) в Ворошиловграде (с 1990 года – Луганск) или ныне «Лугансктепловоз» – 1990-е годы, из архива газеты «Усольские новости»



Историческое здание вокзала в роли пригородных касс – 28 декабря 2001 года, Леонид Мухин



Кто-то с работы, кто-то с дачи, кто-то после личных поездок в Иркутск и Ангарск. Вид на здание вокзала с перрона – 17 мая 2003 года, Леонид Мухин

ГЛАВА III. Авиация (1925-н. в)
Без стюардесс



Маленькие усольчане с большим другом. Легендарный «кукурузник» Ан-2. Снято по дороге к лыжной базе «Снежинка». Там в чистом поле находился небольшой аэродром – 1962 год, Константин Осипенко, прислал Леонид Мухин

Небольшая история авиации в городе и районе. В летний вечер 6 июля 1925 года над Усольем пролетел первый самолет. Им оказался британский самолет «Сопвич», купленный на средства трудящиеся губернии. В то время партия и правительство Страны Советов уделяют большое внимание созданию отечественной авиации. Создавали первые советские самолёты, а также продолжилась покупка самолетов новых конструкций за границей. «Совпич» совершал агитационный перелет в поддержку ОДВФ (Общество друзей воздушного флота). Пилотировал самолётом Боженок и бортмеханик Поздянков. Весть в прилете самолета «Сопвич» быстро облетела курорт и заводской поселок. Везде разговоры о прилете аэроплана. Кое-где испуганные бабки интересуются: ***«Не свалится ли эта чертова штуковина на голову?»***. Но вот часов в девять вечера раздались возгласы: ***«Самолет летит!»***. Взоры всех устремлены на появившуюся точку. Бабки торопливо крестятся, детишки восторженно визжат. Послышался шум пропеллера. С самолета разбрасывают листовки. И вот, наконец, он сел на Красный остров. На Красном острове «Сопвич» встречали десятки усольчан. Вокруг образовалось кольцо. Все хотят потрогать, пощупать, посмотреть. Пришлось сделать оцепление у аппарата. После ночевки на Красном острове был совершен демонстрационный показ. С утра вереница за вереницей двигался народ на остров, чтобы при дневном свете рассмотреть аэроплан. В 3 часа – первый взлёт с пассажирами из публики. В нем рискнули принять участие трое смельчаков из местных жителей: 50-летний крестьянин и житель Жилкино Новицкий, а также рабочие сользавода Полубенцов и Скляров. Сел Полубенцов в самолёт и махал рукой. Позже он рассказывал: ***«Захотел под старость попробовать полететь, вот и сел. Ничего страшного нет, не испугался, только шум машины оглушил, да сильный ветер. Буду теперь этот полёт до смерти помнить»***.

Однако тяга к покорению неба у усольчан возникли в годы коллективизации 1928-1937 годов. Это происходило с колхозами, совхозами, которые устремлялись сделать свое предприятие прибыльным, востребованным и важным в сельском хозяйстве. Покупали новейшее оборудование, различную технику, пытались сделать что-то своё, писали обращения, собирали денежные средства. Так, например, происходили ситуации с постройкой самолётов, которые могли облегчить работу в посевную и уборочную компаний. Газеты «Ленинский путь» за 1932 год писали: ***«Делегатское со-***

брание при свиносовхозе Большой Елани в порядке соревнования подписались на постройку самолёта на сумму в 21 рубль, обязуются выполнять данную им разверстку в 35 рублей и вызывают последовать их примеру делегаток Большежилкино». Или на самолет колхозника Востсибири: ***«Общее собрание членов колхоза «Каландарашвили», учитывая оборонное значение постройки самолёта «Колхозник Восточной Сибири» и моторизации пограничных войск, полностью обязуется выполнить контрольное задание в 30 рублей, вносит 70 р. встречных и вызывает на принятие 150 рублей встречных «Новую Зарю»***. Даже сам коллектив газеты отчислял однодневный заработок на постройку самолёта имени «Китайской Красной армии», и вызвал пример коллективу Райпочты.

Усольчане в 1930-е годы активно участвовали в делах ОСОАВИАХИМА – добровольного общества содействия обороне, авиации и химическому строительству. Многие выбирали занятия по военно-летному и воздушному делу. Велись они основательно и квалифицированно, о чем свидетельствует создание филиала краевого Аэроклуба. Открыли его в 1934 году. Газета «Восточно-Сибирская правда» в 1935 году писала: ***«По инициативе райкома комсомола в Усолье организовано отделение Иркутского аэроклуба. На сегодня в клубе 950 членов. На средства местных общественных организаций приобретаются самолеты. Рабочие спичечной фабрики уже получают первый планер. Сейчас ведутся подготовительные работы по постройке парашютных вышек в Усолье и на Китайском лесозаводе. Вышки будут готовы к июлю. Проводится отбор на курсы планеристов, занятия которых начнутся в ближайшее время»***. Занятия по изучению материальной части самолетов и парашютному делу шли под руководством Александра Павлова, имевшего летные навыки, и инструктора Михаила Царева. Еженедельно в Усолье встречали звено самолетов У-2 из Иркутска. Почти всегда с ними прилетал руководитель краевого аэроклуба Ревенков, имевший опыт боевых полетов.

Несмотря на то, что аэродром «Белая» в посёлке Средний являлся военным объектом (появился в 1940-е годы), в конце 1980-х-начало 1990-х годов был временно гражданским, так как в аэропорту Иркутска проходила реконструкция взлётно-посадочных полос и посадку самолётов перенаправили в аэродром. Регистрация и досмотр были в Иркутске. Потом на автобусе на Средний. И возвращались на этот аэродром. В день Военно-воздушных сил (ВВС) военные вообще приглашали на аэродром жителей, показывали технику, разрешали посидеть за штурвалом и делали показательные выступления.

В 1974 году на карте воздушных линий области появился новый аэропорт «Хайта» в одноименном селе. Если быть точнее, в селе Нижний Бурлай. Первый 12-местный самолет Ан-24 приземлился 7 мая. С этого дня открыт счет пассажирским перевозкам на авиалиниях. Маршруты самолетов самые разнообразные. Новый аэропорт связан с Иркутском и Черемхово, Тунгуской и Новостройкой, Тальниками и Голуметью, другими населенными пунктами области. Прежде, чтобы добраться из Мишелевки до Иркутска, пассажир затрачивал в лучшем случае 3-4 часа. Теперь он окажется в областном центре через 40 минут с того момента, как колеса воздушного «извозчика» оторвутся от взлетной полосы. Новый аэропорт отлично оборудован и выгодно отличается в этом отношении от таких аэродромов, как, например, Черемховский, Балаганский и Усть-Удинский. Оригинальной постройки двухэтажное здание в деревянном исполнении имеет удобный зал ожидания, к услугам пассажиров здесь оборудован буфет и комната матери и ребенка. Начальник нового аэропорта Валерий Григорьевич Мешкорудников рассказывал газете «Ленинский путь»: ***«За две недели существования аэропорта совершено 6 авиарейсов, перевезены десятки пассажиров. Но это только начало. По мере необходимости намечается курсирование самолетов Ан-24 для перевозки грузов. Кстати, для удобства населения в кассе нашего аэропорта организована предварительная продажа билетов на авиарейсы в любой конец Советского Союза. Теперь пассажиру, отправляющемуся на отдых, например, в Крым или Черноморское побережье Кавказа, нет нужды ехать за билетом в городское агентство Аэрофлота. Он с успехом сделает это у нас».***

И все-таки Усолью-Сибирскому так и не суждено было стать воздушной гаванью. Если не брать же в расчет скромный аэродром у кромки леса, за ж/д станцией для «кукурузников» пожарной лесоохраны. Ведь на этом аэродроме базировалась группа парашютистов, боровшихся с лесными пожарами. Своими силами усольчанам удалось построить 2 взлетно-посадочных площадки (ВПП) для самолетов У-2. Они располагались на пустырях – там, где сейчас пр-т Красных Партизан и 26 квартал, но попытка создания аэродрома и личного воздушного коридора, не говоря про аэропорт, не увенчалась успехом. Однако в советские годы усольчане регулярно пользовались услугами агентства Аэрофлота (Агентство воздушных сообщений или просто – кассы Аэрофлота), где любой желающий мог купить билет на самолёт в любую точку страны.

Открытие Усольского агентства Аэрофлота состоялось в 1961 году. Первым начальником и кассиром стала Нинель Георгиевна Планина. До 1964 года кассы ютились в маленькой неотапливаемой комнатке здания горкомхоза по ул. Мира. Большие неудобства претерпевали и пассажиры. Особенно транзитные. Тогда их было немного 5-10 человек в день. Нелегко было работать. Телефонной связи с Иркутском не было, справочники были неполными. В 1965 году переехали на новый адрес – проезд Серёгина. Однако местонахождение не соответствовало необходимым требованиям, так как располагались в жилом доме. Не было по этой улице автобусного маршрута. Эти обстоятельства создавали большие неудобства для пассажиров (особенно приезжим), которым подолгу приходилось искать агентство аэрофлота. В 1967 году кассы переехали в здание Усольского филиала Иркутского политического института на первом этаже. Улучшалось и число клиентов. Ежедневно приходили до 150 человек. Только к 1966 году жители города и района улетели в разные

концы нашей Родины 24 000 пассажиров. За 4 месяца 1966 года из Усолья улетело на курорты, в отпуска и командировки 2 660 человек. Это на 950 пассажиров больше, чем за такой же период 1965 года. За ноябрь-декабрь 1972 года в агентстве приобрели билеты 20 860 пассажиров, а за эти же месяцы 1973 года 47 264 человека. Это почти половина населения Усолья. При условии, что в 1973 году в Усолье родился 100 000-й житель. За лето 1982 года услугами агентства «Аэрофлот» воспользовались около 16 000 человек, а за этот год уже более 40 000. Имелись прямые рейсы с Иркутска на таких лайнерах, как Ил-18 до Сочи, Ту-104 до Минеральных Вод, Симферополя, Алма-Аты, Ленинграда и других городов нашей страны. Затем последовали самые современные, быстрые и комфортабельные самолёты: Ту-134, 154, Ил-86, Як-40 м 42.

Многие усольчане в советские годы проводили в поездках по стране и за рубежом: в Болгарии, ГДР, ЧССР и других странах соцблока. Для этого заказывали бронь на многие направления из столичных аэропортов по радио. Имелась постоянная бронь на многие курортные города: Сочи, Симферополь, Минеральные Воды и другие. Бронировались билеты и на обратный путь с юга домой. Чаще всего жители летали в города, связанные с Иркутским аэропортом прямыми рейсами: Ленинград, Киев, Горький, Волгоград, Казань. Конечно, наибольшее количество авиабилетов – в Москву. Были случаи, когда ярые болельщики летали в столицу специально посмотреть ответственные международные матчи по футболу. И, конечно, оживленно было на местных авиалиниях Сибири и Дальнего Востока. Большая часть летних маршрутов усольчан приходилась именно на них: Магадан, Петропавловск-Камчатский, Владивосток, Хабаровск. Если говорить про социалистический блок, то прямые рейсы в столицы стран Восточной Европы (Прага, Белград, София, Бухарест и др.) осуществлялись через аэропорты Москвы и крупных городов страны.

В июне 1993 года кассы аэрофлота переехали в здание торгового дома «Лада» по Комсомольскому проспекту, где и сегодня располагаются. Отстроенное помещение под кассы рассчитаны на огромный пассажиропоток, судя по размерам. Площадью почти 300 квадратных метров. Только одних касс теперь 7, на 2 кассиров есть диспетчерская без диспетчера и боле десятка кабинетов для несуществующей инженерной службы. А коллектив всего 6 человек. Переезд в уютное помещение планировали 10 лет, ожидая строительства, а построили здание сравнительно быстро. Расчет был на то, что улетать будут по 8-9 000 тысяч пассажиров в месяц. Ведь город строился, молодел населением. Еще в 1992 году продавали билетов по 4-5 000 тысяч в месяц в летнее время.

Завершая небольшую экскурсию по истории авиации, можно вспомнить еще одно место, связанное не только с самолётами и поездами, но и услугами по обслуживанию населения. В декабре 1967 году в городе было открыто транспортно-экспедиционное агентство (более известное как Усольское трансагентство). Контора располагалась по проезду Серёгина, 3. Агентство выполняло для населения самые разнообразные виды услуг, связанных с доставкой груза, как в городе, так и в пределах области. К примеру, приобрели какую-нибудь громоздкую вещь: диван, холодильник, шкаф и т.д, то горожане, обратившись в трансагентство, могли их с помощью доставить домой. Имелись услуги курьера. Если кто-то занят или нет возможности передать или купить, то, позвонив в контору, данный товар будет доставлен в нужное время. Занимались переездами в другие квартиры, доставляли на огороды удобрения, семена, сады и стройматериалы с выполнением погрузочно-разгрузочными работами. Отправляли грузы в междугородном сообщении в контейнерах, мелкими партиями и багажом, а также доставка грузов на дом со станции, портов и аэропортов. Бронировали места в гостиницах любого областного центра РСФСР и столиц республик. В приемных пунктах имелась возможность приобрести талоны на ГСМ, почтовые открытки, конверты, билеты на проезд в автобусах и трамваях. Автомобилисты могли в месячный срок отремонтировать шины, пришедшие в негодность, то есть наложить на них протекторы. Предоставлялось сделать заказ на такси с предоставлением ритуальных принадлежностей и для свадебных церемоний. Заявки от них принимались на пункте при автостанции. При агентстве Аэрофлота можно заблаговременно приобрести билеты на проезд в автобус до Иркутского аэропорта или просто купить билет на самолёт. Все эти услуги предоставляли не только в Усолье, но и в Тайтурке, Среднем и Мишелёвке. Затем контора в 1973 году переехала на новый адрес – ул. Толбухина, 56, где оно находилось вплоть до 2005 года и впоследствии закрылись навсегда. На этой ноте заканчивается путешествие по истории авиации.



ГЛАВА IV. Автобус (1939-н. в)
Эпоха внутригородского транспорта



Ул. Энгельса. После дождя или раздвоение личностей. Автобус ЗиЛ/ЛиАЗ-158 стоит перед остановкой у аптеки №82 и почтового отделения – 1962 год, Евгений Дурнев

Так исторически сложилось, что у Усольского автобуса – 3 дня рождения: 1939, 1949 и 1953 год. К 1940 году город стремительно развивался. На то время население составляло 20 000 человек. Рядом с одноэтажным «старым городом» строятся многоэтажные дома. Основная часть работала на новом химическом заводе, и сотрудники добирались на чём угодно. Пешком, на попутных машинах, на велосипедах или на грузотакси.

Еще в 1939 году в городе заговорили о создании внутригородского транспорта – автобуса. В итоге он был запущен ни как в пассажирской эксплуатации, а в служебной для доставки рабочих на завод №97. Первые автобусы были приобретены у Иркутска. Газета «Восточно-Сибирская правда» в 1939 году с маленькой пометкой и фото написала: ***«В г. Усолье начали курсировать многоместные автобусы».*** Но городу всё равно требовалась связь с заводом через общественный транспорт, чтобы горожане не только могли ездить на работу, но и в магазины, школы, детские сады или в гости. Тогда в заметке «За культурное состояние наших сёл и города» газеты «Ленинский путь» от 2 февраля 1940 года описывалось: ***«Трудящиеся не получили так необходимого им для связи с железнодорожной станицей пассажирского автобуса»,*** а следующая заметка «По городу и району» от 8 марта 1940 года сказано следующее: ***«На днях артель «Наша сила» закончит оборудование грузовой автомашины для перевозки пассажиров. Приспособленная автомашина будет курсировать по маршруту: Город-станция «Ангара».*** Но план о создании первого внутригородского транспорта рухнул, потому что началась война. За годы войны промышленный потенциал города и численность населения значительно выросли. Увеличился и автопарк грузовых и легковых автомобилей. Усолье-Сибирское после войны стало расти, как гриб после дождя, но все еще не придумали идею о создании быстрого и комфортного внутригородского транспорта, который хотели еще сделать в конце 1930-х годов. Речь говориться про автобус. Однако было 2 минуса. Во-первых, в городе не было асфальта. Вообще. Имелась только грунтовая. Во-вторых, автозаправочных станций (АЗС) тоже не было. Бензин возили из Иркутска. Ну а что же делать? Страна после войны еще

полностью не восстановилась, но рекордными темпами отстраивалась заново. И вот Совет Министров РСФСР своим постановлением №490 от 30 июня 1949 года принял решение об организации в Усолье-Сибирском автобазы треста «Верхлентранс». Ее первый директор – Михаил Фёдорович Башков, а первый водитель – Александр Иванович Гончаров. Это второй день рождения автобусного сообщения.

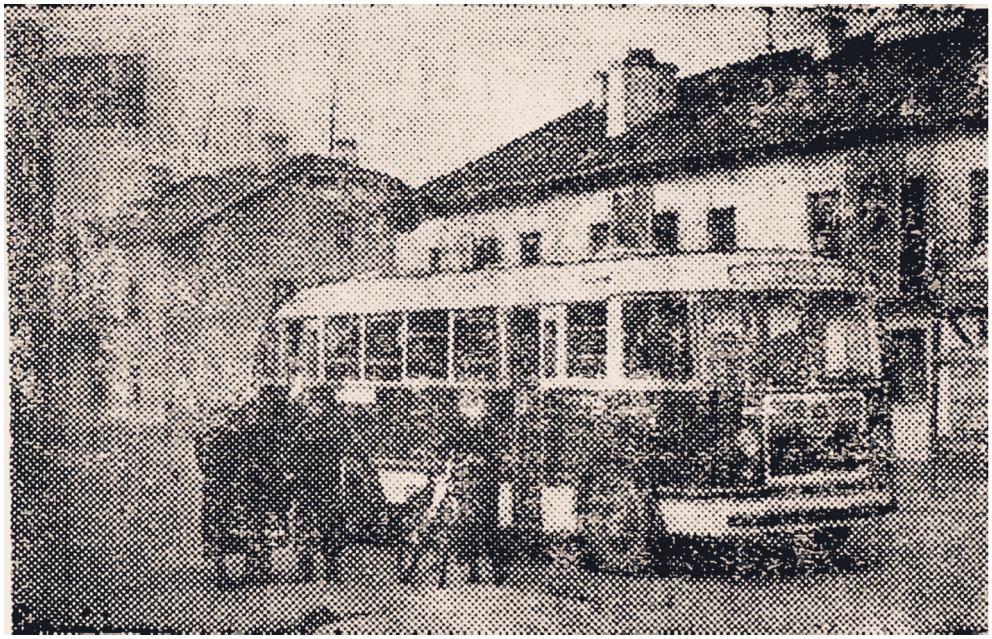
Машинный парк состоял из нескольких грузовых машин и двух автобусов – ЗиС-8. Автомобили были после капитального ремонта с пробегом более 4 000 км. Один автобус ходил до Тельмы, второй – по городу, от первого участка до второго с 8 остановками. В часы пик осуществлялась перевозка рабочих завода №97. Рабочий день водителя начинался в 4.30 утра и заканчивался в 22:00. Первый месяц автобус ходил пустой – люди не хотели ездить – предпочитали ходить пешком. За рабочий день (первые дни) выручка от проданных билетов, сданная в кассу автобазы, составляла 6-10 рублей. Тогда это были хорошие деньги. Ездили, в основном, дети. Автобус подъезжал на железнодорожную станцию к приходу поездов «Ученик» и «Колхозник», пассажиров, выходивших на станции «Ангара», было не более 15-18 человек, и они решили, взвалив на спину тяжелые мешки, уйти пешком или уехать на грузовых машинах. Выручали химики – в час пик автобус ходил переполненный, иногда, для выручки, гоняли в Тельму. 2 ноября 1949 года исполком принимает решение об организации в городе автобазы. Для создания автобазы в её распоряжении передается деревообделочная мастерская горпромкомбината со всеми постройками. От кузницы до гаражей.



Автобус ЗиС-8. Самая первая модель автобуса, которая открыла Усолью путь к автобусным перевозкам. Снято где-то в старом городе – 1939 год, из газеты «Восточно-Сибирская правда»



Автобус ГАЗ-03-30 с номерами (1-00-38 В-СИБИРЬ) образца 1931 года. Предшественницы Иркутской области – Восточно-Сибирская область/край, существовавшая в 1930-1937 годах. Снято в старом городе – 1940 год, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



Автобус ЗиЛ, а затем ЛиАЗ-158 на ул. Энгельса (дома №17 и №19). Производство было передано в подмосковный город Ликино-Дулёво. Такие автобусы бегали по Усолью с 1958 по конец 1970-е годы – 1958 год, из газеты «Усольский рабочий»

Через 2 года в распоряжение автобазы поступило еще 2 грузовые, 2 автобуса и 3 легковых такси. В 1953 году, спустя долгие годы, в Усолье открывается полноценное пассажирское автобусное движение по маршруту №1 «Ж/Д вокзал – пос. Вакуумный». Но существует версия, что первый маршрут возник на 6 лет раньше – в 1947 году. Потому что в 1947 году исполком горсовета обращается с просьбой к облисполкому ***«о выделении 2 автобусов в распоряжение Усольского горсовета для организации перевозки пассажиров от станции «Ангара» до 2-го участка»***. Поверить в такое невозможно, хотя бы потому, что новый вакуумсользавод начали строить только после создания в 1950 году треста «Востоктяжстрой» (ВТС). Там же была образована транспортная контора, входившая в состав треста. И оно занималось грузоперевозками, полностью обеспечивало нужды строительства. В её состав транспортной конторы входили: грузовой парк, конный двор, легковой парк и погрузочно-разгрузочное бюро. И лишь через год, в 1951 году, обозначились контуры поселков Каркасный (базы строителей) и Вакуумный (поселок солеваров). Однако, может, существуют заметки на эти «мелочи», на которые не обращают внимания, не говоря уже о документальном подтверждении сведений.

Вообще, как выглядел самый первый автобусный маршрут в Усолье? Во-первых, он оставался единственным и почти неизменным на протяжении около 10 лет. Во-вторых, автобус от станции двигался в сторону ЗГО, затем – 1-й участок, Колхозный (центральный) рынок и по ул. Интернациональной до ул. Ленина, а дальше – по ул. Карла Маркса, мимо городских бань на 2-й участок и далее по ул. Магистральной до пос. Каркасный и сользавода. Тогда, в конце 1950-х годов, уже появилась надобность в открытии автобусного движения по маршруту «Усолье-Сибирское-Тельма» и «Усолье-Сибирское-Мальта». Позднее появились новые маршруты, как в пригород, так и в Ангарск и Иркутск. Стоимость поездки составляла 15 копеек от остановки до остановки. Тем более в ценах до денежной реформы 1961 года, когда рубль превратился в 10 копеек. До 1-го участка (3 остановки) поездка стоила 45 копеек, а до центра города (ул. Ленина) – 1 руб. 5 коп. (7 остановок). Плату принимал водитель. Он же открывал-закрывал единственную дверь с помощью длинной рукоятки. Потом в салоне появился и кондуктор для «обилечивания» пассажиров. Изначально автопарк состоял из старых машин, имевших десятка два (или чуть больше) посадочных мест. Это были маломестные неуклюжие машины, сделанных еще в 1930-х годах на Горьковском автозаводе. Да и не особенно богато ими было автобусное хозяйство – не более 15 машин. Впрочем, набивались они «под завязку», но на тесноту никто не жаловался. Помимо единственного городского маршрута автобуса существовал и «курортный», который вправе считался (пусть и неофициально) 2-м маршрутом в истории, появившимся в середине 1950-х годов. У курорта имелся свой автобус, который выполнял рейс (Курорт-Вокзал). Он встречал ежедневно гостей здравницы, прибывавших в Усолье пассажирскими поездами, на протяжении как минимум четверти века. Это добавляло настроения счастливым обладателям путевок еще до начала лечения, а еще и свидетельствовало о гостеприимстве усольчан. На площади у него была собственная остановка с броским аншлагом, включавшим в себя и расписание движения. Оно было увязано с прибытием поездов дальнего следования и поездов пригородного сообщения. Маршрут следования совпадал с маршрутом городского. Если гостей оказывалось немного, то водитель великодушно брал и местных жителей. Исчез «курортный» маршрут тихо и незаметно. Это случилось на пике 1970-х годов, когда ребром встал вопрос: «Быть или не быть?» самой здравнице. К счастью, курорт уцелел, а вот его «спецмаршрут» до железнодорожного вокзала уже не возродился. Кроме пассажирской линии, в 1954 году были открыты автобусные сообщения в Тельму и Мальту, на которых курсировало 5 комфортабельных автобусов.

В 1955 году была построена автобаза №1, рассчитанная для автобусного парка. Оно начиналось с небольшого автобусного гаража, возникшего у обочины Московского тракта. Значительно позже к нему вплотную приблизился При-

вокзальный район, а проходная пассажирского АТП стала выходить на будущую улицу Луначарского. Гараж для автобусов, постепенно выросший в солидную автобазу, создавался практически в чистом поле, в сотне метров от тракта. В ту пору на этом «пятачке» размещалась только автозаправка. Но ситуация быстро менялась. В соседях у автотранспортников появляется коллектив молокозавода, мощности которого значительно возрастут с вводом в самом начале 1960-х годов современного цеха диетического питания. В связи с тем, что в 1950-х годах в городе началось сооружение новых химических производств и создание производственной базы треста «Востоктяжстрой», потребовалось резкое увеличение автопарка, как грузового, так и пассажирского. Было принято решение специализировать автобазу №1 по профилю автобусного парка для перевозки пассажиров, а на Большой строительной базе в 1956 году был отведён участок под строительство автобазы №2 (затем переименована в №3), где должен сосредоточиться весь парк грузовых машин. В 1957 году было создано самостоятельное грузовое автохозяйство с подчинением Иркутскому областному автотранспортному управлению. Автобаза №1 была профилирована только для пассажирских перевозок, построен гараж на 300 личных автомобилей усольчан. В 1958 году началось массовое бетонирование важных промышленных автомобильных дорог города, а с 1959-го – асфальтирование городских.



Автобаза №3. XX съезд КПСС уже прошел. Портрет Хрущева над воротами, а Сталина ещё не убрали. Рядом стоит Москвич-402 – май 1956 года, неизвестный автор, прислал Сергей Бутаков

Автобусный парк к этому моменту пополнился еще 10 автобусами, 10 грузотакси и 5 легковыми такси. В городе массово производится бетонирование важных промышленных дорог. Открывается автобусное движение по маршруту «Вокзал-2-й участок» с остановками: «Клуб 2-го участка», «Баня», «Горсад», «Рынок», «1-й участок», «Вокзал». Также до наших дней дошла информация о том, как называлась автобусная остановка, которой уже нет, но была открыта как раз в 1953 году. Она называлась «Перекресток» и находилась на пересечении Московского тракта и автодороги в сторону ЗГО. Справа – пос. Аварийный, который, пусть и частично, жив и сегодня. С постройкой автостанции по ул. Лермонтова (где сейчас водоканал) открываются новые маршруты: «Вокзал-Сользавод», «Рынок-24б квартал», «Рынок-Школа №14» и другие. Затем, 1 июля 1959 года, на основании приказа №241 Иркутского областного автотранспортного управления произошло объединение автобазы и автохозяйства в единое предприятие – Усольское АТП (Автотранспортное Предприятие). Предприятие переехало в будущий Привокзальный район, ул. Красногвардейская, 2 из пос. Каркасный.

К 1962 году эти «жуки», как автобусы в шутку называли водители, почти все переданы предприятиям для служебного пользования, а на смену им появились новые многоместные комфортабельные «ЗиЛы» и «ПАЗы». В этом году автохозяйство пополнилось еще 10 автобусами, 5 из них 50-местные, 4 – 30-местные и один 20-местный. Всего в городе было 50 автобусов известных автобусных производителей: КАвЗ, ЛиАЗ, ЗиЛ и ЛАЗ.

Поговорим про важные автомобильные инфраструктуры. В 1961 году были приняты решения о строительстве первых в городе автозаправочных станций (АЗС). Самую главную заправку соорудили в районе гаражей автобазы №3 для заправки грузовиков/карьерных самосвалов. 2-ю разместили в районе хлебозавода (Ленинский проспект) для легковых автомобилей, автобусов, таксомоторного парка и транзитов. И эта заправка была на весь город, то есть была единственная. Поэтому возникали небольшие пробки из легковых, грузовых машин и автобусов. Её единственность в городе

продлилось до 1970 года, тогда появились еще несколько АЗС. Правда, и особого столпотворения не наблюдалось по причине не очень плотной автомобилизации города. Но время то шло, и ситуация стала обостряться. С вводом новой полноценной АЗС остроту проблемы удалось снять на годы вперед. Город получил вполне современную АЗС, отвечающую всем требованиям безопасности и условиям быстрого обслуживания транспорта разных модификаций и кузовов. Появилась АЗС в центре промышленной зоны – на Большой базе (район ПЗО), если быть точным, по соседству с промплощадкой Усольского управления треста «Востоксантехмонтаж». До городской черты – ул. Киевской было рукой подать, а вот транзитникам требовалось сделать все-таки небольшой крюк в случае нужды в горючем. Ведь к тому времени Московский тракт уже был вынесен за городскую границу, перестал пролегать через ул. Степана Разина. В ее комплекс входил просторный и светлый павильон для обслуживающего персонала и около десятка колонок для закачки горючего в автомобилях разных марок. Была еще специально построена еще одна заправка у перекрестка ул. Луначарского, Комсомольского проспекта и Московского тракта. Освоение этой территории началось в середине 1950-х годов. Молодое пассажирское автохозяйство, став в 1957 году самостоятельным предприятием, начало развивать здесь свою базу с постройки первых гаражей для автомобилей и грузовиков сказалось на выборе места под АЗС. Были строжайшие требования. Если к заправке подруливал автобус с пассажирами, все непременно покидали салон и прогуливались на обочине Московского тракта в ожидании завершения заправки. Сегодня, где была заправка, размещается продуктовый магазин. К 1962 году для горожан обслуживают 51 автобус.

В 1962 году для упорядочения автомобилей на улицах Усолья были установлены первые светофоры. Они появились на перекрёстках улиц Ленина и Карла Маркса, Интернациональная и Орджоникидзе. В последующие года светофоры имелись уже на всех главных перекрёстках города. Началось асфальтирование основных улиц. В тот период их еще не так много было. Тротуары имелись, но деревянные. Первый же асфальт появился на первом участке в середине 1950-х годов. Тротуар шириной метров в 7 и длиной метров в 150 протянулся от хлебного магазина до бани. Сейчас – это ул. Машиностроителей (до 1989 года – ул. Жданова). Затем произошли еще 3 знаменательных события для автотранспортников. Был заасфальтирован Московский тракт от Усолья-Сибирского до Мальты и было закончено сооружение асфальтированной автомагистрали «Усолье-Сибирское-Ангарск», сдан в эксплуатацию мост через реку Белую (строился с 1959 года). Его открытие состоялось в июне. Как писала газета «Ленинский путь»: ***«На прошлой неделе открылось автомобильное движение по новому мосту через реку Белая в районе села Мальта. Железобетонное сооружение длиной 254 метра с двухпутным движением построено коллективом «Гидроспецфундаментстрой» с участием некоторых подразделений треста «Востоктяжстрой». По новому мосту уже прошли первые сотни автомобилей».*** Это означало, что уже можно создавать новые направления. Однако этот мост сыграл огромную роль в жизни всей Иркутской области. Случилось так, что в конце 1950-х годов север Иркутской области стал интенсивно развиваться. Началось сооружение Братской ГЭС, быстро строился и расширялся Осетровский речной порт в Усть-Куте, к нему построили железную дорогу, промышленный и хозяйственный потенциал севера оказывал влияние на всю область. Интенсивнее заработал транспорт.



Временный мост через реку Белая – 1956 год, из газеты «Ленинский путь»

Железная дорога уже не успевала вовремя доставлять грузы из Иркутска в Братск и дальше, а потому снова оказался востребованным Московский тракт, продолжением которого стала дорога «Тулун-Братск». Но тогда на смену лошади уже пришел автомобиль, и примитивный речной паром не успевал обрабатывать нарастающий транспортный поток. В связи с этим правительство приняло решение о строительстве автомобильного моста через Белую. В связи с бурным ростом хозяйственного строительства в Усольском районе, а также усилением движения транспорта по Московскому тракту, паромная переправа через реку Белую в селе Мальте стала являться большим тормозом, она не обеспечивает нормального движения, иногда автомашины простаивали по 5-6 часов. В связи с этим трудящиеся района неоднократно обращались в вышестоящие органы с просьбой построить мост через реку Белую. Эта просьба удовлетворена. Принято решение построить временный мост с таким расчетом, чтобы в недалеком будущем начать строительство постоянного моста. Временный мост был деревянным, двухпутным, грузоподъемностью 12 тонн. Строительство велось скоростным методом, при достаточном количестве новейшей техники и рабочих. Коллектив строителей принял обязательство закончить строительство к 13 июня. Уже забиты первые сваи. Успех дела решает обеспечение строительства лесом и другими материалами. Однако, как показали первые дни работы, темпы строительства сдерживаются из-за несвоевременного подвоза лесоматериала. Срывали выделение автотранспорта. 17 июня 1956 года ровно с 12 часов дня состоялось открытие движения по новому мосту через реку Белая и селе Мальте. Мост построили рекордно короткий срок – за 20 дней. Первым по новому мосту проехало грузотакси Усольской автобазы, который вез почту в Тайтурку, Михайловку и Мишелевку. Жители этих и ряда других населенных пунктов в этот день получили корреспонденции, газеты, журналы раньше обычного, так как автомашина не задержалась на переправе, как это было на пароме. Затем началось проектирование постоянного моста.

Затем началось проектирование постоянного моста. В 1962 году на высоких бетонных опорах двухсотметровый металлический мост соединил два крутых берега реки в полукилометре восточнее Мальты и навсегда увел Московский тракт из села. Тогда же прекратила свое существование паромная переправа. В 1992 году появилась идея возведения нового моста. Старый мост уже терял несущую и пропускную способность (при его строительстве были допущены технологические погрешности). А поскольку это мостовое сооружение являлось единственной артерией, соединяющей два берега реки, и обеспечивало движение по федеральной дороге, выход его из строя потребовал возведения нового моста. Строительство началось в 1993 году. 30 сентября 1999 года мост приняла рабочая комиссия, а после устранения всех недоделок (это произошло 15 октября) новый мост-красавец приняла Государственная комиссия в присутствии многочисленных корреспондентов радио, газет, телевидения. Длина моста – 271 метр, ширина – 11,5 метра. Строительство обошлось в 76 млн рублей. Простоит не менее 100 лет, утверждают проектировщики. Новый мост широк и гладок. Автотранспорт идет, почти не снижая скорости, так что пропускная способность велика. Кто же мог предположить тогда, много-много лет назад, что мощность транспортного потока и размеры автомобилей в начале XXI века превзойдут возможности этого сооружения в несколько раз. В среднем по Московскому тракту сегодня ежесуточно проходит несколько десятков тысяч автомобилей, и число это прибывает на тысячу каждый год. Теперь уже сам Московский тракт, подобно старому мосту, не умещает в себе всех желающих ехать по сибирским просторам комфорта, но и с ветерком.

На рубеже 1960-1980-годах в Усолье ездили автобусы, собранные из металлолома. Так, в 1963 году газета «Ленинский путь» писала: ***«Счастливого пути, наш автобус». – Так провожают ребятишки автобус с гордой надписью: «Сделан из металлолома, собранного учащимися школы №15». Хорошо потрудились пионеры – и сделали подарок городу»***. Действительно! В 1963 году учащимися школ №6 и №15 собрано более 1000 тонн металлолома, по городу курсировали 2 автобуса из металла. Его даже показали на демонстрации 1 мая 1964 года. «Ленинский путь» писал: ***«Под звуки своего оркестра к трибуне приближаются ученики 15-й школы. Впереди огромный портрет В.И.Ленина. Большая группа девочек с красными лентами исполняет упражнения. Другая группа девочек в черных кофтах и белых юбочках исполняет упражнения с обручами. Но что это? В колонне демонстрантов показался автобус. Почему он здесь? Да, потому что этот автобус сделан из металлического лома, собранного учащимися школы №15. В подарок Первомаю они собрали металлолома 100 тонн».*** К 1971 году ездил автобус с надписью «Сделан из металлолома, собранного учащимся школы №14». Об этом знал каждый усольчанин, получая особое удовольствие от поездки в пионерском автобусе.

Для связи с Зелёным городком, который расположился за железной дорогой, в 1963 году построили железнодорожный переезд на участке между ГПТУ-11 и ул. Ватутина. Строительство велось несколько лет. Проектировался с 1960 года. Ликвидирован в середине 1980-х годов. Затем в 1968 году построили 2-й переезд между ул. Бабушкина и Клары Цеткин. Тоже ликвидирован в 1986 году из-за построенного виадука над Транссибирской магистралью. Виадук смог упростить работу движения автомобильного транспорта. В 1985 году началось проектирование нового переезда на участке между ГПТУ-11 и ул. Ватутина. Не осуществлён из-за финансов. В 1965 году создан Усольский производственный участок по ремонту и содержанию дорог и искусственных сооружений (с 1979 года – Усольский дорожно-ремонтно-строительный участок), а с 1 апреля того же года автотранспортное хозяйство было переименовано в пассажирское автохозяйство. Началось строительство и реконструкция предприятия. Построена крытая стоянка на 76 машино-мест, введён в эксплуатацию пароподогрев на 112 машин, была проведена реконструкция конторы. Затем в ноябре 1967 году пассажирское автохозяйство преобразуется в пассажирское автотранспортное предприятие – ПАТП. Названия не будет меняться 35 лет, то есть вплоть до 2002 года. Пока автобусы и трамваи не объединяться в единое предприятие.

Отдельно стоит отметить автовокзал. Первое здание, открытое в середине 1950-х годов, находилось, где сегодня располагается Водоканал по ул. Лермонтова. Но в 1963 году в горисполкоме заговорили о строительстве нового здания автовокзала, так как старое не отвечало требованиям культурного обслуживания и не вмещало всех пассажиров. Из нескольких пассажиров, которые скапливались на ней «пик», в здании могло поместиться всего 20-30 человек. Остальные вынуждены были ожидать на улице. И летом, и зимой. Иногда по 3-4 часа. Не было и буфета. Изначально предполагалось возвести автостанцию по соседству с железнодорожным вокзалом. По новому генплану Усолья, утвержденным облисполкомом в середине 1960-х годов, но строительство так и не началось. В итоге в 1965 году началось разработка документации по строительству нового современного здания, которое расположится на ул. Республики рядом с центральным рынком. В 1967 году она была завершена, а в 1969 году начато строительство. Вело его СМУ-5 треста «Востоктяжстрой». Объект не такой уж большой, но очень важный для жителей. Его ждали тысячи пассажиров. ПАТП ежедневно делало по 140 отправлений, перевозя свыше 20 000 человек. Кроме городских маршрутов действуют загородные и междугородние. Да только окончание строительства неоднократно переносилось из-за отсутствия сантехники. В Новый 1973 год автовокзал распахнул свои двери для первых пассажиров. Появились зал ожидания, диспетчерская, буфет, современная мебель, телефоны для услуг пассажирам и радио. Новый автовокзал, который смог повысить культуру обслуживания пассажиров. В 1988 году в рамках развития города до 2000 года вернулись к идее строительства автовокзала рядом с железнодорожным вокзалом с целью создания единого комплекса. На 1990-1993 годы намечалось строительство автовокзала на 250 мест с обязательным набором помещений для парикмахерской, фотосалона, столовой на 50 мест. Но проект так и не воплотился в реальность из-за распада СССР. В одно время автостанция вообще не работала. Это случилось летом 2014 года. О ее закрытии приняло руководство «Электроавтотранса», так как здание требовало серьезного ремонта и не соответствовало современным требованиям. Теперь люди не знали расписания движения автобусов — стенд с ним остался в закрытом здании, никто не объявляет рейсы, пассажиры их угадывают либо мечутся по платформам от автобуса к автобусу. В результате пассажирам в зимнюю стужу и осенне-весеннюю слякоть просто некуда было приткнуться, но все изменилось с приходом нового руководства на предприятии. Летом 2018 года неожиданно для всех автостанцию снова открыли. Автостанция была, и будет работать, как раньше, с восьми утра до пяти вечера. Благодаря договору аренды, заключенному с частным предпринимателем, в здании автостанции работает кафе, которое арендатор отремонтировал за свой счет. Возвращаемся в 1970-е годы.



ЗиЛ/ЛиАЗ-158 на фоне управления завода горного оборудования – ноябрь 1969 года, из фондов Усольского историко-краеведческого музея

В 1975 году на балансе предприятия, кроме инфраструктуры, было 82 автобуса. Больше половины этой техники стояло под открытым небом. Вставала задача убрать весь ПС в теплые боксы. Были построены тёплые автостоянки для автобусов и такси. Вскоре вся площадка была забетонирована, построена мойка, столовая для работников и новая диспетчерская. Тогда, в 1970-1980-х годах, Усольское ПАТП располагало примерно сотней современных автобусов и обслуживало свыше 20-ти маршрутов, в т. ч. 6 городских, 13 пригородных, 6 – междугородних. Численность коллектива составляла порядка 350 человек. Работники ПАТП, как и трамвайный цех, автобазы, помимо трудовых будней выходили на культурно-массовые досуги. Так же, как и все жители города, ходили на демонстрации 1 мая и 7 ноября, на дни города и молодежи, принимали участие на городских субботниках. Организовывали учебу для будущих мастеров, слесарей, механиков, а после окончания помогали трудоустроиться и влиться в большой коллектив. В СССР профессия водителя автобуса была очень престижной и хорошо оплачиваемая, от 300 до 900 рублей в месяц, при средней статистической заработной плате в Союзе 120 рублей. На работу брали всех желающих, кто хотел крутить баранку. Усольское

ПАТП было одним из лучших в Иркутской области, за успешное выполнение плана перевозок по итогам пятилеток водители неоднократно награждались орденами, медалями и почетными грамотами. В 1976 году работа автобусов переведена на бескондукторное обслуживание. В целях создания удобства в обилечивании пассажиров организована продажа абонементных талонов через киоски агентства «Союзпечати» и водителей автобусов, затем в 1986 году перешли на бескассовое.

В 1977 году на линию выезжало 117 автобусов по 5 городским и 19 районным и междугородним маршрутам. Они перевозили в день 50-60 000 человек, и с годами эти цифры увеличивались. Годом ранее числилось 111 автобусов и 63 таксомотора. Это означало, что со всеми видами городского транспорта Усолья ежедневно ими перевозилось более 100 000 человек. Для сравнения, в 1974 году насчитывалось 99 автобусов, которые обслуживали 6 городских, 11 пригородных и 5 междугородних маршрутов. Четырьмя годами ранее – в 1970 году на балансе ПАТП числилось 76 автобусов, 22 легковых, 12 грузовых и 4 хозяйственных автомобиля. Темпы закупок подвижного состава были на среднем уровне. В 1966 году количество автобусов равнялось 90. Такой спад приветствовали к списанию старых машин, выработавших свой ресурс, и не пригодных к восстановлению после ДТП и использования в роли доноров. Коллектив автохозяйства прилагал много усилий, чтобы в сложившемся положении лучше обслуживать трудящихся. В течение лета 1970 года построена своими силами крытая стоянка для автобусов. Налажена реставрация запасных частей. Обслуживание мелким ремонтом транспорта велось в ночное время с минимальным привлечением шоферов, разработаны меры материального поощрения. Изменен ряд городских маршрутов. Одним словом, делается все, чтобы проблема городского автобуса разрешалась всегда благополучно. Количество автомобилей тоже выросло. Если в 1936 году в Усолье насчитывалось 95 машин средней грузоподъёмностью в 2 тонны, то в 1977 году в 2 автопредприятий имелось 700 грузовых машин. Да и население города в том далёком 1936-ом году составляло всего 18 000 человек, а в 1977-ом – 103 000.

В 1980-х годах в пору своего расцвета – коллектив Усольского ПАТП насчитывал порядка 350 человек и располагал современным автопарком в сотню автобусов. В то время Усолье-Сибирское, будучи районным центром, имело автобусное сообщение со всеми центральными усадьбами поселковых и сельских советов, расположенных в границах Усольского района. Всего они были связаны с Усольем 19 автобусными маршрутами, а их общая протяженность составляла почти 700 километров. Автобусы ходили в Бадай, Белореченский, Буреть, Железнодорожный, Ключевую, Култук, Мишелевку, Новомальтинск, Октябрьский, Раздолье, Ходырей, Саннолыжный, Сосновку, Аранцехой, Черемнашка. А также Тайтурка, Тельма, Холмушино, ЦДС (Центр дальней связи), Средний, Тальяны (самый дальний, 115 км) и другие населённые пункты района. Причем, в наиболее крупные населенные пункты и по маршрутам с плотным пассажиропотоком в день выполнялось несколько рейсов. Расписание позволяло жителям дальних мест отправиться в райцентр из своего дома и поутру, поскольку водители вечернего рейса (Тальяны, Октябрьский, например) оставались здесь на ночевку. А вот в Мишелевку 2 самостоятельных рейса связывали еще с Ангарском и Иркутском. Разумеется, и Усолье имело несколько пригородных маршрутов: 2 – на Иркутск (до аэропорта и до вокзала «Иркутск-Пассажирский»), в Усть-Ордынский, Ангарск (до десятка рейсов в день), Братск, Зима, Тулун, Залари и даже Листвянку. Естественно, через Усольскую автостанцию проходили маршруты иркутских и ангарских автобусников, перевозивших пассажиров в Черемхово, Свирск, Саянск и по более дальним точкам в Заларинском, Аларском, Балаганском, Нукутском, Усть-Удинском районах. Как видим, выбор автобусных поездок у наших земляков был достаточно большой, что упрощало многие проблемы. В 1980-х годах постоянно менялись городские маршруты. Существовал также сезонный маршрут до Варничного острова. Она шла по трассе «пятерки». Однако по каким-то обстоятельствам маршрут оказался вскоре закрытым. Хотя, с другой стороны, маршрут был очень популярным из-за того, что многие усольчане любили посещать Красный остров.

По состоянию на 1989 год на балансе Усольского ПАТП числилось 132 автобуса. Работало более 1000 человек. Имелось 5 городских, 17 пригородных и 12 междугородних маршрутов. Протяженность всех маршрутов составляла 2181 километр. Это рейсы в Тальяны, Раздолье, Октябрьский, Ангарск, Иркутск, Балаганск, Усть-Орда и другие населенные пункты области. Первый автобус выходил из парка в 04:25, а последний заходил в гараж под глубокую ночь – 01:30. Сильно вырос парк личных легковых автомобилей. В городе имелось свыше 40 гаражных кооперативов (ГК) для нескольких тысяч автомобилей. Развитие городского транспорта значительно улучшило обслуживание населения, особенно живущего в отдалённых от места работы районах, служит сбережению нашего времени.



Перекресток Комсомольского проспекта и Московского тракта. Вдалеке Привокзальный район только зарождается – июль 1974 года, из фондов Усольского историко-краеведческого музея

По генплану «Город», утверждённого в 1988 году, предусматривалось развитие автобуса до 2000 года. К началу 1990-х годов заканчивалась разработка паспортов автобусных остановок по основным направлениям движения автобусов: пр-т Космонавтов, ул. Ватутина и пр-т Комсомольский. Проект-паспорт остановки включал приведение в законченный в архитектурном аспекте объем автобусного павильона, благоустройство прилегающей к нему территории, установку на площадке декоративных цветочниц, скамеек, светильников. Приведение автобусных остановок к законченному виду согласно паспортов будет осуществляться первоочередно по проспекту Комсомольский. Планировалось закупить весьма большие, скоростные, комфортабельные и интересные машины и заодно заменить устаревшие, открыть новые направления движения, чтобы людям было быстрее доехать до какой-либо точки города за 20, а то и за 10 минут и без каких-то пробок. Но в Советском Союзе не было понятия «пробок», ну вернее было, но сталкивались очень редко – заторы если и возникали, то в случае ДТП или еще какого-нибудь происшествия, и даже сезонная миграция дачников хоть и делала загородные магистрали более загруженными, но о многочасовом простаивании речи быть не могло. А так вообще это слово редко употребляли в «дорожном контексте». Но самое главное – рабочие места. Люди, которые по распределению приехали жить и работать в наш город, вполне возможно, могли бы получить работу в сфере транспорта и получать хорошую зарплату. Но распад страны помешал дальнейшему развитию автобусного хозяйства.

В целом 1990-е годы ПАТП пережило тяжёло. Рост цен, низкая стоимость проезда, подорожание ГСМ, отсутствие финансирования, раздел имущества, малый выпуск автобусов на линию, закрытие некоторых маршрутов и частная конкуренция. С 20 апреля 1992 года был зарегистрирован Устав муниципального предприятия «Пассажирское автотранспортное предприятие». 1 мая из его состава выделилось в муниципальную собственность таксомоторное предприятие. С 10 июля в состав ПАТП была принята автостанция, ранее находившаяся в подчинении Иркутского объединения автовокзалов. По состоянию на 1998 год ПАТП имело 4 городских, 12 пригородных и 4 междугородних маршрута. Для этого предприятию необходимо: 18 автобусов для городских маршрутов, 4 – для пригородных и 4 – для междугородних. Кроме автобусов марок ЛАЗ, ЛиАЗ, Hyundai и Ikarus, ПАТП располагало 6 «Газелями», из которых одна была в пользовании контрольно-ревизорской службе. В местах с малым пассажиропотоком использовались автобусы ПАЗ. С 9 августа 1999 года ПАТП становится муниципальным унитарным предприятием.

2000-е годы тоже не принесли особых событий. Кроме объединения с трамвайным предприятием в 2002 году. 31 июля МУП «Пассажирское автотранспортное предприятие» прекратило свою деятельность из-за объединения автобусного и трамвайного предприятий в единую организацию. Все работники перешли в созданное МУП ПО «Электроавтотранс» 1 августа. 5 октября 2005 года принято постановление о ликвидации МУП «Пассажирское автотранспортное предприятие». А 19 мая 2006 года оно признано банкротом. Предприятие, несмотря на всю ситуацию, продолжало закупать подвижной состав. Это являлось главной проблемой предприятия. Почти 90% автобусов подлежало списанию. Многие из них нашли свое место на кладбище автомобилей, расположенном прямо на территории ПАТП, так как нет возможности их сдать в металлолом. Ежегодно требовались несколько миллионов рублей для приобретения запасных частей. Помимо советских/российских и западного (только венгерского) производства автобусов, на улицах Усолья появились автобусы из Юго-Восточной Азии. В основном доставались преимущественно 4 марки южнокорейского производства: Kia, Hyundai, Daewoo и SsangYong. Других нам, к сожалению, не привозили, а именно европейского производства, которые покупали все крупные города России, в том же числе Иркутск. И век таким автобусам с Европы оказался недолог, отсутствие запасных частей и надлежащего сервиса сделали свое дело, но все-таки их еще можно встретить в более крупных городах нашей страны. А азиатского производства были и есть, но при этом имея при себе большие по-

тенциалы. Их поставляли через Владивосток, а оттуда целыми вагонами по большой стране. Конечно, сейчас научились более-менее делать автобусы и в России. Но всем нам вспоминаются те первые иномарки, в которых салон был рассчитан на большее количество сидячих мест. Да уж, много разного «Европейского хлама» у нас было по всей стране в 1990-е годы. Ну, это же были лихие 90-ые, и мы жили, ездили, как могли.

В 2013 году в город поступили 3 низкопольных автобуса МАЗ-206, которые сразу стали популярными среди горожан. Это самые первые автобусы в Усолье с низким полом. Все, что ездило и перевозило, являлось высокопольным. А в «МАЗе» подняться на одну ступеньку и уже оказаться внутри – очень удобно, говорили жители. Полностью устраивает комфортабельность автобусов. Это считается, как долгожданное событие. 5 ноября по программе «Доступная среда для инвалидов», в которую наш город сумел попасть, пришло 3 новеньких беленьких автобуса. Это комфортабельные машины, на которых установлены двигатели фирмы «Mercedes», такие автобусы уже опробованы в районах Крайнего Севера, а значит, самые лютые сибирские морозы им нипочем. Кроме того, это первый общественный транспорт в нашем городе, который способен опускаться на воздушной подушке, а по откидному пандусу центрального прохода можно легко въехать в автобус на инвалидной коляске или пройти мамам с детскими колясками. Сегодня данные машины работают в качестве служебных на одном из предприятии города. Автобус был и остается важным и нужным средством передвижения по городу. Функционирует 5 маршрутов и несколько десятков автобусов малой вместимости.

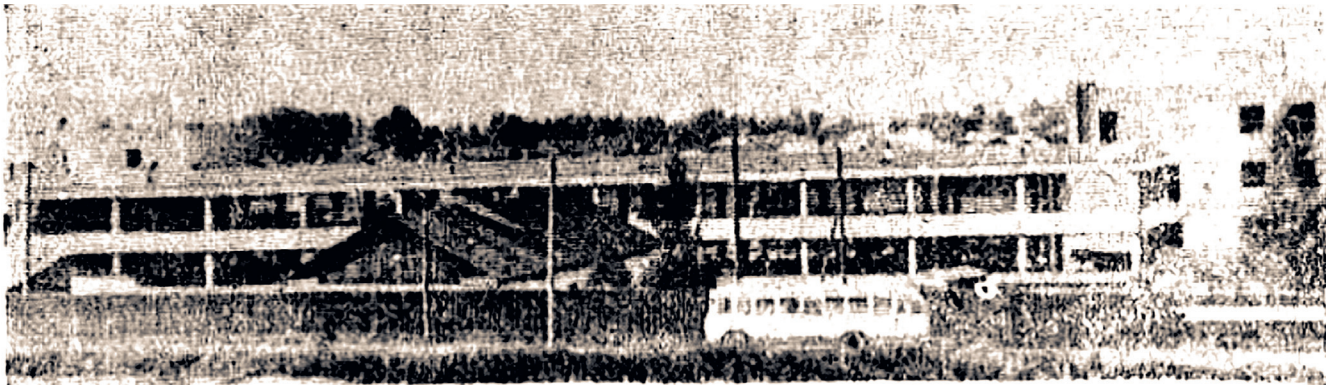
Исторические и действующие городские маршруты автобуса	
Маршрут	**Наименование**
№1	1953-1976 – Вокзал – Пос. Вакуумный 1976-1998 – Вокзал – Сользавод 2018-н. в – Городская больница – Вокзал
№1а	1973-середина 1980-х – Вокзал – Гостиница
№1с	1976-середина 1980-х – Вокзал – Сользавод (ускоренный, с определёнными остановками)
№2	1960-1968 – Автостанция – 24-й квартал 1968-1974 – Автостанция – Зелёный городок (кольцевой, против часовой) 1974- н. в – Вокзал – Зелёный городок (кольцевой, против часовой)
№3	1961-1968 – Автостанция – Школа №14 1969-1974 – Автостанция – Зелёный городок (кольцевой, по часовой) 1974-1975 – Вокзал – Зелёный городок (кольцевой, по часовой) 1978-1981 – 8-й микрорайон – База стройиндустрии (БСИ) ЖБИ 1981-1987 – 9-й микрорайон – База стройиндустрии (БСИ) ЖБИ 1987-1992 – 9-й микрорайон – ХФК 2002-2004 – Вокзал – ХФК
№4	1963-1974 – Школа №5 – ТЭЦ-11 1974-1985 – Вокзал – ТЭЦ-11 1985-1992 – Вокзал – Зелёный городок (кольцевой, по часовой)
№5	1965-1973 – Школа №5 – Мясокомбинат 1973-н. в – Вокзал – Мясокомбинат
№5с	1981-середина 1980-х – Вокзал – Мясокомбинат (ускоренный, с определёнными остановками)
№6	1968-1974 – Автостанция–Мясокомбинат 1974-2014 – Вокзал – Химкомбинат (9-ая столовая) 2014-н. в – Микрорайон «Ангара» – 2-й участок
№6с	1976-середина 1980-х - Вокзал – Химкомбинат (ускоренный, с определёнными остановками)
№7	1987-199 – Вокзал – Варничный остров (Пристань) 2020-2021 – 8-й микрорайон – Кинотеатр «Кристалл»
№8	1988-середина 2000-х – Гостиница «Усолье» – Лыжная база «Багульник»
№9	1967-1968 – Автостанция – Мясокомбинат 1968-1969 – Вокзал – Мясокомбинат
№12	Январь-октябрь 1967 – Автостанция – 26-й квартал
№21	2005-2009 – (Считался дублёром трамвайного маршрута №2)
№22	2006-2018 – 8-й микрорайон – Автоколонна №1946 (прямо до Привокзального района)
№22с	2006-н. в – 8-й микрорайон – Автоколонна №1946 (по 2-му участку)
№6/н **№6/н** **№6/н**	1966-1970-е – Ул. Бульварная – Химкомбинат 1968-1970-е – 20-й квартал – Химкомбинат 1968-1970-е – Гостиница-Вокзал



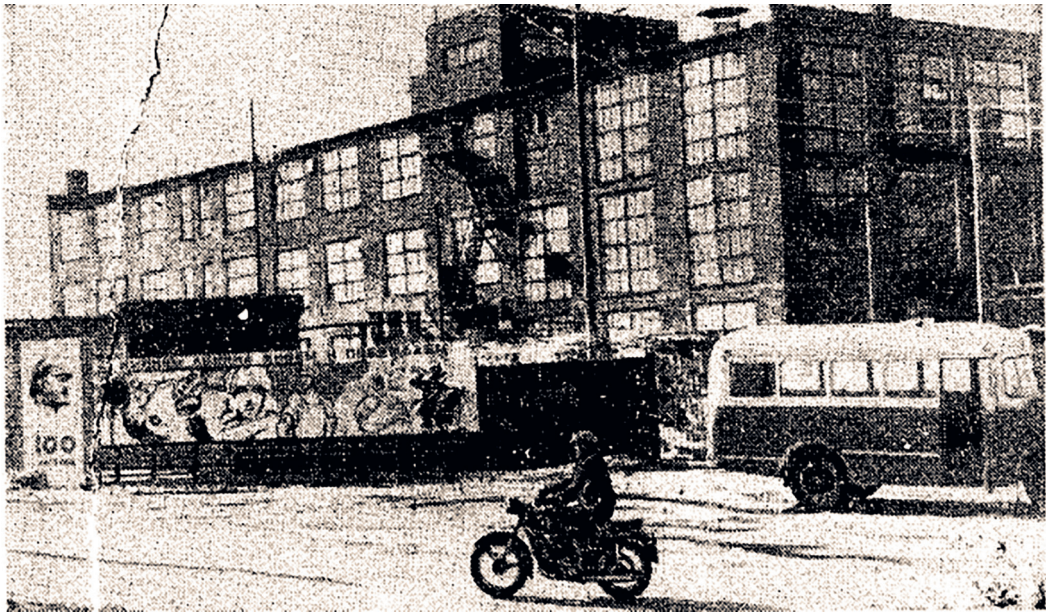
Посёлок Каркасный, перекресток 4 улиц и 4 дорог: Магистральная, Циолковского, 8 марта и Тургенева. Вдали на остановке стоит ЗиС-154 – 1953 год, личный фотоархив Игоря Вуйцика



ПАЗ-652, принадлежавший курорту, ждал и отвозил отдыхающих на вокзале – 1962 год, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



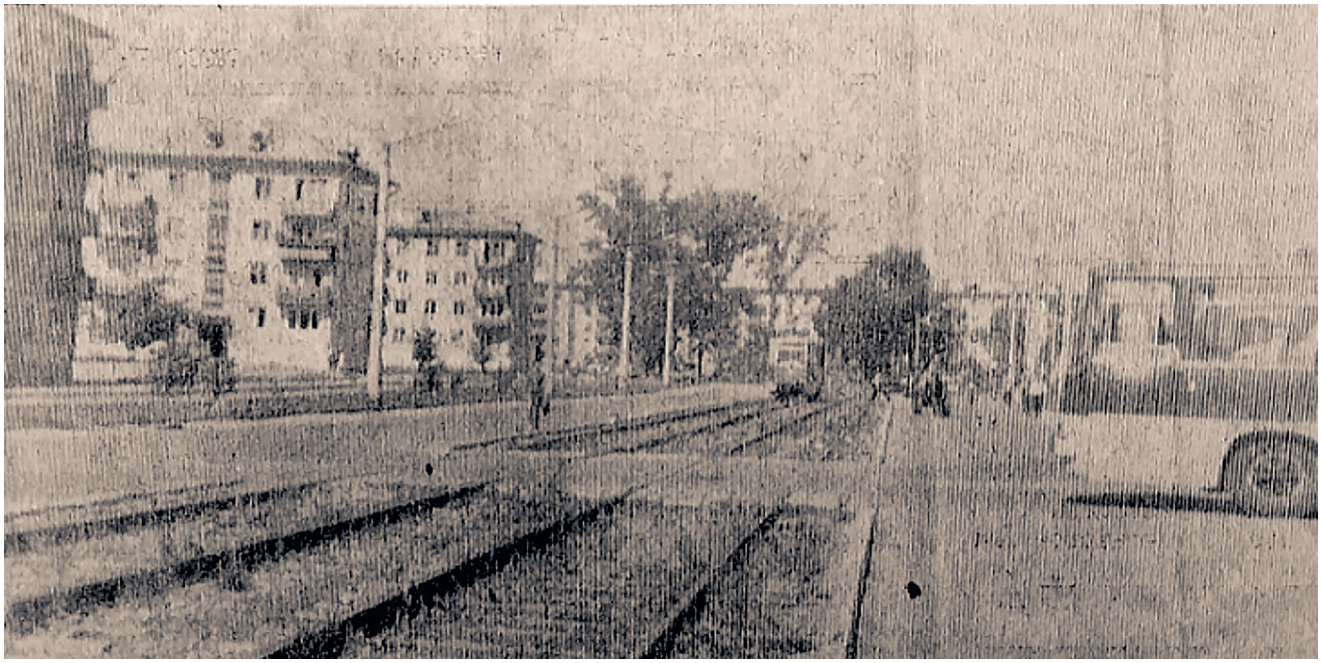
ЛиАЗ-158 едет по ул. Интернациональная вдоль швейной фабрики «Ревтруд» – 1967 год, из газеты «Ленинский путь»



Автобус ПАЗ-651 у заводоуправления клеевого завода – 1970 год, из газеты «Ленинский путь»



Ул. Карла Либкнехта. Автобусы Ikarus-55. В 1969 году в Усолье началось автобусное безумие по имени Ikarus. «Икарус» кормил всю Венгрию, что даже на территории 10-миллионной страны было целых 2 завода. Один находился в Будапеште, но точнее, пригородном районе Матиашфельде, а второй со сложно проговариваемым названием города Секешфехервар. Именно в этом городе было основное производство. На обоих двух заводах работало более 50 000 человек. При этом не только жители Будапешта и Секешхерфевара, но жители с других городов страны: Дебрецен, Сегед, Дьёр, Мишкольц и др. Даже на завод забирали юношей и девушек со старших классов из-за того, что рабочих рук не хватало. Со всего мира поступали звонки. Советский Союз тоже отставал от мира. Завод в Будапеште работал только для автопарков Москвы и Ленинграда, а также для внутреннего рынка. Завод в Секешхерфеваре выполнял заказы со всего Советского Союза и мира. В том же числе для нашего города. И как раз Усолье-Сибирское эксплуатировала автобусы этого завода. В 1969 году в город поступил Ikarus-620, купленный ЗГО. Он работал от завода до профилактория и пионерский лагерь, а по выходным – к зоне отдыха трудящихся ЗГО. В 1972 году поступили 3 комфортабельных Ikarus-Lux-55. Ездили по маршруту «Усолье-Сибирское-Аэропорт Иркутск». Им присвоили названия «Химик». Это были первые в городе фирменные автобусы. Затем в город стали поступать модели 250 и 256, да и вообще Ikarus 200-й серии считаются золотым временем для венгерской промышленности. Последние автобусы 200-й серии для Усолья приобретены в 1990 году. «Икарусы» были с Усольем вместе 41 год. В 2010 году прекратилась эксплуатация последнего большого венгерского автобуса Ikarus-256 – 1973 год, из газеты «Ленинский путь»



Перекрёсток ул. Интернациональная и Республики. По рельсам – КТМ-5М3, а справа на него Ikarus-250 – 1973 год, из газеты «Ленинский путь»



Открытие монумента (известный как «Скорбящая мать») погибшим в годы Великой Отечественной войны, бывшим работникам сользавода. На кадре – ЛиАЗ-677 (госномер 56-36 иси). Вдали – Бархатовские горы – 1973 год, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



Вид на Комсомольскую площадь, гостиницу «Усолье» и стройплощадку будущего дворца культуры «Химик» (корпус Дворца спорта) с ул. Ватутина. На кадре 2 поколения автобусов Ликинского завода (ЛиАЗ) – 158 и 677 – 1973 год, Эдгар Брюханенко



Легендарный памятник серпу и молоту, стоявший на перекрестке Комсомольского проспекта и ул. Ватутина. Вид на строящийся дворец культуры. Рядом стоит автобус ПАЗ-652 – 1973 год, Эдгар Брюханенко



Пос. Тельма и главная её достопримечательность не только всего Усольского района, но и Иркутской области – Храм Казанской иконы Божией Матери. Мимо едет ЛиАЗ-158 по маршруту №101 до Ангарска. Стоимость проезда на автобусе до Тельмы с Усолья составляла 15 копеек. До Ангарска – 35 копеек. До Иркутска – 55 копеек – 1976 год, Эдгар Брюханенко



Проспект Красных Партизан и та самая стела у Привокзальной площади. На кадре – 3 автобуса ЛиАЗ-677, один из которых следует по 1-му маршруту – 1980 год, Эдгар Брюханенко



В посёлке Белореченский. На кадре – РАФ-2203 «Латвия», ПАЗ-672, ЛиАЗ-677, «Кубань» и ЛиАЗ-5930 «Магнолия» – передвижная станция цветного телевидения – 1978 год, Эдгар Брюханенко



Начало ул. Республики и вид на корпуса швейной фабрики «Ревтруд». ЛиАЗ-677 на 5-м маршруте. Лозунг на фасаде звучит так: *«Усольчане! Сделаем каждый рабочий день – днем наивысшей производительности труда!»* – 1987 год, Эдгар Брюханенко



ЗиЛ/ЛиАЗ-158В на фоне гостиницы «Усолье». Автобус принадлежал автобазе №3 и двери-гармошки были заменены на обычные – 1993 год, фото с открытых источников



На ул. Ленина, близ одноимённой трамвайной остановки. Помимо советских/российских и западного (только венгерского) производства автобусов, в 1996 году на улицах появились автобусы из Республики Корея. Речь говорится про Hyundai Aerocity. Те самые большие автобусы с 2 разными дверями. Это были и есть большие и удобные автобусы, которые могут работать в пригородном направлении – 13 мая 2008 года, Петр Томасик



«Окна+ твой взгляд на мир». Девиз магазина окон, который знал весь город через телевизоры и радиоприёмники. Hyundai Aerocity пролетает мимо озера Молодёжное. С этого ракурса можно увидеть дома с 6 улиц: Аксакова, Машиностроителей, Розы Люксембург, Суворова, Энгельса и Комсомольского проспекта. Наше Усолье сегодня всё хорошеет и хорошеет, но никто не забудет, как выглядело это место близ озера в 2008 году – 13 мая 2008 года, Петр Томасик



Всемирный транспортный поток на Московском тракте. На кадре единственный в Усолье газобаллонный ЛиАЗ-677Г, но без баллонов на крыше. Построен в 1989 году и работал до 2010 года. В 1988-1989 годах должно было поступить таких 20 штук, но пришел только один – 13 мая 2008 года, Петр Томасик



Шаги многоэтажья. ЛиАЗ-677М на фоне 2-го в Усолье девятиэтажного дома, введённого в строй в 1993 году. Этот автобус имел очень много прозвищ. Первое – «Луноход». Это связано с его плавным движением, ведь его подвеска была «гибкой» и не было сильной тряски во время езды, казалось, что он плывёт. Знаменитый – «Скотовоз». И это не связано с тем, что людей сравнивали со скотом, тут дело было в другом. Конструкция салона предусматривала 25 сидячих мест, но максимально он мог перевозить и 110 человек. Основной акцент был на стоячих пассажиров. Ведь при такой конструкции он мог вмещать в себя в 3 раза больше. Те, кому довелось ездить на этом «Скотовозе» при максимальной «загрузке», понимают, насколько это было непростое испытание, как в стойле. Потом был – «Чайник», а вот почему как-то не задумывались. Может быть, при движении дребезжит и звенит как крышка чайника при кипении или тупит как чайник? «Мосол», «Люська», «Блюмчик», «Божья коровка», «Чудак» – как только не называли этот автобус в народе – 13 мая 2008 года, Петр Томасик



В 2000-х годах по Усолью ездили и такие автобусы на базе грузовика ЗиЛ-5301 «Бычок» (получившей собственное название по личной инициативе мэра Москвы Юрия Лужкова). Данная модель КАвЗ-3244 или ЗиЛ-3250. Сегодня таких уже не сыщешь – 13 мая 2008 года, Петр Томасик



Последние дни жизни легендарной стелы к Привокзальной площади – 13 мая 2008 года, Петр Томасик



Наши водители со времен СССР любят тюнинговать своих железных коней. В салоне могут быть флажки, диски, мягкие игрушки, самодельные чехлы, маленький вентилятор, а бывало обшить салон ковром или клеёнкой. А внешний вид: молдинги на бортах, наклейки и даже прикрепить эмблему другой марки автобуса. Этот ЛиАЗ превратился в ЛАЗ Львів – 13 мая 2008 года, Петр Томасик



Старая схема автобусных и трамвайных маршрутов, которая висела на фасаде кирпичного магазина рядом с первым зданием вокзала. Появилась примерно после 2001 года. Цветными линиями выделены автобусные маршруты 2, 3, 5, 6, 8, а черно-белыми полосами – трамвай и железная дорога – 13 мая 2008 года, Петр Томасик



Сначала «Луноходы» покинули улицы нашего Усолья. Пассажирская эксплуатация ЛиАЗ-677 длилась 47 лет (1967-2014), но до 2018 года один «Луноход» работал в служебной эксплуатации у химфармзавода. А теперь исчезло кирпичное строение, которое играло роль то ли магазинчика, то ли диспетчерской. И там хранился уникальный артефакт – схема городского общественного транспорта. По состоянию на середину 2000-х годов – 14 июля 2009 года, Артём Светлов



Знаменитое и легендарное лицо Венгрии Ikarus-256 едет в сторону Привокзального. В последние годы своей эксплуатации работал на маршрутах №2 и №5 – 22 июня 2010 года, Игорь Пестов



Ул. Менделеева. КАвЗ-3270 с советскими номерами образца 1980 года. Сегодня автобусы капотной компоновки еще можно встретить – 26 апреля 2012 года, Никита Сыроватский



Конечная «Железнодорожный вокзал». Последний в Усолье представитель из Западной Украины – ЛАЗ-695Н. Построен уже в независимиой Украине в 1995 году – 11 октября 2013 года, Никита Сыроватский



МАЗ-206 на конечной остановке «Сользавод». Рядом установлен памятник «Скорбящая мать» – 21 мая 2015 года, Никита Сыроватский

ГЛАВА V. Таксомоторные перевозки (1951-н. в) Гужевые, грузовые, легковые и маршрутные такси



Такси ГАЗ-21Т «Волга» пролетает мимо магазина «Бирюсинка» на ул. Ленина – 1968 год, из фондов Усольского историко-краеведческого музея

Небольшое путешествие по истории такси. До и после революции 1917 года единственным видом наземного транспорта в селе был гужевой. На лошадях перевозили грузы с сользавода, спичфабрики, кожзавода до железной дороги в обратном направлении – необходимое сырье для этих предприятий, а также людей и домашних животных. При помощи лошадей трудолюбивые крестьяне привозили разнообразные продукты на базар. Многие жители нашего города состояли в артели «Грузовоз», созданной в 1925 году в период НЭПа (Новая экономическая политика, 1921-1928). Они занимались выполнением подрядных работ по перевозке грузов, в первую очередь каменного угля с Бархатовских копей на сользавод, а также перевозкой соли до железной дороги и в ближайшие населенные пункты. Также подвозили материалы к стройплощадке будущего «Химпрома». Числилось до 200 лошадей. У каждого грузовоза имелась семья: один сын возит соль на лошадях, а отец с другим сыном работает на нагребке соли. Как писала газета «Власть труда» в 1925 году о работе артели: «***Делами этой артели управляло пара кулаков, имеющих большие хозяйства с батраками. В делах артели – полный хаос. Для того, чтобы получить заработанные деньги, членам артели приходится целыми неделями упрашивать «правление». И все равно, полностью никогда своих денег не получишь: рублей 15-ть дадут, а где остальные, никто не знает. Ревизии не было уже с апреля. Крестьяне-члены артели надеются, что, в конце концов на это дело обратить свое внимание РКИ и выяснить кое-какие спорные вопросы работы нашей «трудовой» артели и ее мало трудовых руководителей».***

Еще в городе существовало понятие – «извозничество». Оно считалось прародителем таксомоторных перевозок. Пассажирские перевозки в дореволюционные времена в основном приходились на приезжающих, на лечение, на курорт «Усолье» и на местных попутчиков. Точную дату или даже десятилетие появления извозчиков не определить. Вполне возможно, они появились в конце XIX-начале XX века, когда в наш край пришла железная дорога и потребовалась перевозка людей. Извозом занимались крестьяне, крестьяне-старожилы. По направлению к нынешнему кинотеатру «Ро-

весник» располагался конный двор. Он-то и был основной транспортной силой нашего города, так как о личных автомобилях, автобусах в то время и разговоров никаких не было. Ямщик, извозчик, кучер, как хотите, называйте, был в то время (по состоянию на 1930-е годы) в городе один. Он в основном и возил пассажиров, главным образом, курортников. Фамилия его была Сычев. Летом был колесный лошадиный фургон, зимой – санный. Извозчик Сычев любил очень выпить. Водка его и погубила. Возвратился ночью в лютый мороз из города на вокзал в сильном подпитии, да так в санях и замерз. Таким образом, извозчики исчезли к концу 1930-х годов. Тем не менее, гужевой транспорт в Усолье оставался важным видом транспорта до и после Второй мировой войны, после чего он был вытеснен легковыми и грузовыми автомобилями. Но в наше время среди современного транспорта еще можно встретить тот самый дореволюционный вид транспорта. Гужевая повозка всегда была и будет доступным и бесплатным транспортом для простых людей, живущих в более маленьких населённых пунктах. Где-то перевести груз и людей.

В 1910 году по Московскому тракту мимо села впервые промчался автомобиль «Руссо-Балт» с двигателем мощностью 22 л. с. Стоит отметить, что в то время даже никто не поднимал вопрос об укладке дорожного покрытия. Выпуск газеты «Сибирь» от 1914 года в заметке «Мечты и действительность» описывала: ***«Дорога от села до вокзала по-прежнему остается каторжной. Нет телефонной связи не только с Иркутском, но даже с железнодорожной станцией. Грязнее улиц Усолья едва ли можно встретить по селам губернии»***. Во время Первой мировой войны на дорогах Иркутской губернии автомобили стали появляться значительно чаще. Затем наступило мирное время, страна Советов строилась, полным ходом шла индустриализация, но единственным видом транспорта в старинном сибирском селе оставались лошади. Изредка из Иркутска на автомобилях приезжали различного ранга руководители, и на автомобиль прибегали посмотреть дети со всего села.

В 1933 году, по мнению старожилов, кто жил в Усолье, считается, что тогда на улицах появился первый легковой автомобиль. Когда в город приехала на «Эмке» первая группа изыскателей и руководителей строительства химзавода. Посмотреть на чудо-технику собралось немало народу. Есть и другая дата появления самого-самого первого автомобиля – 1920 год. Конечно, о его принадлежности, к сожалению, ничего неизвестно. Первый грузовик появился на наших дорогах в 1934 году. В 1935 году в райкоме партии, райисполкоме появились первые в городе 2 легковые машины, а также – первая пожарная машина. Через 3 года – в 1938 году в Усолье было 3 грузовика. Но, как заявил на одном совещании представитель горсовета в 1938 году: ***«Транспорт горсовета работает плохо, и сейчас из 3 машин ни одна не работает, но это не зависит от горсовета – отсутствуют запасные части»***. Согласиться с этим мнением можно, но в канун войны весь автопарк Усолья насчитывал десятка полтора единиц подобной автотехники, всего лишь. Они имелись на каждом предприятии, в пожарной дружине, в каких-то мелких мастерских. Постоянно участвовали на демонстрациях в честь 1 мая и 7 ноября. Участвовали в строительстве химзавода и расширении других предприятий. Но самое главное, перевозили людей. Такси же нужны были в основном для перевозки багажа в аэропорт, на вокзал и обратно. А вот что касается вещей потяжелее, то для их провоза в советское время действовало грузовое такси (грузотакси), почти такое же, как и сейчас с грузоперевозками.



ЗиС-5 в роли грузотакси – 1940 год, из фондов Усольского историко-краеведческого музея

Грузовое такси (грузотакси) считается как прародитель автобусов, работающих в пригородных маршрутах и маршрутных такси. Именно с них началась перевозка людей в конце 1930-х годах. Грузовой отсек оборудовали фанерной будкой, плюс с пяток скамеек – и вперед! В отсек можно посадить до 50 человек и весело ехать, подпевая песни. Они ездили только в дальние места Усольского района (Раздолье, Мишелевка, Хайта, Аранцехой, Ходырей, Октябрьский, Тайтурка, Тальяны, Широкая Падь). Да и еще по расписанию. Также пользовались большим спросом при переездах, когда требовалась перевозка мебели, а также при доставке дров, топлива. На них также доставляли почту. Так что грузовые такси еще являлись прародителями современных почтовых машин (простонародье – «Почтовозка»). Фактически эксплуатация грузового такси прекратилась в 1962 году. До 1962 года они успешно перевозили пассажиров на загородных маршрутах, но затем все маршруты были переведены на обслуживание автобусами большой вместимости. Окончательно ушли в историю лишь в 1965 году.

В общественную приемную газету «Ленинский путь» в начале 1966 года поступало много писем, в которых усольчане говорили на то, что в городе нет возможности получить грузотакси для перевозки имущества. При этом указывают, что еще в 1965-ом такая возможность в городе была, т. е. за наличный расчет, по заявке, можно было получить машину. В ответ от автохозяйства получили такое сообщение: ***«У грузового автохозяйства задача перевозить грузы промпредприятий и строек, что в грузовом автохозяйстве нет машин, которые могли бы быть предоставлены для обслуживания нужд населения или отдельных граждан. Что касается почасовых автомашин, так они хотя и есть, но каждая машина Облавтотрестом закреплена за определенным предприятием».*** Однако в Усолье имелась услуга обслуживания населения «Бюро добрых услуг» при комбинате бытового обслуживания (КБО). Много выполняла заявки по населению, а вот автотранспорта, который бы мог быть предоставлен, в бюро не было. В Усолье имелось очень много домов с печным отоплением – значит, необходим постоянный подвоз топлива, с чем, кстати, гортоп не справлялся. Много, очень много новоселов переезжало в новые квартиры. Только за один 1965 год в городе заселено свыше 50 000 квадратных метров жилья. Много граждан покупало мебель, холодильники, телевизоры, стиральные машины и т.п., которым требовался именно такой транспорт, как грузотакси, а его нет. Впоследствии у КБО появился свой транспорт, который мог обслуживать население при переездах. На этом история грузотакси в Усолье не закончилась. Более того, их ренессанс случился в 1990-2000-е годы, когда они помогали челночникам и прочим торговцам возить вещи на рынок.

Что касается настоящего легкового такси, то в городе оно появилось спустя 6 лет после войны – в 1951 году. Тогда в распоряжение автобазы №1 поступили 2 грузовика, 2 автобуса и первые 3 легковых автомобиля такси. Первым водителем городского такси был Павел Качаев. Первыми таксомоторами – ГАЗ-М20 «Победа». В некоторых городах страны использовали длиннобазный седан ЗиМ-12 и лимузин ЗиС-110. С годами такси становилось популярным видом транспорта. Они быстро и с наибольшими удобствами доставляли усольчан по любому адресу в городе. Услугами пользовались не только при передвижении внутри города, но также при загородных прогулках и переездах. Изначально стоимость проезда на такси по деньгам 1954 года составляла – 28 рублей за километр, но после денежной реформы 1961 года тариф изменился.

Автопарк в 1950-1970-х годах был скромным в моделях. Состоял лишь из Москвичей-402/403/407 и ГАЗ-21 «Волга» со спецмодификациями. Усольчанам полюбились 21-е. Эти легкие и юркие автомашины с оленем на радиаторе и эмблемой, напоминающей шахматную доску, можно было увидеть на любой улице нашего города. Им нужно было везде побывать. И не удивительно, ведь это машина, которая полностью предоставлена к услугам трудящихся. Затем таксомоторный парк автохозяйства №1 пополнился еще 5 «Волгами».

В 1959 году на автобазу №1 поступили по 5 автомобилей «Москвич» и «Волг» для использования в роли такси. Стоимость проезда на «Волге»-такси составляла 1 руб. 50 коп. с километра пробега и за простой 15 рублей в час. На «Москвиче» – 1 руб. с километра пробега и за простой 10 руб. в час. Заявку на такси делали лично и по телефону. Причем круглосуточно. За вызов автомашины на дом не оплачивался, если расстояние не превышало 2 км. от автобазы или места стоянки такси. После денежной реформы 1961 года плата за проезд производилась только по счетчику (таксометр), показывающему цифры в рублях и копейках из расчета 10 копеек за километр. За час простоя машины в ожидании пассажиров взимался 1 рубль, кроме того, пассажир платил 10 копеек за посадку независимо от расстояния поездки. При следовании в машине нескольких пассажиров сумма показателя счетчика делилась пропорционально между пассажирами. При поездке за город в любом направлении дополнительная плата за обратный проезд без пассажиров не взималась. При вызове клиент оплачивал пробег машины от места стоянки. Преимуществом такого подхода является ориентация на пассажира – стоимость поездки не зависит от дорожной обстановки, а водителю выгоднее ехать оптимальным маршрутом и с оптимальной скоростью. Недостатки – водителю не выгодно выходить на работу в часы пробок, которых, впрочем, во времена СССР пробок не было. Хотя были и другие варианты тарификации: такса за минуту и такса за километр по счетчику. Заявка на вызов машины на дом не оплачивается, если расстояние не превышает 2 км от автобазы или места стоянки такси. Также постановлением правительства запрещался наем такси предприятиями и организациями.

Для таксомоторов имелись специальные стоянки. Их было 4 штуки. На вокзале, на автостанции, у дома культуры и в пос. Каркасный у гастронома №6. Также с каждым днем улучшалось обслуживание такси трудящихся Усолья. В целях лучшего обслуживания пассажиров таксомоторам ежедневно выделялось 4 автомобиля для работы внутри города. 2 – на автостанции и 2 – на вокзале. Если в 1959 году было всего 10, то в 1961 году таксопарк пополнился 16 автомобиля-

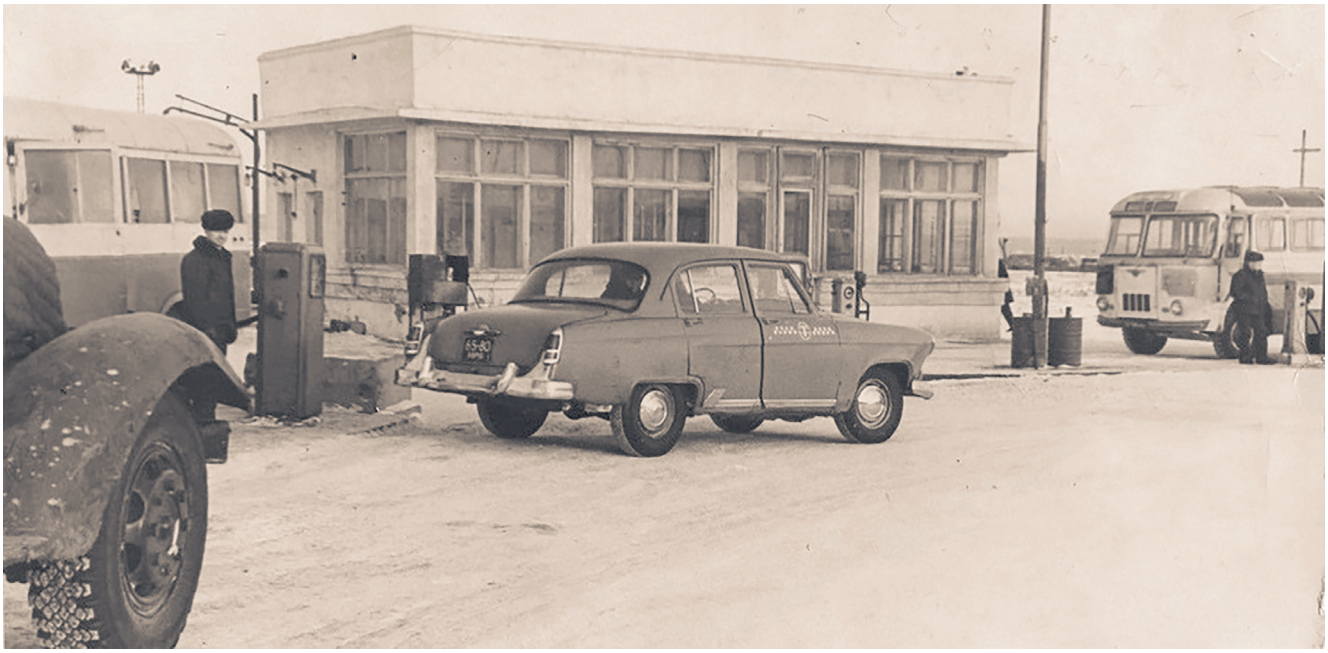
ми, и в целом их стало 30. В 1962 году уже 34, через год – 43. Росло также общее количество автомобилей в городе. В 1962 году в Усолье насчитывается 500 автолюбителей, то через год их уже 1500.

Таксомоторного парка не было. Вернее, был, но числился в составе автобазы №1. Впоследствии с созданием ПАТП в 1967 году на его территории организовали таксомоторный парк. Начиная с 1970 года и до середины 2000-х годов основными таксомоторами, являлось новое поколение автомобилей «Волга» – ГАЗ-24, точнее 24-01 модификаций такси. Первые поставки начались в 1971 году, через год поступили такси с кузовом универсал – ГАЗ-24-04 (на базе ГАЗ-24-02). Каждый автомобиль оснащался дефорсированным двигателем, таксометром, специальными световыми приборами, окраской лимонного или серого цвета и «шашечной» разметкой на передних дверях. В советском такси была принята такса за километр, которая составляла – 20 копеек, при этом расстояние между исходной и конечной точками вычисляется ещё до поездки. На передних дверях машин писали название города. Причем на дверях было просто написано слово «Усолье», а не «Усолье-Сибирское». Почему? До сих пор неизвестно. Но в каждом городе большой страны таксомоторные парки подписывали название города. Чтобы приезжий человек воспользовался услугами такси и знал бы, куда он приехал. Также на балансе числились такси на базе автомобиля Москвич-412.

Особое внимание на развитие транспортной инфраструктуры обращалось на таксомоторные перевозки. Был открыт диспетчерский пункт на Комсомольской площади, чтобы расширить прием предварительных заказов, радиофицировать 10 таксомоторов. К 1982 году по дорогам Усолья движение осуществляло 8500 автомобилей. С 1985-1986 годов в таксопарк поступили первые таксомоторы ГАЗ-24-11 «Волга». Они представляли базовую модификацию 24-10. В 1988 году получены первые 6 таксомоторов, работающих на газе – ГАЗ-24-17 «Волга». Внешней особенностью этих автомобилей был дополнительный лючок в верхней боковой части заднего левого крыла позади стойки крыши, предназначенный для заправки сжиженным газом. В целях безопасности передвижения на территории таксопарка на газовом ходу были запрещены, поэтому за ворота автопарка автомобиль выезжал на бензиновом ходу, за забором перекрывался кран подачи топлива, автомобиль глох и заводился снова, но уже на газу. При возвращении в таксопарк те же операции проделывались в обратном порядке. При этом категорически запрещался перевод на другое топливо, пока не сгорит в системе остаток прежнего (признаком полной выработки являлся заглохший двигатель). В 1991-1992 годах для газомоторных такси и автобусов проектировалось строительство газозаправочной станции, стоимостью 700 000 рублей. Такой объект появились лишь в 2003 году. 10 декабря открылась первая в области стационарная газовая автозаправка ОАО «Усольемежрайгаз» на выезде из города на Московском тракте. В 1991 году в балансе таксомоторного парка числилось 60 автомобилей. Самое максимальное количество было в 1974 году – 65. В период с 1975 по 1990 годы находилось на уровне 50-60 таксомоторов.



Такси ГАЗ-21 «Волга» на будущем перекрёстке улиц Менделеева, Ленина и Интернациональная – 1962 год, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



АЗС у завода ЖБИ. Она находилась и до сих пор работает на ул. Коростова, где начинается Комсомольский проспект. На кадре автобусы ПАЗ-651 (слева) и ПАЗ-652 (справа), ГАЗ-21 «Волга» версии такси (21А) и грузовик ЗиЛ-164, попавший в кадр – 1966 год, личный фотоархив Дарьи Скобелевой



У входа в старый ЗАГС по Комсомольскому проспекту, 46 (ныне бизнес-центр «Эра»). Такси ГАЗ-24-01 «Волга» с надписью названия города. А также простая ГАЗ-24 «Волга», Москвич-412, ВАЗ-2101 и 2102 «Жигули» и кадр «влез» Москвич-427 – 1980 год, Эдгар Брюханенко

С распадом СССР и приходом рыночных отношений многие государственные предприятия либо закрывались, либо существовали на грани развала. Зато как грибы после дождя стали появляться коммерческие организаций. В 1992 году таксомоторный парк вышел из состава ПАТП и передан в муниципальную собственность. Образовав новую организацию

– АООТ (Акционерное общество открытого типа) «Таксомотор». Это произошло 1 мая 1992 года. Одна из причин выхода – стремление к самостоятельности в производственно-хозяйственную деятельность. Стать хозяином своих доходов, планировать свои расходы, планы, перспективы. Но цель была одна – выжить в условиях рынка. Сферой деятельности предприятия было определено на такие вещи: Удовлетворение потребностей населения в таксомоторных перевозках, транспортные услуги, обслуживание предприятий, организаций и учреждений легковыми автомобилями на основании заключаемых договоров, оказание услуг населению и предприятиям по ремонту и техническому обслуживанию автотранспорта, производство и реализация товаров народного потребления, торгово-коммерческая деятельность и бытовые услуги населению. Однако новорожденное предприятие имела большие долги и не имела возможность укреплять свою материальную базу. С 1992 года не поступали новые автомобили, на линию выезжало 42 таксомотора. Ремонт задерживался из-за нехватки авторезины и других комплектующих. Цена проезда увеличилась до 8 рублей за километр вместо 1 руб. 60 коп. Доехать до Ангарска пассажиру приходилось выложить 300 рублей, до Иркутска свыше 500. Немногие усольчане соглашались платить такие средства, а это всё связано из-за подорожания бензина. С 1996 года «Таксомотор» стал ОАО, через 3 года – ООО и так оно просуществовало до 2010 года. Потом поставлен на учёт в налоговую службу. С 2012 года внесен в реестр юридических лиц, а с 2016 года полностью ликвидирован.

Помимо работы такси в муниципальной собственности стали появляться частные фирмы такси. Так в ноябре и декабре 1997 года появились первые 2 фирмы, занимающихся пассажирскими перевозками – «Тэкси» и «Экспресс-такси». С годами появились и другие фирмы такие как: «Гарант», «Форсаж», «Комфорт», «Новое», «Твоё такси». «Наше такси», «Городское», «Taxi+» и даже с названием устаревшего вида общественного транспорта – «Дилижанс». Он считался как междугородним транспортом и представлял собой многоместную карету на конной тяге, перевозившая пассажиров и почту.



Микроавтобусы РАФ-2203 «Латвия» и ряд автобусов на парковке у здания администрации – 28 мая 2002 года, Леонид Мухин

В 1997 году появились и первые маршрутные такси («маршрутки»), без которых невозможно представить городскую жизнь не только нашего Усолья, но и любого города бывшего СССР. Первое упоминание прозвучало еще в 1973 году. Газета «Ленинский путь» сообщала о перспективах развития и улучшения пассажирских перевозок автомобильным транспортом на 1973-1975 годы: ***«Организовать перевозку пассажиров маршрутным легковым такси по маршрут «Привокзальный-Химкомбинат».*** Но идея создания «маршруток» так и не воплотилось в реальность по неизвестным причинами. Самое интересное то, что в Советском Союзе маршрутные такси были государственными. Сейчас многие считают, что это позднесоветское, а то и российское изобретение. Однако первые маршрутные такси появились в Москве в 1930-е годах. Это был реально роскошный транспорт. В отличие от обычных такси, где работали таксометры, плата за проезд в маршрутном такси устанавливалась по тарифным участкам. Общими свойствами всех марш-

рутных такси были: более высокий проездной тариф, отсутствие льгот по оплате, отсутствие проездных билетов длительного действия. Как правило, в правилах пользования маршрутными такси оговаривалась возможность остановки автобуса для посадки и высадки пассажиров вне остановочных пунктов, в местах, допускаемых Правилами дорожного движения, хотя в некоторых городах этой возможностью пользовались редко. До возникновения кооперативного движения в СССР в 1987 году, маршрутные такси обслуживались либо государственными автобусными парками, либо таксомоторными парками. С конца 1980-х годов стали появляться и кооперативные маршрутные такси. Уменьшение финансирования транспортных предприятий и ослабление контроля над оплатой проезда в 1990-е годы привело к ухудшению работы городского общественного транспорта. В 1992 году структура государственных маршрутных такси была фактически уничтожена, а подвижной состав (микроавтобусы) был выкуплен водителями и фактически перестал выполнять регулярные пассажирские перевозки. Камбэк маршрутных такси начался с 1994 года с появлением частных автотранспортных компаний, и началась конкуренция с городским транспортом – автобусом, трамваем и троллейбусом. Если в начале 1990-х годов «маршрутки» были условно более комфортной, быстрой и, в то же время, более дорогой альтернативой муниципальному транспорту, то постепенно они стали восприниматься лишь как более быстрый, но при этом значительно менее безопасный и даже менее удобный вид транспорта.

Сегодня «маршрутки» ездят по автобусным маршрутам. На линии уже нет «Рафиков», а только «ГАЗели» и микроавтобусы европейского производства. Что остается добавить про такси, то вместо «Волг» сейчас обычные автомобили. Оно остается доступным средством передвижения, несмотря на дороговизну.



Грузотакси (ГАЗ-51Т) на базе грузовика ГАЗ-51. В СССР в роли грузотакси использовали грузовики ЗиС-5, ГАЗ-АА, ГАЗ-51, ГАЗ-52 и ГАЗ-53 – 1950-е годы, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



Гужевая повозка на фоне махорочной фабрики по ул. Энгельса, 10. В этом здании с 1942 по 1968 годы функционировала фабрика по производству махорки (табак) – 1961 год, из фондов музея народного образования



Усольские извозчики у причала в ожидании переправы. Территория курорта «Усолье» – 1911 год, неизвестный автор, прислал Сергей Бутаков



Из экрана автобуса на движущее такси ГАЗ-24-01 «Волга». Когда-то ул. Луначарского было с двухсторонним движением – 1980 год, Эдгар Брюханенко

ГЛАВА VI. Трамвай (1967-н. в)
Друга, которого ждали 11 лет



КТМ/КТП-2 (17+18) подъезжает к остановке «Куйбышева» по ул. Интернациональная – 1975 год, из фондов Усольского историко-краеведческого музея

Первое упоминание о трамвае прозвучало в 1956 году. Тогда в заметке «Город Усолье-Сибирское в VI пятилетке» газеты «Ленинский путь» от 19 июня 1956 года описывалось: ***«По главным улицам пойдут трамваи, а по остальным улицам – комфортабельные автобусы».*** В 1957 году появился первый проект, который подразумевал одновременное развитие жилгородка солеваров (он же пос. Каркасный). Газета «Усольский рабочий» в заметке «За дальнейшее улучшение быта солеваров» описывала: ***«Вся улица имени Ворошилова должна быть покрыта асфальтом и озеленена, а через ручей у городской больницы будет построен большой и красивый железобетонный мост с учетом прокладки по городу трамвайных линий»***. В 1958 году проектный институт «Горстройпроект» разработал генеральный план города. «Усольский рабочий» сообщал: ***«Основным коммунальным транспортом будет трамвай. Первая очередь: Вокзал-Дзержинская-Сувоворовская-Интернациональная-Менделеева-Промзона. Одновременно с этим видом транспорта будут развиваться автобусные линии, соединяющие все жилые районы»***. Строительство намечали в семилетнем плане (1959-1965). Уже через год мечты начали воплощаться в реальность. Во 2-й сессии горсовета депутатов трудящихся обратили внимание на вопрос о немедленном развертывании работ по строительству трамвая. Так как помимо него строились новые промышленные объекты и в связи с их вводом в действие нужно провести туда первую линию для доставки рабочих. Газета писала: ***«На днях в город прибыла группа инженерно-технических работников Московского института «Промтранспроект». Основной задачей этой группы являются изыскательские работы, ознакомление с местностью для ведения проектных работ по строительству трамвайной линии в районе города. Работники института пробудут в городе более полутора месяцев и изготовят часть рабочих чертежей»***. В 1960 году на 7-й сессии горсовета депутатов трудящихся практически был решен вопрос о строительстве трамвая. В январе 1961 года руководство химкомбината и города обратились в Совнархоз и Министерство химической промышленности с предложением о развитии внутриго-

родского транспорта, и в июне 1961 года было принято решение о прокладке трамвайной линии, связывающей железнодорожный вокзал с химкомбинатом. Первая очередь трамвая должна пройти от ул. Загородной (ныне Стопани) до ул. Ленина и Менделеева и до проходной химкомбината. Вторая очередь должна была уходить направо в город, то есть с ул. Ленина на ул. Интернациональную и до Центрального рынка. Получалось, в общем, около 8 километров путей. Сооружения трамвая начато в конце 1962 года. Строители СУ-5 треста «Востоктяжстрой», которым поручена работа, проложили первые метры трамвайного полотна. Работа по возведению трамвайной системы началась со I квартала 1963 года, строительство было объявлено общегородской стройкой. 5 апреля 1963 года по постановлению Исполкома городского совета №75 принимает окончательное решение о его строительстве. Даже комсомольцы и молодежь профтехучилищ планировали в учебном 1964-1965 году собрать 100 тонн металлолома и передать его на изготовление вагонов. Также активно призывали всю молодежь и учащихся города принять активное участие в сборе металлолома и вносить его в фонд строительства трамвайной линии. Одними из первых за обязательства взялись ученики городского профтехучилища №11 (ГПТУ-11). Один из пунктов которого говорил: ***«Собрать металлического лома для строительства трамвая в городе не менее 100 тонн».*** Только за один воскресник гвардия будущих строителей собрала 20 тонн вторичного сырья. За ходом строительства был установлен строгий общественный контроль. Но трамвай в процессе своего строительства рождался с большими трудностями.

Усольчане ждали от строителей трамвая в 1963 году, а затем в 1964 году, но работы по его сооружению шли крайне медленно. А причины были таковыми. Не хватало рельсов, шпал, нехватки рабочих рук, смена подрядчика, постоянные аварии, задержки с доставкой необходимых стройматериалов. На этом объекте не решен ряд других существенных вопросов и, главное, место строительства трамвайного парка. На это обратили внимание в Госстрое СССР, выдав заключение о том, что размещение трамвайного депо в 26-ом квартале нецелесообразно: ***«…так как наличие последнего ухудшает организацию застройки жилого микрорайона и санитарно-гигиенические условия проживающего населения вследствие шума, возникающего от движения трамвая. Трамвайный парк следует разместить в соответствии с генпланом города в Привокзальном районе»***. Госстрой СССР весь 1963 год настаивал на ***«включении пункта о необходимости форсирования строительства инженерных коммуникаций и трамвая в Привокзальном районе города».*** Но Привокзальный район на 240 000 квадратных метров жилья предстояло еще только начать строить. Не было никаких инженерных коммуникаций, канализационного коллектора, водоводов, магистральной теплотрассы, автомобильной дороги, высоковольтной линии электропередач. Какой уж там трамвай! Поэтому на заключении Госстроя СССР заместитель директора Усольского химкомбината Пахомова пишет свое особое мнение: ***«Расположение трамвайного депо в 26-ом квартале, согласованное с облисполкомом и санэпидстанцией, вызвано необходимостью в кратчайшие сроки решить вопрос перевозки рабочих на площадку химкомбината. Расположение депо на расстоянии 100 метров от жилых домов исключает какое-либо осложнение в организации отдыха и исключает шумы. Депо необходимо оставить на 26 квартале».*** Тем не менее, строительство утвержденной первой очереди продолжалось.

Строительство трамвайного депо вел участок СМУ-1. Все работы планировалось выполнить в октябре 1965 года, но подводил завод ЖБИ с поставкой железобетонных конструкций: колонн, панелей, плит и ферм перекрытия. В итоге, по состоянию на 23 января 1965 года, не было освоено и половины отпущенных средств. Огромный котлован, где раньше брали глину, горы грунта и мусора, поросших травой, мешали пусковой стройке. Вопрос о движении трамвая неоднократно обсуждался в горисполкоме. Вторая сессия городского Совета депутатов трудящихся отметила: ***«Тревожит и строительство трамвайной линии. В тресте «Востоктяжстрой» не принимают действенных мер по ее форсированию. На трассе затишье. Строителям должны оказать помощь и трудящиеся города. В ближайшее время горисполком разработает мероприятия такой помощи, да и коллектив треста не должен упускать дорогого времени».*** На строительство трамвайного депо были направлены две бригады СМУ-15, которым пришлось форсировать отставание, допущенное их предшественниками из СУ-1, в сложных условиях недостатка строительных материалов и техники. В начале сентября управление механизации направило сюда 7 бульдозеров и скреперов. За короткий период они разработали и переместили тысячи кубометров грунта. За смену скрепером перемещают на 200 метров до 400 кубометров, невзирая на плохую погоду. Параллельно шло строительство посадочного павильона и разворотного кольца на улице Загородной. Но очередной срок сдачи первой очереди трамвая – август 1965 года – не состоялся. Так как 26 июня того же года бюро горкома партии строго указало на низкие темпы сооружения комплекса трамвайного хозяйства, заказчика обязал парткомы трестов «Востоктяжстрой» и «ВЖПС» взять под партийный контроль ход строительства трамвайных путей и депо. Но партийное внимание, не подкрепленное организаторской работой, не дало результата. К 1 октября 1965 года из общей сметной стоимости комплекса 3 миллиона были освоены лишь 1,5 млн. Протяженность трамвайной сети в 8 километров проложена лишь половина. Требовалось 200 тонн рельсов, 2 километра силового кабеля, 59 калориферов и другое дефицитное оборудование. Сложности возникли при проведении работ на пересечении ул. Ленина и Интернациональная. Бригада СМУ-11 при устройстве коллектора ливневой канализации столкнулась с обилием грунтовых вод. Сдерживали балластировку путей горы мусора и грунта на ул. Менделеева. Здесь работали 4 бригады СМУ-5, в дни летних каникул прибавлялись школьные бригады, но темпы строительства все равно оставались недостаточными.



Ул. Менделеева до трамвая. Район дома детского творчества (ДДТ). Первый трамвай здесь проедет буквально через 6 лет – 1961 год, личный фотоархив Игоря Вуйцика



Перекрёсток 3 улиц и 4 дорог. Вот так выглядел перекрёсток ул. Ленина, Интернациональная и Менделеева в 1962 году. Деревянный тротуар, деревенские домики, грунтовая дорога среди растущих четырёхэтажек. До первого звона трамвайного колокольчика остается 5 лет – 1962 год, из фондов музея народного образования



Зарождается трамвай. Московский тракт ещё обычная дорога. На переднем плане строительство домов по ул. Загородная (затем ул. Стопани) и грузовик венгерского производства Csepel D-450N (Чепель Д-450) – 1963 год, Эдгар Брюханенко



Асфальтирование автодороги и прокладка трамвайных рельсов по ул. Менделеева. Вдали ул. Интернациональная еще пока состоящая из деревянных домов. Рядом стоит каток ДУ-50 – 1966 год, из фондов музея народного образования



Строительство трамвайных путей по ул. Менделеева – 1966 год, из фондов музея народного образования



Ул. Загородная. Единственное фото КТМ/КТП-1, привезённого с Иркутска. – 1967 год, из газеты «Восточно-Сибирская правда»

В июле 1966 года прокладка первой очереди трамвая и возведение трамвайного депо были закончены. Заказчик – Иркутский химкомбинат №1. Затем создал в своей структуре трамвайный цех и назначил его начальником Леонида Арсентьевича Иноземцева. 15 октября 1966 года строители и эксплуатационники произвели первую обкатку трамвая. Управляющий трестом «Востоктяжстрой» Гришин перерезал ленточку, и трамвай двинулся в путь. Его первый путь начался от трампарка до фабрики-кухни. Но запускать пассажирское сообщение еще было рано, необходимо дождаться, когда вся инфраструктура будет готова на 100%. В то же время нужно было создать коллектив и ввести в эксплуатацию всю трамвайную инфраструктуру. От депо до тяговых подстанций. Приобрести подвижной состав, обучить водителей, укомплектовать службы необходимыми механизмами и приспособлениями. За помощью обратились в Иркутск и Ангарск, ведь там больше опыта, больше знаний. Обучение будущих водителей происходило именно там. В 1966 году была сформирована первая группа водителей трамвая в количестве 30 человек и направлена на обучение в трамвайном депо Ангарска. Одними из первых водителей, кто готовил водить трамвай, были жительницы Иркутска Людмила Александровна Панфилова, Раиса Филипповна Щербакова и Любовь Васильевна Давина. В декабре этого же года 22 человека окончили курсы теоретического обучения на водителя трамвая по вагонам модели РВЗ-6 и МТВ-82, без практической стажировки на линии. Причем эти две модели никогда не эксплуатировались в Усолье. На должности электриков, слесарей, механиков, ремонтников можно было взять молодых людей, которые выпускались с технических училищ, а вот с выбором подвижного состава был очень мал. Посоветовавшись с друзьями-коллегами из Иркутска, выбор выпал на Усть-Катавские вагоны модели КТМ/КТП-2.



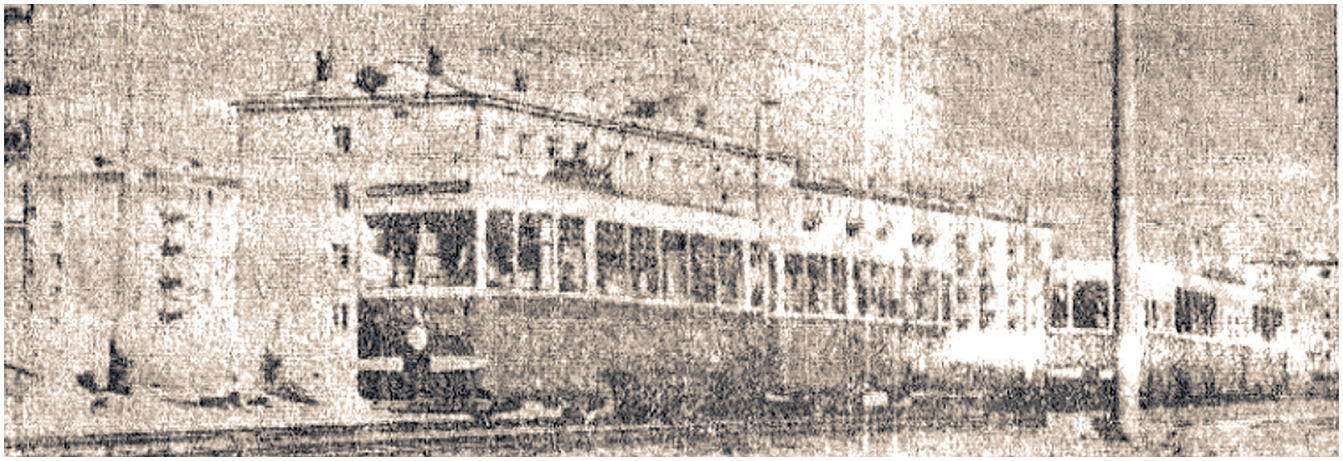


Неизвестные кадры Усольского трамвая. Транспортировка первых трамваев модели КТМ (или КТП-2). Снято со второго этажа дома быта «Усольчанка». Вид на задний двор домов по ул. Ватутина – декабрь 1966 года, Иосиф Ауштокальнис, прислал Сергей Бутаков

В четверг, 23 февраля 1967 года, в теплый и солнечный зимний день, в честь 49-й годовщины Красной Армии, состоялось торжественное открытие трамвайного движения в нашем городе. Открыт маршрут №1 «Загородная – Пожарное депо» (тогда еще не существовало треугольника «Управление», а кольцо было чуть-чуть дальше). Первым трамваем, который пошел по Усолью, стал старенький вагон, подаренный Иркутском – КТМ-1 с прицепом КТП-1, на котором можно было ездить и осваивать работу. КТМ-1 с №009 под управлением водителя первого класса Галины Веселковой с кондуктором Нина Дюсмикеевой навсегда войдет в историю города и трамвайного хозяйства. А вообще первым водителем трамвая в нашем городе стала молодая девушка Валентина Сергеевна Ткачева, а первый кондуктор Нина Марковна Фомина. Также известно имя самого первого пассажира Усольского трамвая. Им стал житель 26-го квартала, старожил города Павел Петрович Цанин. В честь этого он получил бесплатный билет на год лично от начальника трамвайного цеха. Расписание движения было временное: с 6:00 до 9:30 и после перерыва, с 16:00 до 18:00. Тем не менее, все пассажиры довольны, стал намного удобнее и быстрей проезд по городу. Обсуждая радостное событие, усольчане высказали свои предложения транспортной службе. К некоторым, наверняка, строго прислушались. Так, жители 26 квартала предлагали сделать остановку в районе почтового отделения. Там же расположены аптека, кафе, напротив, бытовая вставка 24 квартала. Да, это говориться об остановке «Юбилейный». Да и без этих культурных заведений жителям квартала было бы удобнее иметь здесь остановку, чем на той территории, где сейчас находится ул. Загородная. Но среди КТМ/КТП-1 одновременно трамвайную систему открывали современные вагоны, в то время – КТМ/КТП-2. В депо стали они поступать летом-осенью 1966 года. 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.



КТМ/КТП-2 бежит вдоль домов 26-го квартала по ул. Загородная в сторону одноимённой конечной – 1967 год, из газеты «Ленинский путь»



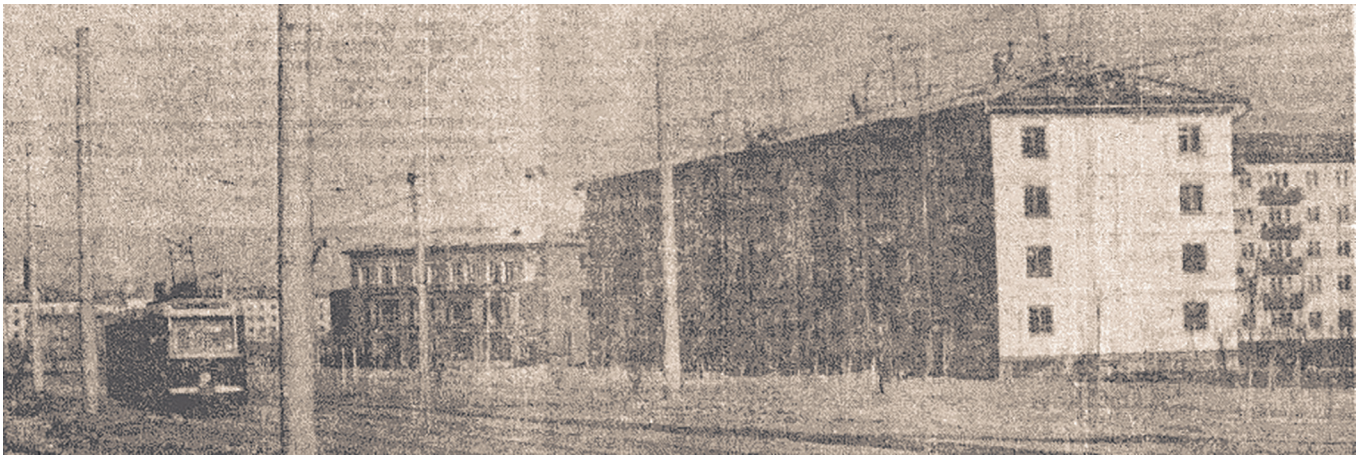
2 поезда КТМ/КТП-2 на ул. Загородная – 1967 год, из газеты «Ленинский путь»



Ул. Интернациональная до трамвая – 1968 год, из фондов музея народного образования



КТМ/КТП-2 пересекает будущую Комсомольскую площадь. Нет пока дворца культуры и гостиницы «Усолье» – 1968 год, Леонид Лебедев, прислал Леонид Мухин



КТМ/КТП-2 мчит по ул. Ленина в сторону магазина «Юбилейный» (одноимённая остановка). Вдали – трёхэтажное здание торгового дома «Восход» – 1969 год, из газеты «Ленинский путь»

В первые недели после рождения трамвая на работу некоторые работники «Химпрома» умудрялись 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 к 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 трогаешься с остановки, чтобы пассажиры, которые висели на всех четырех дверях и не давали закрыть двери, «отпали», или на перегонах резко тормозили, и пассажиры, со смехом «утрамбовываясь», позволяли закрыть двери. Вспоминается такой случай. 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 поручень. В марте 1967 года трамвай перевозил каждый день более 3000 пассажиров, но городу нужны были новые маршруты и направления. Особенно связать химкомбинат с Привокзальным районом, застройка которого началась в 1968 году.

В мае 1967 года в городе появился трамвайный поезд, изготовленный из металлолома, собранного учащимся ГПТУ-11. Началось это около года назад. Тогда учащиеся технического училища выступили инициаторами небывалого по масштабам соревнования между коллективами предприятий города по сбору металлического лома. В их обязательствах было записано – собрать за год не менее 100 тонн железного лома для изготовления из него партии трамваев для нашего города. Соревнование развернулось между группами учащихся и в самом училище. Тон ему задала группа №10 будущих сантехников, ребята которой собрали более 10 тонн лома. Особенно отличились Анатолий Афанасьев и Василий Низовцев. Они выполняли роль «разведчиков» – находили залежи лома, а затем вызывали туда транспорт и остальных ребят. За свой труд группа была вознаграждена. Их бесплатно возили в Иркутск на цирковое представление. Но все же главное вознаграждение ждало весь коллектив преподавателей и учащихся ГПТУ несколько позднее. 27 апреля 1967 года на территории трамвайного депо состоялся митинг по поводу выхода на линию первого трамвая, полностью изготовленного из металлолома, собранного учащимися ГПТУ-11. Открыл его директор училища В.Г.Спешилов. Он рассказал о том, как, жертвуя всем своим свободным временем, ребята занимались сбором металлолома, как ежедневно составлялись сводки о количестве лома, как обсуждался этот вопрос на заседаниях бюро ВЛКСМ и педсовета. И вот результат – вместо 100 тонн по обязательству собрано 122, вот он результат. Старые кровати, поломанные трубы и ржавые жестянки воплотились в новенький, сверкающий свежей краской трамвайный поезд из двух вагонов. Блестят на солнце трубы духового оркестра ГПТУ, исполняющего «туш». Ребята садятся в вагоны «своего» трамвая. Об их труде будет знать каждый его будущий пассажир – на вагонах написано: ***«Изготовлен из металлолома, собранного учащимися ГПТУ-11»***. Затем весной 1973 года пионеры школ города повторили успех 1967 года. В городе проходил месячник по сбору металлолома под девизом «Трамвай-городу», в период которого собрано 339 тонн металлолома. Больше на изготовление трамваев из металлолома в последующие годы не собирали.

2 февраля 1968 года началась укладка трамвайных путей от перекрестка улиц Ленина и Интернациональная до рынка. Это являлся второй важнейший объект благоустройства после Комсомольского проспекта. Строительство вела бригада СУ-6 треста «Иркутскспецстрой», СМУ-1 и Сибэлектромонтаж. Во многом помогала общественность. На субботниках и просто в свободное от работы время юноши и девушки ОРСа, химкомплекса, швейной фабрики «Революционный труд» и других предприятий и организаций города укладывали рельсы, разравнивали гравий и так далее. Строительство велось 2 года. Это говорит о том, что строительство новой линии трамвая являлось общегородской стройкой. С высоко поднятой головой ходили строители. Мол, вот мы как: ***«Раз-два, и сдадим линию в эксплуатацию ко Дню строителя (9 августа 1970 года), вот какой подарочек преподнесем усольчанам»***.

1970 год начался для Усолья-Сибирского с расширения новых границ. На то время в городе проживало почти 100 000 человек. Из них 60% – до 28 лет. Молодежь безалаберно ехала на подножках, буфере, цеплялась за лестницу вагона. На остановках дружинники и контролеры трамвайного цеха штрафовали нарушителей, но те всё равно цеплялись за трамвай. Но 9 августа 1970 года трамваи не поехали в сторону рынка. С этим возникли большие трудности. Связано было с ландшафтом, землеотводом, коммуникациями и задержкой доставки нужных материалов. И всё же в конце октября этого же года были введены в эксплуатацию новые 3 линии. В промышленной зоне – от пожарного депо направили две линии – налево до ремонтно-механического завода (ныне ПЗО), направо – до 9-ой столовой и в городской части – от перекрестка улиц Ленина и Интернациональная до центрального рынка. Развитие трамвайной сети требовало увеличение рабочих мест, больше водителей и кондукторов, ремонтных и вспомогательных служб. Горисполком своим решением постоянно обращал внимание на низкие темпы: ***«Неудовлетворительно прорабатывается вопрос дальнейшего строительства трамвая в Привокзальном районе и требует от химкомбината обеспечить решение вопросов, связанных с устройством контактной сети, проектным решением по временному кольцу питающей кабельной линии. И срочно решить вопрос по сносу жилых домов, линии связи, инфекционной больницы, мешающей строительству трамвая».*** С 1970 года в городе начали поставлять крупными партиями новую модель трамвая, которая сегодня остается основной моделью в трамвайном хозяйстве Усолья – КТМ-5М3 (71-605). В 1976 году в СССР была введена единая нумерация рельсового транспорта. А до этого в 1970 году привезли КТМ-5М, «Урал», которые были сделаны полностью из пластика, однако после случаев пожара и возгорания в некоторых городах страны были отстранены и списаны в 1971 году. Усолье-Сибирское становится первым городом в области, который начал их эксплуатировать. В соседних – Иркутске и Ангарске ездили на РВЗ-6. По мере выхода из строя некоторых вагонов на замену приходили другие: штучные поставки в конце 1970-х – начале 1980-х годов. В декабре 1979 года были списаны последние КТМ/КТП-2. По состоянию на 1 января 1980 года на балансе числятся только вагоны модели КТМ-5М3 в количестве 51 штуки.

Уже в 1971 году все силы были брошены на строительство трамвайной линии на рождающийся Привокзальный район. Прокладка продолжалась и находилась под строгим контролем властей. Её строили химкомбинат, СУ-6, СУ-10, «Сибэлектромонтаж» и «Гидроспецфундаментстрой». Главной целью была доставка рабочих на дневные и ночные смены. И всё на этом, а насчет доставки пассажиров на вокзал, видимо, решили позже. А вообще, как известно, в советской практике строительства. Сначала, когда рождался какой-то квартал или микрорайон, строили котлованы и фундаменты будущих зданий, прокладывали асфальт. и сразу туда проводят транспорт, а затем уже коммуникации и постепенное возведение жилых массивов. Но трамвай к вокзалу горожане будут ждать почти 40 лет. Планировалось, что в августе 1973 года сдадут линию на Привокзальный в эксплуатацию в честь дня строителей. И с этим тоже возникли проблемы. Срок был перенесён на 7 ноября, но был сорван. Тяжело было вести работы на участке от ул. Суворова до ЗГО. Для выравнивания пути необходимо было уложить 500 кубометров гравия, установить 60-метровую водопропускную трубу и устроить переход через речку Скипидардку. Это сложное гидротехническое сооружение, предполагавшее одновременно и создание городского пруда под названием Молодёжное (в народе – Калтус). Хотя рельсы и проложены, но пока под ними водопроводные трубы, пуск трамвая был невозможен. Перенос водопровода – объемная работа и требует ни одного дня – недели. Укладка полотна была лишь половиной «трамвайной» проблемы, и, тем не менее, в декабре 1973 года рельсы дошли до конечной точки, была запитана контактная сеть. Последний рывок был сделан в новогоднюю ночь. Уже в январе 1974 года торжественно открывают линию от Центрального рынка до Привокзального района. Маршрут №2 был продлен и стал именоваться «9-я столовая – Привокзальный», а также был открыт №3 «Загородная – Привокзальный». Вспоминается открытие движения до данного района. Там же прошла презентация нового подвижного состава КТМ-5М3. Она 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. Система выросла на 2,67 км больше, но эти общие 10 км или 27 км в развёрнутом виде оказались маловатыми для быстрорастущего города, потребовалось продолжение развития, и это желание сбылось через 2 года. Тогда, до и после 1974 года, автобусы, а потом и трамваи ездили чуть не по строительной площадке, по только что уложенным рельсам и асфальту, по проспекту Красных Партизан и следовали на Привокзальную площадь (туда ходил только автобус).



Дома по ул. Менделеева бежит КТМ/КТП-2 (27+28). Все первые этажи домов без всяких магазинов – 1971 год, из фондов музея народного образования



На общегородском субботнике или строительство трамвайной линии в сторону Привокзального района. Район центрального рынка и швейной фабрики. Женщины лопатами засыпают щебнем шпалы. Рядом стоит гусеничный трактор ДТ-54 – 1973 год, из фондов музея народного образования







Подборка фотографии, сделанные на строительстве трамвайной линии в сторону Центрального рынка. Первое фото – Работники ОРСа выходили на благоустройство города. На снимке коллектив магазина №81, работающий на линии по ул. Интернациональная. Второе фото – На перекрёстке улиц Интернациональная, Ленина и Менделеева. Третье фото – На субботние накануне Дня строителя трудились работники управления химкомплекса. Здесь занимались расчисткой путей новой трамвайной ветки на ул. Интернациональная – 1970 год, из газеты «Ленинский путь»



Новенькие пятиэтажки по ул. Интернациональная – 1971 год, из фондов музея народного образования



Вид на ул. Ленину с крыши здания управления треста «Востоктяжстрой» – 1975 год, Юрий Дорохов

Сессия горсовета в 1974 году обязала трест «Востоктяжстрой», СУ-10, СУ-6, СМУ-5 и химкомбинат сдать в эксплуатацию линию до «главной аптеки Сибири» – Химфармкомбинат (ХФК), впоследствии – химфармзавод (УСХФЗ). Трамвайную ветку еще называли «Фармовским плечом» и трамвайным БАМом. О появлении трамвая в сторону комбината заговорили в 1971 году, когда предприятие ввели в эксплуатацию и выпустили свою первую продукцию. И нужно было

доставлять сотрудников. Газета «Ленинский путь» писала: ***«В 1972 году возле корпусов химфармкомбината зазвенят первые трамваи – будет пущена в эксплуатацию трамвайная линия».*** Естественно, здесь строительство не обошлось без проблем. Не находят общего языка не только заказчики с генподрядчиками, но и строители со строителями. Вот тому характерный пример. На протяжении года линия на УСХФЗ стояла в полугодовом состоянии. Пуск ее был – непременным пунктом в повестках почти всех совещаний по строительству. Несмотря на критику на всех уровнях, дело не подвигалось. И только осенью 1976 года лед, наконец, тронулся. В Усолье-Сибирское прибыла специализированная бригада по устройству железнодорожной сигнализации, из-за нее, собственно, и задержка со сдачей трамвайного пути. Время их пребывания в городе ограничено, но и оно теряется в пустопорожних препирательствах с руководителями СУ-6 треста «Иркутскспецстрой», которые не хотели подготовить для специалистов фронт работ. До конца года оставалось 3 месяца, которые для строителей во многом были решающими. Сложность и обилие задач требовали максимального напряжения сил, умелого использования техники, каждого рабочего часа. Особенно важно добиться в этот период своевременного материально-технического снабжения пусковых участков, полной согласованности между заказчиками, генподрядчиками и субподрядчиками. Партийным, профсоюзным и комсомольским организациям нужно внимательно разобраться с положением дел на каждой строительной площадке, принять энергичные меры к тому, чтобы своевременно ликвидировать возникающие неполадки в строительном конвейере, держать под повседневным контролем ход дел на пусковых. Все объекты, намеченные под сдачу в эксплуатацию в первом году 10-й пятилетки, должны в декабре быть в строю и с этими обязанностями справились. Уже в декабре 1976 года трамвайный колокольчик зазвенел на химфарм. Линия от РМЗ до «главной аптеки Сибири» была торжественно открыта. Новая ветка с протяженностью 3,12 км, из них почти 2,5 км шли прямо по Московскому тракту. В результате этого был продлён маршрут №2 «ХФК – Привокзальный» и открыт укороченный вариант «двойки» маршрут №4 «9-ая столовая – Привокзальный». В середине 1970-годов запускался экспериментальный и самый малоизвестный маршрут трамвая – №5 от Загородной до ХФК. Он считался как мистический. То он есть, то их нет. То его видели, но его не помнят. Словно маршрут-призрак. Но «пятёрка» действовала регулярно. Высказывались вполне справедливые мнения и просьбы, чтобы маршрут работал во все дни недели и не до 23.00, а до 1.30. Это говорит о том, что маршрут был востребованным, но его закрыли в конце 80-х годов, возможно, был объединён с «единицей». Такая участь произошла и с маршрутом №4, его тоже закрыли, объединив со 2-м маршрутом.

В январе 1977 года Государственная комиссия приняла в эксплуатацию линию на УСХФЗ. Строителями выполнено работ более чем на 1 000 000 советских рублей. С вводом в эксплуатацию линии были связаны северная, промышленная и самая дальняя – южная жилая часть Усолья. Общая протяженность трамвайного пути составила 32,5 километров. На этом расширение трамвайной сети остановилось на долгие годы. Затем для удобства и для пеших прогулок была заасфальтирована пешеходная дорожка вдоль самой линии. Она и сегодня существует, но частично заросла и позабыта. Линия на химфармкомбинат по праву считалась уникальной стройкой для Усолья. Её строители и сами горожане называли своим маленьким «БАМом». Вполне возможно, что Усолье-Сибирское было одним из немногих городов бывшего СССР, где трамвай ездил не только по федеральной трассе, но и по лесному массиву. Казалось, что это некий междугородний трамвай, но, к сожалению, шел только до проходной «главной аптеки Сибири». Перед самой конечной «ХФК» присутствует лесной массив, даже интересно то, что трамвай словно едет по тайге, по Транссибирской магистрали, через «зеленый» коридор или по Трансполярной магистрали, где все засыпано снегом. Так казалось всем усольчанам, но не стоит забывать, что с правой стороны – автомобильная дорога.

Уже трамвай, как основной вид городского транспорта, смог разрешить транспортную проблему в городе. В 1977 году трамвай перевозил каждый день свыше 60-70 000 человек. В распоряжении горожан на линии было 28 вагонов. При этом население города Усолье-Сибирское к этому времени составляло более 103 тысяч человек. Поток пассажирских перевозок в городе тоже изменился. Их значительную долю принял на себя трамвай – удобное и надежное средство передвижения и сообщения, особенно на маршрутах с большим потоком пассажиров. С ростом города усложняются задачи перед автобусом и трамваем. Если раньше надо было ввести в строй не только автобусно-трамвайные инфраструктуры, то сейчас вставала еще одна важная задача – совершенствование движения, создание больших удобств пассажиров и улучшение культуры обслуживания. Всего на то время было 5 маршрутов, и каждый день трамвай перевозил ежесуточно ранее сказанных 60-70 000 человек. С вводом новой линии до химфармзавода первая очередь трамвайного комплекса в объеме проекта не была закончена. После открытия сети не было окончено строительство депо, не доделаны парковые пути, отсутствовали 2 тяговые подстанции, в целом их будет 3, и другие объекты путевого хозяйства. В критическом состоянии энергетическая база. Мощность тяговых подстанций, состояние питающих и отсасывающих фидеров уже не позволяют вводить «плечо» на химфармкомбинат без значительных потерь мощности. падения напряжения в контактной сети. Требуется радикальное техническое решение. Трамвайный парк находился в руках ПО «Химпром». Была идея о необходимости передачи трамвайного хозяйства в руки специализированного управления. Это позволило бы быстрее решить многие проблемы и наладить по-настоящему чёткое и правильное трамвайное сообщение. Необходимая подготовка для такой передачи велась 10 лет. Тем более, город имел еще один серьезный транспортный резерв, который может понадобиться в ближайшем будущем. Согласно плану, который предусматривал проект развития Усолья-Сибирского вплоть до конца минувшего тысячелетия, должны «растянуть», то есть застроить микрорайоны вдоль линии ВСЖД на 12 километров! Использование электричек, автобусов и, возможно, трамваев позволило бы быстро перевозить трудящихся на ТЭЦ-11, химфармзавод, базу стройиндустрии и сам «Химпром». Как следовало ожидать,

нужно было тщательно проработать все ошибки и недочеты для дальнейшего развития транспортной инфраструктуры города, начиная от обслуживания пассажиров и заканчивая маршрутной схемой. Это позволило бы избежать диспропорции между дальнейшим развитием подвижного состава, ремонтных баз и построить материально-техническую базу городского транспорта на основе достижений техники и передовой практики.

В работе трамвая оставляла желать лучшего культура обслуживания. Часть вагонов имела ободранный, неприличный, некрасивый вид и требовала соответствующего ремонта, несвоевременно из них убирался мусор. Для нормальной эксплуатации первой очереди трамвая необходимо было приобрести 8 поездов (16 трамваев) для замены формально устаревших КТМ/КТП-2. Все это сдерживало передачу трамвайного комплекса в ведение Министерства коммунального хозяйства РСФСР. Руководству химкомбината в этом вопросе надо было идти навстречу интересам жителей Усолья. Уже к декабрю 1979 года были отстранены и списаны последние двухосные трамваи КТМ/КТП-2. До сих пор на территории трамвайного депо стоят 2-3 вагона в качестве хранилищ, ещё один вагон находился вплоть до 1997 года во дворе филиала ИРНИТУ на ул. Менделеева, 65. И это не во дворе, а в кустах. КТМ/КТП-2 имели бортовые номера от 1/2 до 43/44. Первые 14 поездов поступили в 1966 году (как раз было пробное движение), до 1969 года еще 7 поездов и один б/у из Иркутска. По состоянию на 1 января 1980 года на балансе числятся только вагоны модели КТМ-5М3 в количестве 51 штуки.

В 1978 году впервые в истории трамвайного хозяйства проведён капитальный ремонт первых 10 вагонов КТМ-5М3 на Воронежским ремонтным трамвайно-троллейбусном заводе (ВРТТЗ). Стоит отметить, что до конца 1990-х годов усольские вагоны «гастролировали» по стране. Целыми грузовыми железнодорожными платформами загружали и отправляли в большое путешествие. Красноярск, Новосибирск, Омск, Екатеринбург, Нижний Новгород и др. Потому что их отправляли на капитальный ремонт на вагоноремонтные заводы Перми (ПВЗ) и Воронежа (ВРТТЗ), которые были знаменитыми на всю страну. Наряду с Усть-Катавским (УКВЗ) и Петербургскими (ПТМЗ) вагоностроительными заводами. ВРТТЗ трамвайную спецтехнику и привозил на ремонт вагоны с многих городов страны: Коломна, Ростов-на-Дону, Рязань, Ярославль, Иваново и сам Воронеж, а на ПВЗ привозили вагоны с ближайших регионов РСФСР: Прокопьевск, Усолье-Сибирское, Нижний Тагил, который известен своим легендарным Уралвагонзаводом (УВЗ) и, конечно же, Иркутск с Улан-Удэ. В 1980 году начали осваивать систему многих единиц (СМЕ). Это когда к одному вагону прицепляют второй и даже третий. Они выпускались на линию в часы утренних и вечерних пиковых нагрузок.

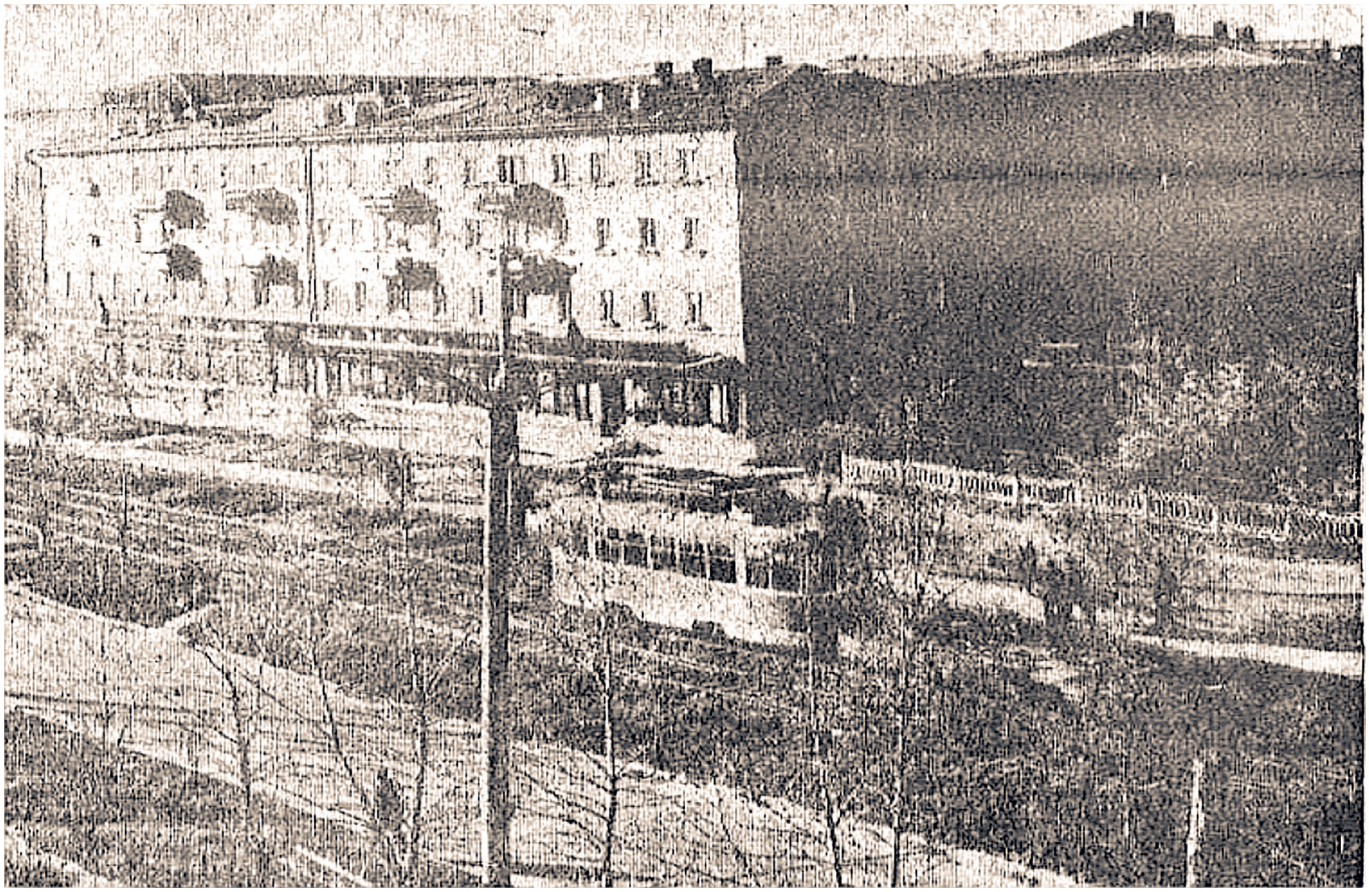
После открытия ветки на химфармкомбинат появилась большая проблема. Во время погрузки-выгрузки новых трамваев с железнодорожных платформ на кольце «ПЗО». Трамвайный цех вынужден был приостанавливать движение, чтобы не платить за простой железнодорожного состава штрафы. Конечно, эта проблема разрешима. Необходимо было в районе пересечения трамвайных железнодорожных путей построить погрузочно-разгрузочный тупик. Имелась проектно-сметная документация для такого строительства. В решении рабочей и государственной комиссий, принимавших трамвайную линию. Эта работа была поручена химфармкомбинату. В итоге к 1985 году этот тупик построили собственными силами. На самом деле он назывался гейт (в железнодорожном контексте), имевший специальный путь для передачи вагонов из одной сети в другую, еще были построены светофор, диспетчерский пост, который вообще не относится к трамвайной инфраструктуре, 2 тупика с противоположной стороны.



С каждым годом хорошел и благоустраивался наш родной город. Неузнаваемым становится его облик. На месте низеньких одноэтажных домишек вырастали 80-90 и даже 110-120-квартирные гиганты. Оживленными становились и улицы, и проспекты, и перекрёстки. На фото один из оживлённых перекрёстков – ул. Ленина и Комсомольский проспект. Автобус ПАЗ-672 у магазина «Восход» и КТМ/КТП-2 (17+18) – 1973 год, из газеты «Ленинский путь»



КТМ/КТП-2 (7+8) поворачивает с ул. Ленина на ул. Стопани. На кадре – легендарный широкоформатный кинотеатр «Кристалл», работавший с 1971 по 1996 годы. Его фасад был чист – ни наглядной агитации и лозунгов, ни навязчивой и уродливой рекламы. Только лаконичное название над фасадом и солнечные блики в его стеклянном обрамлении – 1973 год, Эдгар Брюханенко



Служебный КТМ-2 в роли вышки контактной сети. С ним же прицеп. Такой вагон проездил вплоть до 1983 года. Снято на ул. Ленина. Вид на магазин «Бирюсинка» – 1977 год, из газеты «Ленинский путь»

В 1985 году руководство «Химпрома» и Министерства химической промышленности РСФСР решило передать трамвай из рук ведомственного предприятия – ПО «Химпром» в руки городской администрации, то есть муниципалитету. Все основные средства были переданы на баланс нового предприятия. И с 10 ноября 1986 года по решению №539 Иркутского областного Совета народных депутатов было создано новое самостоятельное предприятие – «Трамвайное управление». Оно существовало до 31 июля 2002 года, а также были убраны билетные кассы. Почти все работники бывшего трамвайного цеха. На момент передачи городу трамвай перевозил до 50 000 человек, и на линию выходило 36 вагонов. За 1985 год он перевёз 20,2 млн. человек, а через год уже – 24,2 млн. В 1986 году с целью улучшения культуры обслуживания пассажиров, точнее организованную удобную и безопасную перевозку самых маленьких усольчан в трамвайном управлении проводился эксперимент с «Детским трамваем». 1-2 вагона предназначались для перевозки людей престарелого возраста, инвалидов, женщин с детьми, школьников и студентов к месту их назначения. Оборудованы плакатами и подписями. И отличить их от обычных не составило бы труда. Инициаторы эксперимента надеялись на сознательность взрослых пассажиров и убедительно просили не атаковать детский трамвай. Хотя они наверняка могли ходить полупустыми. От организованности зависел успех эксперимента, проводимого в интересах маленьких усольчан. В итоге так и произошло. «Детский» трамваи ходили полупустыми и приносили убытки предприятию. В итоге эксперимент продлился до 1989 года. В 1988 году предприятие обучало будущих водителей для трамвая Усть-Илимска. В 1987-1989 годах состоялась 2-ая массовая поставка вагонов КТМ-5М3 (32 штуки), которые до сих пор ездят по нашим улицам.

Проезд составлял всего 3 копейки. Трампарк перешел на бескондукторное обслуживание пассажиров еще в 1972 году. А с 1984 года вообще перешёл на бескассовый метод. Конечная цель являлась – освободить полностью водителей от продажи билетов и контроля за кассами. Раньше водители продавали билеты. Стоимость проезда на трамвае в СССР находился в замороженном состоянии с 1948 года, его запрещали поднимать. 40 лет держали одну и ту же стоимость. Себестоимость росла, в основном, из-за повышения стоимости новых вагонов, повышения тарифов на электроэнергию, материалы, комплектующие и т.п. Таким образом, возникала плановая убыточность. Однако вопрос этот не был отрегулирован в полной мере. Например, бились безуспешно за то, чтобы энергетическая компания с трамвая брала бы тариф за электроэнергию не как с промышленного предприятия, а как со сферы обслуживания. Но доказать энергетикам ничего не смогли, а поскольку электротранспорт всегда был третьестепенной отраслью, серьёзного лобби у него никогда не было.

До 1990 года никаких льгот для пенсионеров не существовало, все бабушки на базар за картошкой ездили на общих основаниях и платили в трамвае 3 копейки. А вот что касается льгот, то их было очень немного, и далеко не везде. Самые многочисленные льготники были – инвалиды войны (не участники, а именно инвалиды, так как участников было в те времена чуть не полстраны). Но эти льготы были в основном не денежные, а покупка товаров без очереди, получение квартир по льготной очереди и т.п. Вопрос о льготах в СССР не стоял настолько остро, как сейчас, так как система гарантировала социальную защищённость.

По состоянию на 1991 год в городе функционировало 3 трамвайных маршрута, 32,5 км путей, а если быть точным – 14,3 км в однопутном исчислении, 72 пассажирских и более 10 служебных вагонов, а в депо работало до 500 человек. Диспетчерских пунктов тоже было много, целых 5! На кольце «Загородная», в самом трамвайном парке, у столовой №9, в доме 34 по проспекту Красных Партизан и на химфармзаводе. На линию выходило 42 трамвая, в том числе в системе многих единиц (СМЕ), максимальная скорость по городу – 40 км/ч, на промзоне – 65 км/ч. Трамвай особо выделялся. Он давно стал привычным для жителей. Задуманный поначалу только для доставки рабочих к «Химпрому», он затем стал общегородским, при этом потеряв многое: в финансировании, заработной плате людей, в снабжении. Теперь он был вроде как сам по себе. Ежедневно он перевозил порядка 66 000 человек, а в наиболее напряженные – до 84 000. Это практически всё население города. Мощности трамвайного управления рассчитаны для выпуска на линию 43 трамваев, что для города вполне достаточно. Однако не укомплектованность коллектива, а не хватало 65 человек, и многие другие причины. Из-за нехватки рабочих рук обеспечивало выход только 37 вагонов. Вывод не радует: главный критерий – улучшение качества обслуживания пассажиров – не достигнут. Они объединены тремя взаимосвязанными сферами: состоянием материально-технической базы, финансированием и кадрами. Предприятие 3 года не получало новых вагонов, хотя из 70-ти имеющихся – 24 выпуска 1981 года. Они по всем статьям уже должны быть списаны. Но чем их заменить? 15 вагонов стоят в парке из-за отсутствия подшипников импортного производства. В условиях перехода на прямые договора по принципу бартерного обмена коллективу трамвайщиков самому вообще невозможно решить этот вопрос. Менять-то нечего. Еще сложнее стоит вопрос экономической и финансовой деятельности предприятия в новых условиях хозяйствования. Нет средств не только для модернизации и технического перевооружения транспорта, но и для его текущей эксплуатации. Заложена низкая рентабельность производства, а практически кроме основной деятельности заниматься ничем не могут. И как следствие, имеем большую текучесть кадров и не укомплектованность водителями, рабочими других основных профессий. В декабре 1991 года были поставлены последние 3 вагона для Усолья КТМ-5М3.

К началу 1990-х годов Усолье-Сибирское активно строилось в сторону посёлка Тельмы на сближение и возможное объединение с городом. В 1988 году был принят генплан «Город», по которому предусматривалось огромное развитие города, рассчитанное на увеличение численности жителей до 200 000 человек. Планировали завершить к III тысячелетию, то есть к 2000 году. Это мог быть большой исторический, транспортный и промышленный центр Иркутской области. Конечно, что первое хотели совершить, разобраться с транспортом. Одновременно с приближением городской черты к Тельме планировалось построить туда трамвайную линию. До 2000 года было предусмотрено построить 2 очереди трамвайного пути. Первая, самая такая знаменитая – до железнодорожного вокзала с дальнейшим продолжением через проспект Космонавтов, с выходом на основной трамвайный путь по Ленинскому проспекту. Срок строительства этого участка – 1990-1992 годы, но разработка и проектирование началась в 1970-х годах. Вот что писала газета «Ленинский путь» в 1977 году: ***«В связи с тем, что трамвайное кольцо попадает на пересечение проспектов Красных Партизан и Космонавтов, в задании на проектирование последнего предусмотрен вынос трамвайного кольца ближе к вокзалу. Проект выполняется институтом «Иркутскгражданпроект». Строительство проспекта Космонавтов, а, следовательно, и перенос трамвайного кольца, намечается на 1978-1979 годы».*** Кроме основного пути в проект вошло строительство тяговой подстанции, столовой, реконструкция самого депо. В 1993-1995 годах намечалось строительство второй очереди трамвайного пути по новому 9-му микрорайону. Ориентировочная стоимость строительства 2 линии оценивалось в 9 млн. рублей.

В промышленной зоне намечалось продолжение строительства трамвайной ветки от химфармкомбината до станции «Химическая». Рассматривался и вариант прокладки линии вдоль ул. Магистральной, Тургенева и 8 марта до сользавода. Планировали закупать новые трамваи с Усть-Катавского завода. На территории трампарка в 1990 году начали строить цех службы пути. Тот самый ангар, который виден со всех ракурсов: с ул. Куйбышева, если идти в сторону депо, из окон школы №10 и близ находящихся домов. По окончании строительства этот цех службы пути должен был заниматься предельно простой задачей – поддержание в исправном состоянии путей и обеспечение безаварийной работы трамваев. Планировалось построить за кратчайшие сроки, но, к большому сожалению, строительство цеха было прекращено в 1992 году. Успели построить каркас здания, стены первого этажа сделаны из кирпича. Сегодня недостроенный цех стал большим складом и постепенно рушиться.

В июне 1991 года заключен договор с Воронежским институтом «Гипрокоммундортранс» на разработку документации для расширения депо с 50 до 75 вагоно-мест и проведение путей от остановки «Привокзальный» до вокзала и линии, огибающей 8-й микрорайон. Планировалось, что в 1991-1992 годы уйдут на разработку документации, и после 1993 года начнется строительство. Но распад СССР помешал дальнейшему развитию трамвайной сети. Вихри, закружившие над страной в 1990-е годы, смели и радужные планы, и конкретные грандиозные проекты. Усолье не стало исключением. Так и остался на бумаге новый генплан, составленный с расчетом на рост населения до 200 000 человек. Город так и не приблизился вплотную к Тельме, не перешагнул через Транссиб, не спустился к Ангаре, и великие проекты по развитию Усолья «заглохли» навсегда.

В 1994 году появилась программа развития города на 1995-2000 годы, предложенная первым мэром Леонидом Белобородовым. Газета «Слово» писала о будущем внутригородского транспорта: ***«С целью жизнеобеспечения города требуется развитие транспортных предприятий, служб обслуживания. Мы приступили к строительству базы АТП в районе старого стадиона «Химик». Подготовлена документация по строительству трамвайной линии в районе Привокзального. Она должна дойти к железнодорожному вокзалу, пройти по проспекту Космонавтов за школой №5, выйти на Ленинский проспект. Подготовлена документация на строительство подземного автомобильно-пешеходного тоннеля в районе Зелёного городка»***. Однако дела до строительства жизненно важных объектов для города от больничного комплекса в 8-м микрорайоне до 9-этажных домов на Комсомольском проспекте так и не дошли в связи с экономической ситуацией и позже забылись навсегда.

Постановлением администрации Усолье-Сибирское от 13 мая 1992 года за №641в был зарегистрирован Устав муниципального предприятия «Трамвайное управление». Сферой деятельности было определено сразу же: перевозка пассажиров, услуги связи, транспортные услуги, услуги рекламы, производство и реализация ТНП, коммерческая деятельность. Из-за резкого снижения финансирования из городского бюджета и всей экономики в целом на трамвайных путях и контактной сети проводились только аварийные работы, были перебои и полная остановка движении всей системы, это произошло в конце мая – начале июня того же года. Усольский трамвай впервые за 25 лет своего существования остановил свою работу. Каждый сбой в движении городской сети становился заметен и обсуждался горожанами. Да и как иначе, ведь это приносило неудобства и нарушало планы. Но если встал трамвай, что делать? Не пешком же идти по шпалам в жаркое лето или морозную зиму. Но объяснения есть, и причина уважительная – замена дорожного полотна. Дело в том, что бегали трамваи еще по сталинским рельсам выпуска 1951-1953 годов. Срок службы их давно истек, так что пора менять, а средств-то нет! Замена происходила не совсем безболезненно для жителей Усолья. Могло бы предприятие организовать работы ночью? При желании, да. Но еще и при возможности.

Услышать похвалу в адрес работников трамвайного управления – редкий, почти небывалый случай. А вот поругать – это запросто и повсеместно. За фанерные окна, за закрытые средние двери, за отсутствие фар на лицевой стороне, за изрезанные сиденья, за большие интервалы в движении. Что, разве трудно схватить за руку мальчишку, поднявшего камень, чтобы швырнуть его в вагонное стекло? Разве это большая проблема выловить группу лиц, снимающих с вагонов фары? Даже сложно это назвать мародёрством. Внешний вид самих трамваев, кроме салона, тоже оставлял желать

лучшего, уже ездили не бело-красного цвета как раньше, а бело-красных тонов (коралловый, малиновый, бордовый, терракотовый, и другие), синих и зелёных не встречалось, в редких случаях были желто-красные и желто-коричневые. Это все можно простить, за фанерные окна, это вообще считали стилем 90-ых годов, по всей России, в каждом городе ездили, трамвай с кусками фанеры вместо стекла, потому что стекла разбивали, а может даже и сдавали в пункт приема стеклотары, ведь надо было на что-то жить. До начала 2010-х годов на лицевой части трамвая присутствовали решеточные колпаки на фарах, чтобы не украли. Про закрытые средние двери вообще не понять. Изрезанные сиденья – для шитья различной обуви, а потом эту обувь продавать на рынке.

Про закупку подвижного состава вообще не упоминали, смысла покупать что-то не было. Только вот в августе 1993 года появился необычный трамвай с бело-сине-серой окраской, четырьмя дверями, с полной вместимостью 197 человек, отличающийся от своих собратьев. Это вагон модели КТМ-8К, он же 71-608К, получивший номер 033. Он прослужил 28 лет. Списан и утилизирован в июле 2021 году.



На фоне недостроенного цеха службы пути. До 2006 года в любой день на линии могли быть только КТМ-5М3, а 033 и 047 отдыхать в депо, пока не пришли 71-619. Первый и последний 71-608К в Усолье – 16 мая 2001 года, Алекс Краковски

Нашим трамвайщикам принадлежали печальные рекорды: первыми в России они вернули в вагоны людей, чья профессия, казалось, вымерла за ненадобностью. Кондукторов в трамваи Усолья вернули в 1994 году. Вместо уже изживших компостеров. Во всем общественном транспорте стояли компостеры с выдачей билетов, но этим мало кто пользовался. Быть безбилетником, или как в народе говорили. «зайцем» было очень позорно и стыдно, более того, человек редко считал себя непойманным вором. и как бы стыдно становилось, что не заплатил за проезд и не отдал лишние копеечки для автомата, а это вклад для руководства трамвайного депо. Пассажиры в общественном транспорте привыкли видеть кондуктора-женщину, и вдруг – поворот! Кондуктором оказался – мужчиной! Да-да, есть такие парни, которые решили пойти против системы. Даже в Иркутске это давно стало нормой, там можно в некоторых трамваях встретить кондукторов, водителей-мужчин или, наоборот, водителей-женщин в троллейбусах.

Только к 2000 году в трампарке работало 10 парней-кондукторов и контроллеров. И все чаще с просьбой предоставить работу обращаются молодые, крепкие и здоровые парни. Конечно, можно согласиться с тем, что в то время из 15-20 заводов нашего города остались единицы. Они еле-еле сводили концы с концами, вакансии были редкостью, многие уезжали в Ангарск, Иркутск, и в условиях жестокой безработицы выбирать не приходилось. Кондукторы, помимо основной функции, следили за порядком и обеспечивали сохранность имущества. У них были средства связи и защиты от хулиганов, а также страховка от несчастного случая. Всё это давало определенные гарантии. И сегодня мы убеждаемся, что работу живых людей никакие компостеры и валидаторы не заменят!

В 1995 году остановилось движение на химфармзавод. Это временное закрытие привело к тому, что начали появляться мародёры. Эти товарищи, которые любят воровать, оказались вообще умными людьми. Они что делали? Во-первых, брали длинную палку, во-вторых, брали пилу. Наматывали ее на скотч и прикрепляли к этой палке. И, в-третьих, они пилили контактную сеть своим приспособлением, при этом, они не получали удар током. А через год, в 1996 было возобновлено движение трамваев на химфармзавод, но никто из усольчан и близ лежащих населенных пунктов не знал, что линии на УСХФЗ оставалось существовать 5-7 лет.

Ни одного вагона не возили на капитальный ремонт с 1992 года. Только в 1997-1999 годах на локомотивовагоноремонтный завод Улан-Удэ (УУЛВРЗ) продали 4–6 списанных вагонов. Это было сделано для того, чтобы завод мог полностью изучить вагоны КТМ-5М3. Все знают, что УУЛВРЗ в 1997-2002 годах проводил капитальный ремонт этой модели

трамвая. Основными заказчиками были сам Улан-Удэ и Иркутск. Отличная особенность этих вагонов были гладкие борта. Усть-Катавский завод выпускал КТМ-5М3 с гофрированными бортами. Даже сегодня по Иркутским и Улан-Удэнским улицам ездят вагоны, которые отправляли на ремонт в Улан-Удэ. А что Усолье? Было согласование с заводом, что мы отдаем вагоны, а они нам точили детали, то есть комплектующие, и тоже за деньги, но еще «Трамвайное управление» списывало вагоны, потому что пассажиропоток падал, закрывались некоторые предприятия. и даже люди переезжали в Ангарск или Иркутск. В 1998 году организовали участок по капитальному ремонту пантографов, а через 3 года своими силами разработали и создали магнитный дефектоскоп.

К 1998-1999 годам не использовался гейт, ведь уже больше не поступало новых вагонов, а в 2005–2006 годах вовсе был полностью разобран. В дальнейшем эти места заросли кустами, деревьями и мхами, но еще можно было увидеть остатки разобранных шпал, опоры КС, небольшую горку земли, где располагался сам гейт. В 1999 году произошло 3 события в жизни города. Это его 330-летие, 151 год курорту «Усолье» и поступление еще одного нового вагона, которого ждали 6 лет. В пятницу, 9 июля 1999 года, на станцию «Мальта» прибыл грузовой состав, среди двух железнодорожных платформ стоял вагон (будущий 047), а моделью оказалась модифицированная версия КТМ-8К – КТМ-8КМ. Только за 1990-е годы было списано свыше 20 трамваев. Если еще учесть среднюю продолжительность жизни трамвая, то получается всего 16 лет, в том же 1999 году каждый день выходило около 30, а когда-то их было 38-39. Все трамваи работали в час пик и едва справлялись с пассажиропотоком. А если дело было осенью, когда многие ехали на дачу копать картошку, складывать консервированные овощи в подвалы и потихоньку переезжать в квартиру, если кто-то все лето жил на даче, а также на химфармзавод, дополнительно перевозили не менее 1000 человек! Вагон проработал до февраля 2022 года, затем встал на консервацию и в июле 2023 года был списан и утилизирован. С 15 марта 1999 года «Трамвайное управление» стало являться юридическим лицом, стало иметь обособленное имущество, самостоятельный баланс, расчетный и иные счета в банках, бланки, штампы со своим наименованием, гербовую печать, а с 6 октября того же года предприятие становится муниципальным унитарным предприятием.

С августа 2000 года окончательно уходят в историю «фанерные» окна на трамваях, а с сентября на бортах начали наносить рекламу и перекрашивать сам подвижной состав. Вот что писала газета «СМ Номер один» от 20 сентября 2000 года: ***«Усольские рекламодатели осваивают все новые виды ненавязчивой рекламы. Одна крупная фирма недавно выступила с предложением о размещении своего логотипа на двух трамвайных вагонах. Теперь в Усолье появилось два желтеньких красочных вагона, что добавило разнообразия в привычную красно-белую палитру рельсового транспорта. Заказчик рекламы сделал всю работу самостоятельно, без помощи трамвайного управления, которое с удовольствием предоставило рекламодателю поле деятельности».*** Эти два жёлтеньких вагончика в рекламе телефонной компании «Байкалвестком» оказались вагоны 018 и 019. Можно смело сказать, что с этого момента город начал перекрашивать подвижной состав во что-то разноцветное и не связанное с бело-красными клонами. Как говорится: ***«Реклама – двигатель торговли!»***.



71-608КМ на территории депо. В 2001 году – самый молодой трамвай в городе, ему 2 года – 16 мая 2001 года, Алекс Краковски



Весь 1-й этаж дома №40 по ул. Интернациональная, без магазинов. Поезд 037+038 едет к остановке «Рынок». И прошло полгода, как «двойка» перестала ходить на УСХФЗ – 28 декабря 2001 года, Леонид Мухин

Первый год Нового века принес трамвайному хозяйству большую проблему, ставшей огромной потерей для всего города – линия на химфармзавод. Почти четверть века ветка успешно эксплуатировалась, в час пик двухвагонные системы из КТМ-5М3 забивались буквально до отказа и могли увезти сразу до 400-450 человек. С утра огромное количество рабочих ехало на работу, обратные рейсы вывозили в ночную смену, вечером наоборот. Теплое время года к рабочим добавлялось и множество дачников. Ведь поблизости от линий и через федеральную трассу находились посёлок Лужки и садовые товарищества. В общем, все было хорошо и даже прекрасно. Но в 1990-х годах экономическая ситуация в стране резко ухудшилась. Кризис и распад большой страны ударили и по флагманам усольской промышленности: химфармзаводу и «Усольехимпрому». Многочисленные сокращения работников «подрезали» поток пассажиров «двойки». При этом в негодность приходило и путевое хозяйство: нормативный срок эксплуатации трамвайного пути на обособленном полотне составляет 18 лет, а участок как раз это время отжил.

Ситуация была такой, что пути за 25 лет никто не ремонтировал и, видимо, не хотели. Однако было два возможных варианта проведения ремонтных работ. Первый предполагал замену сразу всех пришедших в негодность шпал и рельсов, на это требовалось 11-13 млн. рублей, у предприятия таких денег не было! Второй – ремонт этого участка пути. постепенно, в течение трёх лет. Тогда в 2001 году необходимо было изыскать только 4 млн. рублей для ремонта перегонов между остановками. Причем часть средств обязался выделить городской бюджет. ХФК, который на то время находился в кризисе, не смог попросту финансировать ремонт путей, хотя трамвай был основным способом доставки своих сотрудников. Действительно, закрытый участок в том виде, в каком он работал, и правда был ни к чему – двухвагонные системы и абсолютно ехали пустыми. Но, во-первых, ХФК работает. Можно было бы выполнять к нему рейсы в пиковые часы. Во-вторых, дачники станции «Лужки» лишились удобного и часто ходящего транспорта до своих огородов. В непиковое время могли бы ходить одновагонные трамваи, скажем, раз в час. Теперь способом добраться до дач и ХФК стали пригородные автобусы в Буреть, Холмушино, Средний, Бадай, Тайтурку и электричка. Разумеется, и стоимость проезда увеличилась. Решить этот вопрос так и не удалось. В итоге 22 июня 2001 года принято решение об остановке трамвайного движения до ХФК. Уже вечером 24 июня трамвай со стороны химфармзавода покинул навсегда этот путь! Официально линия была закрыта 25 июня.

Пострадали от этого не только работники вышеперечисленных предприятий, но и дачники, имеющие земельные участки в районе станции «Лужки» и других садоводств. В понедельник, 25 и во вторник, 26 они вынуждены были добираться до своих огородов пешком. Со среды, 27 числа, от вокзала до проходной химфармзавода, мимо магазина «Ангара», рынка «Промстроймаркет», по Комсомольскому проспекту до ул. Ватутина и по Московскому тракту с остановками возле закусочной и ТЭЦ-11, начал курсировать автобус 4-го маршрута. А трамвай стал ходить по большому кольцу: Привокзальный – 9-я столовая – ПЗО – Привокзальный. Позже работники трамвайного управления начали ремонтировать диспетчерскую на столовой №9. Маленькое розовое помещение уже было готово, и диспетчеры в нем приступили к исполнению своих обязанностей. На ПЗО был установлен светофор, а для тех, кто не хотел ждать автобус, проложили 2 пешеходные дорожки в грунтовом исполнении.

Однако сразу ветку не стали демонтировать, а наоборот обещали вернуть обратно трамвай на химфарм во второй

раз. Возможное возобновление движения было намечено на 2002-2003 годы. Искали инвесторов, проводили совещания, планировали начать постепенный ремонт в теплое время года, но, увы, этого не нашлось. Роковым годом для ветки стал – 2003. На протяжении двух лет – с 2001 по 2003 годы линия использовалась, как служебная и по ней ездили только служебные вагоны. Износ шпал на линии составлял 100% и поэтому перевозить людей ни в коем случае нельзя. Зато здесь появилась большая проблема – мародёрство. Ветка стояла, и ее постепенно растаскивали мародёры и охотники за металлоломом. Некоторую часть рельсов и контактной сети успели разворовать, остальное продали на металл или убрали на склады. Мародёры могли-то озолотиться рельсами, шпалами и проводами, сдав их в металлолом, и получить приличные деньги в то время. Чтобы как-то избежать мародёрства, руководство трампарка приняло решение установить на неопределённое время дежурство на заброшенном кольце или линии трамвай. Каждый день и каждую ночь между ТЭЦ-11 и УСХФЗ стоял служебный вагон контактной сети под №103. Он привлекал взоры проезжающих мимо усольчан и иногородних гостей. Одни высказывали предположение, что готовят маршрут к запуску, устраняя неполадки, возникшие за время простоя. Другие, напротив, полагали, что ведутся работы по демонтажу линий. Не подтвердились ни одна, ни другая версии. В недолгое время спецвагон превратился в некий «дом на рельсах». На электроплите в кастрюле весело булькает суп, на столе сложен запас еды, а на рельсах возле вагона горит костёр, и в нем жило 5 человек. Но уже в ноябре 2003 года был принят окончательный вердикт, что трамвай на химфармзавод больше не вернётся. Руководство МУП обратилось в комитет по управлению муниципальному имуществу (КУМИ) с предложением о списании и демонтаже трамвайной линии и контактной сети. Разрешение было дано. На протяжении зимы 2003-2004 годов все пути были разобраны, шпалы либо забрали. или оставили, где они лежали.

Когда-то еще в старые добрые времена многие горожане ездили на трамвайчике по трассе и выходили на самой конечной не только к своим дачным участкам, но и просто погулять в лесу. Послушать природу, собрать грибы, траву, шишки или ягоды, и также легко возвращались домой, не говоря о работниках химфармзавода и ТЭЦ-11 сейчас это только воспоминания. А ведь почти на 3-х километровом участке трамвай можно было разогнать до 60-65 км/ч. Такую скорость можно было развить на участке от начала ул. Коростова до главной проходной «Химпрома». Местные рассказывали, что раньше и сейчас по этому перегону трамваи так гоняли, что дикий вой стоял при движении. Затем удавалось разогнаться от главной проходной до Московского тракта и, разумеется, по Московскому тракту до химфармзавода. К тому можно привести примеры других трамвайных хозяйств в Иркутской области. Маршрутная скорость трамвая в Усть-Илимске, по состоянию на 2022 год, составляла 40 км/ч, что значительно выше, чем у «традиционного» трамвая (15 км/ч). Однако на определённых участках трамвай удавалось разогнать до 70 км/ч. Но Усть-Илимский трамвай именовался как скоростной (закрыт в 2022 году). Скорость трамвая в Иркутске – 20-40 км/ч. Причем трамвайную сеть в областном центре не развивали с 1983 года. В основном линии проходят по историческим и центральным местам города. В Ангарске – 30-40 км/ч по городу, но из-за того что, город нефтехимический и почти 2/3 системы находилось в промышленной части, то водителям удавалось «разкочегарить» 20-тонную машину до 80 км/ч. Однако не стоит забывать про безопасность во время движения трамвая и его же техническое состояние. По праву ветку на химфарм можно называть «скоростной». Если бы тогда нашли деньги на ремонт, чтобы хотя бы помаленьку меняли шпалы, то сейчас бы трамвай колесил до химфармкомбината, но этого не случилось. С грустью на суету у бывших трамвайных путей дачники, едущие на свои дачные участки. Рухнула последняя надежда на то, что трамвай каким-то чудом вернётся здесь снова. В память и напоминание о линии на УСХФЗ останутся лишь опоры контактной сети, которые, простояв много лет, никакой ценности не представляют. На месте разворотного кольца образовался пустырь, рядом с ним располагался диспетчерский пункт, он был снесён. Единственное, что сохранилось, это опора КС с №569 на пустом кольце. Позже поблизости построили кафе «Ной». Где-то на протяжении всей линии еще можно найти шпалы, но не кусочки рельсов.



Вид на когда-то вечнозелёный Комсомольский проспект с одноимённой площади. Поезд 029+028 мчит по ул. Ленина в сторону магазина «Юбилейный» – 6 августа 2002 года, Леонид Мухин

На основании постановления мэра города Усолье-Сибирское от 1 августа 2002 года за №1411 создано новое муниципальное предприятие, объединившее «Трамвайное управление» и Пассажирское автотранспортное предприятие под названием – МУП ПО «Электроавтотранс». Это было сделано для совместного сотрудничества, решения транспортных проблем, покупки и ремонта подвижного состава. Днём ранее МУП «Трамвайное управление» прекратило финансово-хозяйственную деятельность из-за несостоятельности. Все работники с 1 августа перешли во вновь созданное муниципальное унитарное предприятие.

В феврале 2003 года предприятие получило разрешение Министерства транспорта Российской Федерации на капитально-восстановительный ремонт и модернизацию трамвайных вагонов. По всей России усольский «Электроавтотранс» – всего лишь третье предприятие, на базе которого возможны ремонт и модернизация, первые два – это Ижевск и Екатеринбург. В сентябре 2003 года начата модернизация первого вагона. При выполнении капитально-восстановительных работ и модернизации было произведено множество работ. Внешний вид стал современней. От головной до хвостовой части вагона замена прошла по типу торцевых частей трамвая КТМ-6 (71-606), который так и не пошел в серию из-за больших заказов на КТМ-5М3. Наружная обшивка выполнена гладким стальным листом, изготовлен и заменен аккумуляторный ящик, а также применены новые внешние световые приборы. Внутреннее помещение вагона: двери и дверной привод заменены новыми стеклопластиковыми, поворотного типа (в простонародье – гармошка) с микропроцессорным управлением. Сиденья заменены на полужесткие, все поручни в салоне покрыты полимерным материалом, для внутренней облицовки стен и потолка применены ламинированные ДСП, освещение в пассажирском салоне и кабине водителя заменено на новые современные линии люминесцентного освещения. Есть освещение даже на ступеньках и в зоне возле дверей из ламп накаливания с автоматическим включением при открывании дверей.

Не забыли про кабину водителя. Перегородка оборудована застеклённой дверью, сама же дверь, отделяющая кабину от пассажирского салона, делит передний дверной проем пополам, тем самым увеличивая полезную площадь кабины и обеспечивая отдельный вход и выход из кабины наружу. Заменено кресло водителя, теперь регулируется высота и угол наклона спинки, установлены новый пульт и шкаф управления, применен новый калорифер для отопления кабины водителя. Для бесперебойного питания низковольтных цепей вагона и заряда аккумуляторной батареи небезопасное тиристорно-зарядное устройство заменено на высоконадежный статический преобразователь «БП-3Г».

Первый рейс голубого вагона состоялся 25 декабря 2003 года. Это самый первый модернизированный трамвай, который вписал поистине золотую страницу в историю предприятия и ставший огромным достижением для маленького города. МУП ПО «Электроавтотранс» – единственное предприятие в Иркутской области, которое имеет право на осу-

ществление капитального ремонта вагона с глубокой модернизацией. Опыт модернизации усольского трамвая вызвал большой интерес в отрасли, о чем свидетельствуют публикация доклада главного инженера предприятия Владимира Демьяненко в «Вестнике Городского электротранспорта России» №1 за 2004 год и выступление на различных конференциях. На Ассоциации городского электротранспорта в Ульяновске в 2004 году, на Ассоциации сибирских и дальневосточных городов в Новосибирске в 2007 году и в Братске в 2010 году. В феврале 2004 году создана Ассоциация транспортников – 18 человек на базе МУП ПО «Электроавтотранс» и 10 частных компаний.

В 2006 году прошел модернизацию еще один вагон – 034, по внешнему и внутреннему виду ничем не отличался от 007. Он проездил совсем недолго – 5 лет, последний раз был на линии 8 октября 2011 года и встал на консервацию. В настоящее время он продолжает простаивать в депо под открытым небом. В 2019 году появилась новость о его возможном восстановлении, что списывать не планируют, стоит на балансе, и, казалось, скоро выйдет на линию. Однако о его триумфальном возвращении будут ждать еще долго. Вообще судьба 71-605РМ такова. По состоянию на 2023 год, в живых осталось только 4 таких вагона: в Кемерово (№109), Усолье-Сибирском (№007 и №034) и Челябинске (№2093). Воронежский (№311) был списан и утилизирован через непродолжительное время после закрытия трамвайного движения в 2009 году. Кемеровский (№222) сгорел в феврале 2018 года из-за короткого замыкания и списан в июле того же года в связи с нецелесообразностью восстановления.

С 5 октября 2005 года принято постановление главы администрации города Усолье-Сибирское о ликвидации МУП «Трамвайное управление». Решением арбитражного суда Иркутской области от 19 мая 2006 года признано банкротом и открыто конкурсное производство, которое на сегодняшний момент закончено. Вот так ушло в историю самостоятельное предприятие города.

22 ноября 2006 года в городе открыли трамвайный маршрут. Вместе со старо-новым маршрутом №4, который был закрыт в конце 1980-х, построили разворотное и запасное кольцо на ул. Магистральная, а «четвёрка» стала именоваться «Ул. Коростова – Привокзальный». Идею для создания этого кольца было предусмотрено заранее, потому что на «Химпром» уже ездили полупустые или даже абсолютно пустые вагоны, то есть перевозили «воздух». Конечно, еще на складе в депо были рельсы с демонтированной линии на химфармкомбинат, но само кольцо было построено из рельсов бывшей конечной остановки «ХФК», которую еще до закрытия в июне 2001 года успели отремонтировать. Строительство началось в весной 2005 года. Ну и за 1,5 года соорудили кольцо между промзоной и городом. Маршрут позволил стать быстроожидаемым, экономилось личное время, не нужно было отправлять полупустой трамвай на промзону, он сразу разворачивался и возвращался в город. Открыть движение по разворотному кольцу предоставили Марине Лебенко. Первыми пассажирами стали представители МУП ПО «Электроавтотранс» и городской администрации, журналисты местных и областных СМИ. Кольцо открыл вагон 018 модели 71-619КТ. Это пока последний трамвай, когда город покупал с завода. В феврале 2006 года город купил 2 таких вагона за 7 млн. рублей, получившие номера 018 и 032.



Модернизированный 71-605РМ мчит по проспекту Красных Партизан в сторону центра Привокзального района – 23 октября 2005 года, Евгений Михалёв



Один из 12 вагонов модели 71-619 в Усолье. 018 на фоне ныне бывшего кинотеатра, а затем ночного клуба «Кристалл», где сегодня стал очередным торговым центром – 13 мая 2008 года, Петр Томасик



Район Дома ветеранов, а также фанерно-спичечного комбината «Байкал», который славился своими спичками не только в СССР, но и за границей. 2-й модернизованный 71-605РМ стоит на остановке – 21 мая 2010 года, Никита Сыроватский



Первый долгожданный трамвай у железнодорожного вокзала – 1 октября 2010 года, Никита Сыроватский

Жители и гости Усолья-Сибирского очень ждали давно удлинения пути до железнодорожного вокзала. Почти 40 лет, а точнее 39. Об этом шла речь еще с 1971 года, а газеты об этом писали чуть не каждый год (1973, 1979, 1984, 1987, 1990, 1993 и 1994 годах). Потом наступили другие времена, но мечты вновь зародились у усольчан о продлении линии трамвая до вокзала в 2000 году. И каждый раз высказывались положительные и отрицательные мнения по поводу возможного продления. В основном все были – ЗА! Тогда им приходилось идти пешком от конечной остановки трамвая до вокзала 500 метров. Потому что маршрутов городского транспорта туда ходило немного, да и время много занимало. В 2000 году стоимость строительства данной ветки оценили в 5 млн. рублей. Большие деньги на то время. Планировалось, что ежегодно предполагалось увеличение прибыли до 1 млн. рублей. Интервалы движения сократить до 4-5 минут, а также сократить холостые пробеги трамваев до химфармкомбината в межпиковое время. Затем обсуждалось в 2003-2004 годах. А в 2007 году сбылось пророчество, о котором 36 лет усольчане говорили и мечтали. Трамваю на вокзале – быть! Московский институт «Проекткоммундортранс» выдал МУП ПО «Электроавтотранс» проектно-сметную документацию на строительство трамвайной линии на этом участке. Проектом предусматривалось расположение трамвайного кольца в 30 метрах от привокзальной площади.

Массовая расчистка территории началась в июне 2008 года, но строители недоумевали: ***«Куда девать стелу?»*** Да, в то время там, где должны проходить рельсы, стоял огромный прямоугольный железный каркас, это была стела с надписью: «Нашему городу Усолье-Сибирское – 338 лет». Одна из главных достопримечательностей города, которая стояла на протяжении 30 лет напротив железнодорожного вокзала, встречала и провожала гостей и жителей города в дальнюю дорогу. К сожалению, как у нас часто бывает, ни одного элемента, и даже ни одной буквы или цифры не сохранилось до наших дней, да и дальнейшая судьба стелы неизвестна, может, ее уже распилили. Еще на этой полосе росли деревья и кустарники, а позже была вырыта яма под рельсошпальную решётку (РШР). 30 сентября 2008 года состоялась торжественная зашивка первых путей. По состоянию на ноябрь 2008 года было выполнено порядка 70% работ по прокладке самой линии. Оставалось построить разворотное кольцо, натянуть контактную сеть и пристыковать её к действующей линии. Уже с 2009 года усольские трамваи должны были начать ездить по путям, но не всё так гладко сложилось при реализации московского проекта. К июлю 2009 году строительство временно заморозили из-за финансов, но в мае 2010 года возобновили. И только в пятницу, 1 октября 2010 года, в 16:00 в Международный день пожилого человека состоялось долгожданное событие. Впервые за 34 года после предыдущего обновления трамвайной сети (не считая кольца на Магистральной) – ввели в эксплуатацию трамвайную линию к железнодорожному вокзалу. К намеченному праздничному часу на Привокзальной площади собралось немало горожан. Первыми пассажирами, которых провезли по новеньким рельсам, стали ветераны ВОВ, почетные граждане города, люди пожилого возраста, представители областной и городской администраций, депутаты усольской Думы, деловые партнеры, возводившие путь. Право открыть новый путь предоставлено трамваю 013, в золотистом окрасе в честь 65-летия Великой Победы. Вслед за ним проехал 045, далее – 007, за ним – 012. Также в церемонии открытия поучаствовал 101. И с этого дня трамваи курсируют до железнодорожного вокзала. А старое кольцо «Привокзальный» было разобрано к октябрю 2011 года. Когда-то внутри него был мини-рынок, а сейчас тут пешеходная тропа и арт-объект в честь 350-летия города.

А еще впервые в истории города предприятие своими силами, без посторонней помощи, провело капитально-восстановительный ремонт вагона, им оказался 013. Трамвай 1978 года выпуска в марте-апреле 2010 года был полностью разобран до винтика. Всё, что осталось, это каркас. Вагон получил много новых элементов: гладкие борта, новейшую механику, вместо старого переднего и заднего бамперов появились «подбородок» и «юбка», закрывающие днище трамвая, электронный маршрутоуказатель, пластиковые сидения и улучшены ходовые качества. К Новому 2011 году на предприятии подготовили 2-й модернизированный – 044. До 2013 года капитальный ремонт прошли еще 3 вагона: 023 (в 2011), 042 (в 2012), 024 (в 2013), тип и ход модернизации тот же, как у 013, они как бы близнецы, всё одинаково – от колёс до пантографа. После 2006 года начинают расцеплять двухвагонные сцепки (СМЕ). Сразу же почему? Конечно же, сокращение пассажиропотока на промзону. В 2012 году была расцеплена последняя двухвагонная сцепка (СМЕ). Трамвайный поезд 037+038, проработавший более 20 лет, в 2010-2012 годах трудился на 1-м маршруте. Как же можно не упомянуть о предпоследнем поезде – 011+010, его расцепили еще в июне 2010 года. Вот так тихо и спокойно исчезла последняя СМЕ не только в нашем городе, но и вообще в области. За всю историю трамвайного хозяйства имелось 30 трамвайных поездов (60 вагонов).

В марте 2018 года заключена договорённость о передаче в Усолье-Сибирское четырёх трамваев, работавших в «Мосгортрансе» – 3 вагонов модели 71-619 и одного 71-608КМ. Уже 7 декабря на территорию депо заехали две фуры с трамваями. Это были 5472 и 5490 (048 и 049). Через три недели, 28-го декабря, привезли оставшиеся – 4292 и 0224 (050 и 051). С 15 февраля вышли на линию 048 и 049, 24 мая – 050 и 20 августа – 051. Кстати, бывший буксир 0224 был полностью отремонтирован силами нашего предприятия. Можно сказать, что бывшие «москвичи» прижились на нашей усольской земле и весело разъезжают по маленькому городку!

Кроме четырёх вагонов из Москвы, о которых говорилось выше, Усолье-Сибирское в 2019 году попросило еще 10 вагонов модели 71-619, чтобы быстрее обновить подвижной состав. В столице они уже готовы к отправке, однако для его транспортировки требуется 6 млн. рублей. В городской казне таких денег нет. Как помочь Усолью с доставкой трамваев? Этот вопрос прорабатывало министерство жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области. Вагоны можно перевезти как автомобильным, так и железнодорожным транспортом. Если смогут договориться, то вагоны в будущем получат бортовые номера 052-061. А если нет, то наш подарок уйдет в другой город, который тоже нуждается в обновлении. О 10 трамваях стало 12 декабря 2019 года. Коллеги из Москвы передали информацию о вагонах, которые в 2020 году переедут жить в наш город: 2149, 4042, 4121, 4128, 4302, 4318, 4326, 4349, 4351 и 4355. В субботу, 7 ноября 2020 года, в Усолье доставлены первые 2 вагона из Москвы 4318 и 4355. Хотели 10 вагонов, а денег хватило только на 7 (не привезли 2149, 4042 и 4302. Изначально уехали в Таганрог, но не вышли на линию из-за модернизации трамвайной сети, но затем переехали в Тулу, где там и работают). Виновата пандемия коронавируса. Дорого обходится и доставка. Транспорт передало правительство Москвы на безвозмездной основе. Но перевозить их в регион администрация Усолья будет за свой счёт. На это из бюджета города направили около 4 млн. рублей в начале 2020 года. Организация из Барнаула выиграла аукцион. Она доставит в Усолье 7 вагонов. Первые два уже на усольской земле. В понедельник, 9 ноября прошла их разгрузка. Хотя до этого компания выигравшая конкурс должна была доставить 5 вагонов сразу, но пока доставила только пару. В пятницу, 4 декабря привезли еще 2 вагона. Это 4121 и 4128. 18 декабря – 4326 и 4351, а 23 декабря привезли 4349. Выход первых трёх случился в мае 2021 года, в феврале в честь 55-летия трамвайного сообщения выпустили еще одного. Судьба трёх такова: двое на постоянных ремонтах, а одного пустили на донора.

Заканчивая большую экскурсию по трамваю и в целом в книге, хочется сказать. Трамвай – это экологический вид общественного транспорта. Его не нужно кормить бензином, дизелем, мазутом, соляркой он питается только от электроэнергии. Да, потребляет много, но он – безвредный, тихий и скоростной, с ним можно объехать любую автопробку. Трамвай вместит в себя 200 человек и увезёт в любую точку города. А ещё это безопасное средство передвижения, ведь аварии с его же участием происходят меньше, чем с автомобилями.

Сейчас трамвай в Усолье-Сибирском не роскошь, а средство доставки на работу, школу, детский сад, праздничные мероприятия, домой, в гости к родным и друзьям. Трамвай стал новой вехой в истории города, символом его значимости. Он как бы ставит наше Усолье-Сибирское в ряд с крупными индустриальными центрами, это наша достопримечательность, наша гордость!

Усольский трамвай – это частица истории самого города, на нём ежедневно перевозят до 100 000 пассажиров, а за год – около 10 миллионов, а за все годы существования, может, и миллиард. Желаем ему процветания, светлого настоящего и достойного будущего, больше пассажиров, новых маршрутов и вагонов. Пускай все дороги будут открыты, а «болезни» обходят стороной.

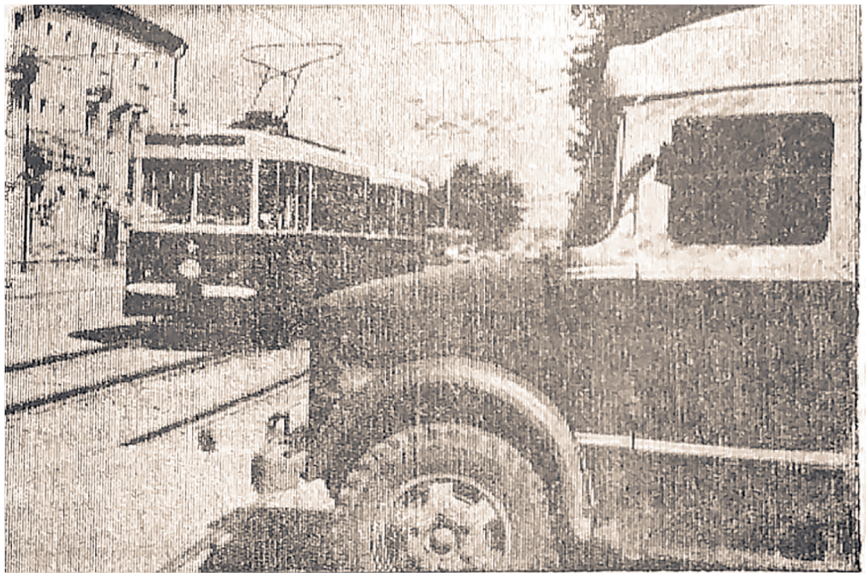
Исторические и действующие маршруты трамвая

Маршрут	Наименование
№1	1967-2015 – Трампарк – 9-ая столовая 2015-н. в. – Трампарк – ПЗО
№2	1971-1974 – 9-ая столовая – Рынок 1974-1976 – 9-ая столовая – Привокзальный 1976-2001 – ХФК – Привокзальный 2001-2010 – ПЗО – Привокзальный

	2010-н. в. – ПЗО – Вокзал
№3	1974-2010 – Трампарк – Привокзальный 2010-н. в. – Трампарк – Вокзал
№4	1974-1989 – 9-ая столовая – Привокзальный 2006-2010 – Привокзальный – Ул. Коростова 2010-н. в. – Вокзал – Ул. Коростова
№5	1974-1989 – Трампарк – ХФК



Трамвайный поезд построенный, благодаря металлолому, собранному учащимися ГПТУ №11 и получивший №11 – 27 апреля 1967 года, из газеты «Они стройки»



КТМ/КТП-2 (3+4) и ПАЗ-651 на ул. Менделеева. Рядом дом №12 с магазином «Берёзка» – 1967 год, из газеты «Ленинский путь»



Вагоны КТМ/КТП-2 в цеху трамвайного депо – 1968 год, из газеты «Ленинский путь»



КТМ/КТП-2 (15+16) у выезда с трамвайного депо – 1970 год, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



Трамвайное кольцо «Рынок». Вдали швейная фабрика «Рев-труд» и её общежитие. Ниже снимка видно, что рельсы уже проложены в сторону Привокзального – 1974 год, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



КТМ/КТП-2 (21+22) на остановке «Ленина» – 1979 год, из фондов Усольского историко-краеведческого музея



Центр Привокзального района. За 20 лет вся территория была застроена. Построили церковь, магазин, Никольский парк, демонтировали кольцо. Бело-зеленый ларек это магазин «Кедровка», но отсюда виден железнодорожный вокзал и кинотеатр «Ровесник» – 16 мая 2001 года, Алекс Краковски



Городской транспорт Усолья на одном кадре. КАвЗ-685 в роли маршрутного такси, посредине – «Таджикистан-5» (может быть, это «Таджикистан-3205 или вообще «Родник») и КТМ-5М3 (поезд 004+003) – 16 мая 2001 года, Алекс Краковски



Поезд 036+035 на подходе к химфармзаводу. Перегон «Лужки – ХФК». Один из редких фотоснимков трамвая, который движется по Московскому тракту – 16 мая 2001 года, Алекс Краковски



Поезд 036+035 стоит на кольце «ХФК». На кадре – диспетчерская. В ней находилось: слесарная мастерская, бойлерная, буфет, туалет, хозяйственная комната, одно время билетная касса и комната отдыха. Сегодня она снесена. Вместо неё кафе «Ной» и теплицы – 16 мая 2001 года, Алекс Краковски



Ул. Ленина. Все мы помнят один из двух желтеньких вагончиков с рекламой «Байкалвестком». На них были нарисованы таксофонные карточки, телефончик и слова «Экспресс-оплата», «GSM» и «NMT» – 16 мая 2001 года, Алекс Краковски



«В этот день сама погода подобрела. Закружилась наша улица в снегу...». **Туманный, белый, серый и снежный проспект Красных Партизан – 2 января 2002 года, Леонид Мухин**



Вид на трамвайную остановку «Военкомат» со стороны ул. Матросова. Здесь на этом перекрёстке заканчивается ул. Интернациональная и идёт её продолжение – ул. Суворова в сторону дома ветеранов. 021 на 3-м маршруте ожидает пассажиров – 7 января 2002 года, Леонид Мухин



Руслана? Виталина? Станислава? Владислава? Регина? Неее, Василиса! Реклама культового магазина аудио-видео и бытовой техники с редким женским именем – 12 января 2002 года, Леонид Мухин



***«На перекрёстке двух дорог»*. Вид на ул. Интернациональная с крыши дома №10. 007 и 039 едут навстречу друг к другу. Вдали высокие здания – Налоговая (слева) и школа-интернат №4 (посредине) – 7 мая 2002 года, Леонид Мухин**



Пересекая Комсомольский проспект. 013 за 8 лет до модернизации. Когда-то был агитационными. Ведь в те времена, а это 1990-е годы, реклама на борту практически не применялась, а транслировалась через громкоговорители. Но, такая реклама не прижилась. Еще основной функцией было информирование граждан в случае возникновения какой-либо чрезвычайной ситуации – 22 мая 2002 года, Леонид Мухин



В преддверии лета. Остановка «Гостиница». На бортах трамваев имелись легендарные надписи, которые знал весь город. Это – «Трамвай обходи спереди!», «Переходите проезжую часть только по пешеходным переходам!» и «Дети! Будьте внимательны и осторожны на улицах!». Эти памятки о ПДД были на каждом борту трамвая на рубеже двух веков. Усольчане очень дорожат, ценят, гордятся и конечно любят свой трамвай – 22 мая 2002 года, Леонид Мухин



Снято на том же месте. В Сибири такая непредсказуемая погода, что даже в октябре может выпасть снег. В работе – вихревой снегоочиститель ВТК-24 №112 – 28 октября 2002 года, Леонид Мухин



Девяностые в нулевых. На дворе наступил 2004 год, а вагоны «застряли» где-то в 90-х годах. Если говорить про их внешний вид. Поезд 014+015 стоит на остановке «Стадион» по проспекту Красных Партизан. Это место за 20 лет практически изменилось – 16 января 2004 года, Леонид Мухин



Девяностые в нулевых. Часть 2. Еще одна малоизвестная надпись о ПДД, которую даже сложно прочитать, и подобные фотографии пока не нашлись, но расшифровать, возможно, звучит так: *«Родители (или водители), никогда в присутствии ребёнка не нарушайте ПДД!»*. Поезд 001+002 мчит по дамбе в сторону «Усольмаш». Вдали производственный корпус хромзавода, а еще дальше – Бархатовские горы – 23 октября 2005 года, Евгений Михалёв



Вид на дома по ул. Розы Люксембург и Суворова. Зимой и летом одним цветом или диско-трамвай. 034 за несколько месяцев или полгода до модернизации – 23 октября 2005 года, Евгений Михалёв



Кто быстрее до остановки? Сегодня территория у озера Молодежное (или Калтус) активно превратилось в зону отдыха, покататься на катамаране, но кораблик (не вошел в кадр) в ходе реконструкции тоже оказался на реставрации, и никто его не отправил на утиль, потому что это – символ озера – 13 мая 2008 года, Петр Томасик



Обратная сторона стелы – 13 мая 2008 года, Петр Томасик



Один из 11 бывших московских вагонов уже 5 лет возят усольчан по родному городу – 17 февраля 2024 года, Никита Скачков

Заключение

Привет, дорогой читатель! Настало время познакомиться со мной. Меня зовут Виктор. Мне 24 года, и я расскажу, почему написал эту книгу. Так сложилось, что вся моя прекрасная, интересная и добрая жизнь так или иначе очень связана с общественным транспортом. Я как все маленькие детишки, интересовался чем-то таким особым, чтобы мог осваивать окружающий мир самостоятельно. Мой интерес и симпатия к пассажирскому транспорту идёт с самого детства. Уже на протяжении более 20 лет (с 2003 года) являюсь транспортным энтузиастом. Большой интерес вызывал именно к трамваям. Троллейбусы удобно «расположились» на 2-м месте. Также само с железнодорожной техникой (только паровозы и локомотивы). С автобусами немного интересуюсь, с автомобилями не ярый фанат, но тоже интересно. Корабли, самолёты, метрополитены не особый интерес вызывает. Разумеется, с детства у меня была большая мечта стать машинистом или водителем трамвая. Такая мужская профессия, но по состоянию здоровья мне это не дано! Однако мой интерес к транспорту через историю, географию и литературу не пропал даром и никогда не пропадет, так как это – часть моей жизни. Тема городского транспорта поистине редкая, безграничная, уникальная и необычная, и вместе с тем очень сложная в изучении, а для меня не так уж трудная, если ее смотреть с исторической стороны.

Мое самое раннее детство прошло на Комсомольском проспекте. Недалеко от остановки «Гостиница». Да и фактически всю свою жизнь прожил рядом с трамвайными путями. Даже по судьбе получилось, что моя школа и университет были построены рядом с ними. Я, к большому сожалению, не помню свою самую-самую первую поездку на трамвае. То же самое мне не удалось прокатиться по Московскому тракту до химфармзавода (о существовании ветки узнал лишь в 2011 году). Как и всем моим друзьям, рождённых на рубеже миллениума и последующие годы. С другой стороны, у родителей, у дядь и тёть, у учителей, у друзей и знакомых спрашивал один вопрос: ***«А вы доезжали до самого конца? Имеется в виду про химфармкомбинат на трамвае»***. Кто-то отвечал: ***«Да»***, кто-то: ***«Нет, не удалось»***.

Зато помню, с какого вагона началось моё «транспортное безумие». С вагона 009 белого цвета с радужными полосками и в рекламе строительного магазина «Ангарский». Очень хорошо запомнились сдвоенные бело-красные (инкубаторские) трамваи, ходившие по «двойке» и «тройке». «Единицу» мутновато помню, но только во взрослой жизни увидел впервые и не раз фиксировал в объектив фотокамеры. Вместе с мамой неоднократно совершали поездки на трамвае до конечной остановки «Трампарк», а затем после этого переходили федеральную трассу М-53 (ныне Р-255) и Транссибирскую магистраль, шли на дачу до садоводства «Берёзка». С моей дачи или когда ночью не можешь уснуть (такие же ощущения в квартире) слышны гудки грузовых и пассажирских составов, движущих по главной железнодорожной артерии России. А в 2005 году специально на трамвае платили 5 рублей и проезжали одну остановку до «Ленина», затем пересесть на автобус 5-го маршрута, чтобы доехать до курорта «Усолье». Дома из крупного конструктора (наподобие «Лего») собирал почти копии настоящих моделей трамваев: КТМ-5М3, 71-608К, 71-619КТ, РВЗ-6М2, Tatra T3, Tatra T6B5 и лепил в них бортовые номера и номера маршрутов. Сколько было израсходовано бумаги, скотча, клея, карандашей, фломастеров. Сколько вырезано сотни выпусков газет – до сих пор неизвестно, но много! Собирал билетики на одну поездку и проездные на месяц. Знал наизусть все маршруты, остановки, номера и раскраску каждого трамвая. Не говоря даже, сколько установлено опор контактных сетей (КС). А может даже знать имена и фамилии каждого водителя.

Куда я не ездил, в любую точку Усолья всегда выбирал трамвай! Как ни удобен для перевозки по городу пассажиров автобусы, такси, «маршрутки», а трамвай всё-таки лучше. Недаром с нетерпением ждали усольчане пуска первой, а потом и второй его очереди. Трамвай и в самом деле вежливое благо. С приходом его в Усолье значительно разгрузил остальной транспорт, стальными рельсами он связал между собой отдалённые районы города. Трамваи, на которых все мы – усольчане, каждый день ездим. Трамвай – это незаменимый транспорт, чуть не достопримечательность! И сейчас трудно или невозможно себе представить, что бы мы сейчас делали, если бы в нашем Усолье не было его. Вообще, Усолье-Сибирское – это один из лучших городов с трамвайным хозяйством России, да и, наверное, если не всего постсоветского пространства, наравне со столицами бывших республик СССР и их крупными городами. Очень хорошее состояние путей, удачные трассировки линий, высокая интенсивность движения и хорошая заполняемость вагонов, а также довольно хорошее состояние самого подвижного состава. Трамвай, несмотря на свои 4 маршрута, является главным транспортом города. Есть ещё как минимум 1 коридор, где трамвай очень просится и где для него специально оставлен землеотвод.

А что же сказать про троллейбус? С троллейбусом познакомился не в Иркутске или в Братске, а в городе-герое – Волгоград. Там же произошло первое знакомство с чехословацкими трамваями «Татра» в 2008 году. Они у нас никогда не эксплуатировались. Иркутск пытался с ними подружиться, но что-то не сложилось. Открыл для себя два новых общественного транспорта. Это – метротрам, то есть тот же метрополитен, но с элементами трамвая. Первую поездку на «псевдо-метро» совершил до Мамаева Кургана 2 февраля. Как раз в этот день вся страна праздновала 65-летие Сталинградской битвы. Через год, в 2009 году, снова посетил этот замечательный город и впервые прокатился на троллейбусе. Помню, что он ходил по маршруту №2 (Железнодорожный вокзал-Площадь им. Куйбышева). Маршрут уходил прямо вглубь, к спальным районам города. Волгоградская сеть троллейбуса гораздо больше, чем Иркутская. 16 маршрутов, более 150 км путей, более 300 машин, 3 парка и 3 не связанные с собой сети (на данный момент только одна действующая, 5 маршрутов и 2 депо). Да, 100% согласен. Город с миллионным населением. Поэтому очень развитая сеть го-

родского транспорта. Поездка на таком виде транспорта не такая уж захватывающая и ничем меня не удивила. Тот же автобус, только с рогами, а для кого-то это рогатый друг. Просто скажу, что не знал о существовании такого вида общественного транспорта. Хотя, как же мне не упомянуть про Иркутск, где первую поездку на троллейбусе совершил лишь в июле 2017 года. Троллейбус по маршруту №3 (Микрорайон «Солнечный»-Предместье Марта) от остановки «ул. Цимлянская», на ул. Байкальской, до конечной «Сквер Кирова (ул. Свердлова)».

Но помимо этого «трамвайно-троллейбусно-железнодорожного безумия» я интересуюсь историей своего города, который уже 355 лет присутствует на карте России. Интерес возник еще 12 лет назад, в марте 2012 года, после похода в историко-краеведческий музей и покупки книги Василия Фёдоровича Шаманского «Усолье-Сибирское» 1994 года издания. Меня всегда интересовали вопросы о городских объектах (магазины, парикмахерские, места общественного питания, детские сады), которые существовали и имели огромную популярность среди горожан, и я мог спросить у людей старшего поколения, что это было за место. И те, в свою очередь, с удовольствием делились со мной своими рассказами и воспоминаниями. Но больше всего всегда интересовали – старые фотографии, сделанные в годы СССР, в 1990-е и 2000-е годах. Каждое место и уголок Усолья таят собой целые истории, тайны, легенды и загадки. Веду успешный исторический блог о городе. Людям нравятся, комментируют, делятся, рассказывают и поддерживают его дальнейшее развитие. В общем, слове, я свой город – люблю и из него никогда не уеду!

Усолье-Сибирское – город исторический. Если говорить конкретно об истории общественного транспорта, то в целом её можно считать богатой. По многим видам общественного транспорта бывшего СССР были выпущены книги, буклеты, статьи. Я сам постоянно покупаю различные книги по транспортной тематике, с исторической точки зрения, а не с технической, изучаю с захватывающим интересом. Если книга про какое-то трамвайно-троллейбусное хозяйство, то я не только знакомлюсь с ними, но и с самим городом. Это – экскурсия на колёсах через книгу. Ты знакомишься с основными достопримечательностями, ты смотришь на фотографии городской среды и ты читаешь про известных людей, которые это создавали и строили.

Наш город уже удостоился 3 книг по истории этой темы: «Усольский трамвай. 40 лет в пути» (2007), «Автоколонна 1946» (2008) и «54 мгновения Усольского трамвая» (2021). Новая книга «Усолье-Сибирское. Маршруты из века в век» (2024) – это большое путешествие во времени с одного века на другой. Как развивался и строился город и рождались градообразующие предприятия через транспорт.

Пассажирский транспорт – никогда не уйдет на перерыв и никогда не спит. Он всегда будет работать в любое время и в любую погоду! Увозил и привезёт домой, в сад, в школу, на работу, в гости, в объекты культурно-массовых досугов и многое, связанное с гражданско-промышленной архитектурой некогда производственного города Усолье-Сибирское!

Виктор Кудрявцев

Авторы, предоставшие фотографии для книги



Мы – не конкуренты, а всего лишь – друзья! Пассажирский и личный транспорт Усолья на одном кадре. Автобус ЛАЗ-699Р (по маршруту Усолье-Белореченск), мотоцикл «Урал» с коляской, трамвай КТМ-5М3 (поезд 031+030), ИЖ-2715 по кличке «Пирожок» или «Каблучок» – 16 мая 2001 года, Алекс Краковски

Список использованной литературы

Интернет-ресурсы:

1. https://busphoto.eu/city/1260/ – «Buspictures»
2. https://fotobus.msk.ru/location/1740/ – «Фотобус»
3. https://trolleway.com/i/usoliesibirskoye/ – Trolleway
4. https://ttransport.ru/ – «Твой транспорт»
5. http://phototrans.eu/autobusy.php?s=5003 – Phototrans.eu
6. https://railgallery.ru/ – «Railgallrty»
7. https://transit.parovoz.com/muralista/index.php – Фотогалерея городского электротранспорта бывшего СССР
8. http://muppoeat.ru/ – Официальный сайт МУП ПО «Электроавтотранс» г. Усолье-Сибирское
9. http://www.denisovets.ru/ – «Автомобильное бюро»
10. https://transphoto.org/ – «Трансфото»
11. https://photo.tramvaj.ru/ – «Трамваи и троллейбусы в странах бывшего СССР»
12. https://fleetphoto.ru/ – «Водный транспорт»
13. http://www.bus2.ru/ – «Общественный транспорт России»
14. https://avto-nomer.ru/informer – «Авто-номер.ru»
15. https://i.irklib.ru – Электронная библиотека «Хроники Приангарья»
16. https://goskatalog.ru/portal/#/collections?museumIds=1788 – Госкаталог.РФ
17. https://alertino.com/ru/767 – Архивный путеводитель
18. http://autogallery.org.ru/i/ynomire.htm – Галерея автомотостарины. Иркутская область
19. http://mmflot.com/index.php?sid=59981fdf0916e50d7fbbbb5e30116291 – Морской флот СССР
20. https://railway-archive.studio-petukh.ru/article?name=uzk38.html – Архив о железной дороге

Литературные издания:

Книги о городе и районе

1. Шаманский В.Ф. Усолье-Сибирское. Историко-экономический очерк. – Иркутск: Восточно-Сибирское книжное издательство, 1982. – 96 с.
2. Лим М.Н., Говорухина В.А., Шишкин Н.А., Просветова И.А. Усольское производственное объединение «Химпром» 1936-1986 гг. – Иркутск: Изд-во «Восточно-Сибирская правда», 1986. – 39 с.
3. Шаманский В.Ф. Усолье-Сибирское. – Иркутск: Восточно-Сибирское книжное издательство, 1994. – 220 с.
4. Тихонов Е.Н. Очерки истории Усольского района. – Ангарск: «Ангарская типография», 2000. – 168 с.
5. Бутаков В.А. Живи, земля Усольская! – Иркутск: АНО Изд-во «Земля», 2001. – 104 с.
6. Сафронова С.А., Просветова И.А. Истории живые строки. – Иркутск: Изд-во «Облмашинформ», 2002. – 176 с.
7. Кузьмин Н.В. Пионер химии в Восточной Сибири: История строительства и развития Усольского химкомбината 1933-2002 гг. – 2-е изд. – 2003. – 54 с.
8. Ильинский А.Г., Скороход В.П. Земля Усольская. Очерки истории района с древнейших времен до начала Гражданской войны: Том 1. – Иркутск: Иркутская областная типография №1 им. В. М. Посохина, 2005. – 207 с.
9. Кудрявцева Т.Н. «Усольмаш». Из века прошлого в век грядущий 1945-2005 гг. – Усолье-Сибирское, 2005. – 111 с.
10. Шаманский С.В. Хранитель истории Усолья-Сибирского. – Иркутск: АНО Изд-во «Иркутский писатель», 2006. – 179 с.
11. Ильинский А.Г., Скороход В.П. Усольский трамвай. 40 лет в пути. – Ангарск: «Ангарская типография», 2007. – 95 с.
12. Ильинский А.Г., Скороход В.П. Автоколонна 1946. – Ангарск: «Ангарская типография», 2008. – 64 с.
13. Тихонов Е.Н., Плотников Р.Ф. Страницы истории Усольской земли: четыре века. – Иркутск: Изд-во «Форвард», 2010. – 205 с.
14. Ильинский А.Г. Время оставляет следы. – Усолье-Сибирское, 2011. – 287 с.
15. Рукас Р.Г. Санитарные эшелоны прибывали в Усолье. Сборник посвящается 70-летию формирования эвакогоспиталя № 3913. 1941-1945. Слава и боль войны. Эвакогоспиталь №3913. – Усолье-Сибирское, 2011. – 138 с.
16. Бутаков Э.Ю. Наше Усолье-Сибирское. - Иркутск: Репроцентр А1, 2016. – 84 с.
17. Скороход В.П. Земля Усольская. Очерки истории района: Том 2. – Иркутск: Изд-во «Оттиск», 2018. – 256 с.
18. Душкин Ю.С. Соль Земли Сибирской. Историческая справка комбината «Сибсоль» за 1969-1964 годы. – Усолье-Сибирское, издание газеты «Усольские новости и міровые репортажи», ИП Бутаков С.Е., 2019. – 160 с.
19. Шаманский С.В. Город, рождённый у соли: Очерки истории города Усолье-Сибирское 1669-1945 гг. – Иркутск: Изд-во «Оттиск», 2019. – 208 с.
20. Скороход В.П. Дорога длиной в 70 лет: страницы истории треста «Востоктяжстрой». – Иркутск: Изд-во «Фор-

вард», 2020. – 319 с.
21. Кудрявцев В.Е. 54 мгновения Усольского трамвая. – Иркутск: Изд-во «Оттиск», 2021. – 152 с.
22. Коноплёва И.Н., Рукас Р.Г. И госпиталем стал курорт. – Иркутск: Изд-во «Форвард», 2021. – 136 с.

Методические материалы о городе

1. Земля Иркутская. 2000. №13. : науч.-попул. ил. журнал / Центр по сохр. ист.-культ. наследия ком. по культуре адм. Иркут. обл. – Иркутск : ЦСН, 2000. – 68 с.
2. Приангарье : информ. библиогр. указ / сост. Т.П.Воробьёва ; консультант Ж.А.Власенко; МУК «УГ ЦБС», ЦГБ. – Усолье-Сибирское: ЦГБ, 2012 – 72 с.
3. Усольские улицы : реком. библиогр. указ. / МБУК «УГ ЦБС», Центральная городская библиотека ; сост. Т. Е. Брюхова, Ж. А. Власенко ; ред. Т. П. Воробьева ; авт. вст. ст. Т. Б. Проценко. – 2012. – 95 с. : ил.
4. Великий Сибирский путь : реком. библиогр. указ. / сост. С.В.Лапардина ; МУК «УГ ЦБС», ЦГБ. ООМБР. – Усолье-Сибирское: ЦГБ, 2013. – 8 с.
5. Усолье на книжных страницах : реком. библиогр. указ. / сост. Т.П.Воробьёва ; МУК «УГ ЦБС», ЦГБ. ООМБР. – Усолье-Сибирское: ЦГБ, 2014 – 28 с.
6. Усолье глазами библиографа : информ. библиогр. указ. / сост. Т.П.Воробьёва ; МУК «УГ ЦБС», ЦГБ. – Усолье-Сибирское: ЦГБ, 2014 – 12 с.
7. Усольский календарь памятных дат. 2020 / сост. Кичигина Т.Н. ; МБУК «УГ ЦБС ; Центральная городская библиотека. – Усолье-Сибирское: ЦГБ, 2019. – 56 с.
8. МУП ПО «Электроавтотранс». 70 лет в пути : реком. библиогр. указ. / сост. С.В.Лапардина ; МБУК «УГ ЦБС» ; Центральная городская библиотека. – Усолье-Сибирское: ЦГБ, 2019. – 40 с.
9. Краеведы земли Иркутской : библиографический справочник. Выпуск 1 / Иркут. обл. гос. универс. науч. б-ка им. И. И. Молчанова-Сибирского. – Иркутск: ИОГУНБ, 2019. – 348 с. – (Библиотека журнала «Краеведъ Приангарья»).
10. Усолье-Сибирское. Город трудовой доблести. 1941-1945: / составитель Т. Н. Кичигина; МУК «УГ ЦБС», ЦГБ. – Усолье-Сибирское: ЦГБ, 2020. – 32 с.
11. Усольский календарь памятных дат. 2021 / сост. Кичигина Т.Н. ; МБУК «УГ ЦБС ; Центральная городская библиотека. – Усолье-Сибирское: ЦГБ, 2020. – 120 с.
12. Усольский календарь памятных дат. 2023 / сост. Кичигина Т.Н. ; МБУК «УГ ЦБС» ; Центральная городская библиотека. – Усолье-Сибирское: ЦГБ, 2022. – 45 с.

Газетные статьи:

В список включены лишь наиболее заметные публикации, освещающие историю пассажирского транспорта в Усолье-Сибирском. Публикации об открытии автобусных и трамвайных маршрутов, а также новости о поступлении подвижного состава не включались. Публикуемый список составлен по хронологическому принципу.

О городе

1. Лукьянов О.В. Усолье-Сибирское. Год 2000. // Ленинский путь. – 1974. – 12 июн.
2. Пушкарёв В.П. Развивая город до 2000 года // Ленинский путь. – 1990. – 13 фев.
3. Шаманский В.Ф. «Соль» – в топонимике // Ленинский путь. – 1990. – 25 дек.

Речной флот и теплоход «Усолье»

1. По городам и весям Приангарья // Восточное обозрение. – 1891. – 27 окт.
2. Вокруг усольской катастрофы // Сибирь. – 1916. – 2 июл.
3. К катастрофе в Усолье // Сибирь. – 1916. – 2 июл.
4. Наши корреспонденты // Сибирь. – 1916. – 7 июл.
5. Катастрофа в Усолье // Иркутская жизнь. – 1916. – 13 июл.
6. Карпов П.И. Выполняя наказы избирателей // Ленинский путь. – 1966. – 17 фев.
7. Телеграмма. Усолье-Сибирское, Иркутской, секретарю ГК КПСС, председателю горисполкома // Ленинский путь. – 1970. – 23 апр.
8. Юбилейные будни «Усолья» Азовского // Ленинский путь. – 1970. – 29 апр.
9. Комаров Г.Л. Будни «Усолья» Азовского. Привет городу от теплохода // Ленинский путь. – 1970. – 21 мая.
10. Телеграмма. Город Усолье-Сибирское Иркутской области // Ленинский путь. – 1971. – 7 ноя.
11. Романова Н.И. Дружба моряков и школьников // Ленинский путь. – 1971. – 19 ноя.
12. Карпинский В.В. От мастерских до РЭБ. Из истории городских предприятий // Ленинский путь. – 1971. – 11 дек.

13. Фомина Н.И. Письма в адрес Усолья // Ленинский путь. – 1972. – 19 мая.
14. Романова Н.И. Подарок моряков «Усолья» // Ленинский путь. – 1972. – 3 июн.
15. Кузьмин Н.В. Без парома – ни туды и ни сюды // Ленинский путь. – 1972. – 9 июн.
16. Шаманский В.Ф. Дружба с моряками // Ленинский путь. – 1972. – 15 дек.
17. Юринка // Ленинский путь. – 1973. – 24 фев.
18. Выше темпов работ. В штабе по благоустройству // Ленинский путь. – 1974. – 26 июн.
19. Стуковский Е.Н. Катастрофа на Ангаре // Ленинский путь. – 1975. – 11 мар.
20. Пришло в музей письмо // Ленинский путь. – 1976. – 16 мар.
21. Поздравление экипажа «Усолье» // Ленинский путь. – 1976. – 2 сен.
22. «Усолье» бороздит океан // Ленинский путь. – 1978. – 14 янв.
23. Шаманский В.Ф. От мастерских до РЭБ. Из истории городских предприятий // Ленинский путь. – 1985. – 13 сен.
24. Донской В.В. Память храним бережно // // Ленинский путь. – 1986. – 15 мая.
25. Ильинский А.Г. Вековая память газеты. «Привольно жилось усольцам» // Ленинский путь. – 1989. – 11 окт.
26. Шаманский В.Ф. Красный остров // Ленинский путь. – 1991. – 18 июн.
27. Антонов В.И. Усольская база флота – на плаву! // Усольские новости и міровые репортажи. – 1996. – 24 окт.
28. Шаманский В.Ф. Арендатор А.О.Поротова // Слово. – 1997. – 19 дек.
29. Шаманский В.Ф. Катастрофа на Ангаре // Усольские новости и міровые репортажи. – 2001. – 7 июн.
30. Патрин В.И. Усольская РЭБ флота жива! // Усольские новости и міровые репортажи. – 2001. – 5 июл.
31. Патрин В.И. На старых кадрах держится Усольская РЭБ флота // Усольская городская газета. – 2002. – 25 июл.
32. Речники! // Усольский пенсионер. – 2007. – 24 мая.
33. Скороход В.П. По страницам областных газет // Усольская городская газета. – 2018. – 18 янв.
34. Скороход В.П. По страницам губернских газет // Усольская городская газета. – 2018. – 10 мая.

Железная дорога

1. Иркутская хроника // Восточное обозрение. – 1894. – 17 июл.
2. Об участии генерала-губернатора по устройству ж/д путей // Восточное обозрение. – 1894. – 20 июл.
3. Рельсы у Биликтуя // // Восточное обозрение. – 1897. – 12 июл.
4. На встрече поезда // Восточное обозрение. – 1898. – 19 авг.
5. Из поездки на усольские минеральные ванны // Восточное обозрение. – 1899. – 24 авг.
6. Про дачные поезда // Иркутские губернские ведомости. – 1901. – 20 июл.
7. Местная хроника. Дачные поезда // Иркутские губернские ведомости. – 1903. – 29 мая.
8. Путешествие на дачных поездах // Восточное обозрение. – 1904. – 27 авг.
9. О работе железнодорожников // Ленинский путь. – 1940. – 18 июн.
10. Чижухин В.В. Пионер Коля Скопов предотвратил крушение поезда // Ленинский путь. – 1955. – 2 апр.
11. Ток включен! Электропоезд идет до Усолья-Сибирского // Усольский рабочий. – 1958. – 3 авг.
12. Электропоезд вошёл в график // Усольский рабочий. – 1958. – 8 авг.
13. Про «Яшку» // Ленинский путь. – 1965. – 19 сен.
14. Дубинина А.А. Выполняя волю народа // Ленинский путь. – 1970. – 26 мая.
15. Вокзальный калейдоскоп // Ленинский путь. – 1971. – 23 окт.
16. Стуковский Е.Н. Летопись Усолья. По следам книги «Иркутск» Ф.А.Кудрявцева и Г.А.Вендриха // Ленинский путь. – 1972. – 18 фев.
17. Краинский Б.Д. Дорога судеб: ВСЖД – 75 лет // Ленинский путь. – 1972. – 25 ноя.
18. Кучаров Б.А. Усольчане на стройке века // Ленинский путь. – 1974. – 14 дек.
19. Хомколова Л.И Маршруты юных // Ленинский путь. – 1975. – 12 фев.
20. Бутаков В.А. Пионерские рельсы – БАМу // Ленинский путь. – 1980. – 28 мая.
21. Ягодин В.В. Город смотрит в завтра // Ленинский путь. – 1980. – 30 дек.
22. Макаров А.А. Субботник на станции «Ангара» // Ленинский путь. – 1982. – 22 мая.
23. Борисов К.П. Половина ли пути на станции Половина? // Ленинский путь. – 1982. – 24 ноя.
24. Петров В.В. И будет новый вокзал // Строитель. – 1986. – 22 фев.
25. Шаманский В.Ф. Бархатовские копи // Ленинский путь. – 1986. – 24 апр.
26. Шаманский В.Ф. Великий Сибирский путь // Ленинский путь. – 1988. – 6 авг.
27. Романова Н.И. Один из первых // Ленинский путь. – 1989. – 4 янв.
28. Музейный экспонат // Машиностроитель. – 1989. – 16 мар.
29. Романова Н.И. К 320-летию Усолья. Поиск продолжается // Ленинский путь. – 1989. – 28 июл.
30. Ильинский А.Г. И пришла железная дорога // Ленинский путь. – 1990. – 31 авг.
31. Базаров В.Н. Вокзал есть! // Ленинский путь. – 1991. – 4 янв.
32. Хабалов В.А. На тихой станции «Ангара» // Ленинский путь. – 1991. – 3 авг.
33. Шаманский В.Ф. Стальные пути Усолья // Ленинский путь. – 1992. – 31 мар.

34. Иванова Н.А. Старый вокзал // Слово. – 1992. – 26 дек.
35. Шаманский С.В. С этого начинается родословная: Исторический очерк о солеварении в Усолье-Сибирском // Слово. – 1994. – 2 авг.
36. О судьбе паровоза Ес-311 // Локотранс. – 1996. – 4 апр.
37. Юрьева Л.И. Это и наша победа // Слово. – 1995. – 16 дек.
38. Васильев В.А. В первозданном виде // Слово. – 1996. – 30 мая.
39. Шаманский В.Ф. Транссибирская магистраль // Свеча. – 1998. – 17 апр.
40. Шаманский С.В. Эвакогоспиталь // Слово. – 1998. – 19 мар.
41. Аринкин М.В. Был такой шамотный завод // Усольские новости и міровые репортажи. – 1999. – 3 июн.
42. Конева Т.А. Наш друг Яшка-паровоз // Усольская городская газета. – 1999. – 12 авг.
43. Шаманский В.Ф. Субботники на станции «Ангара» // Усольские новости и міровые репортажи. – 2000. – 18 мая.
44. Аринкин М.В. Литовцы в нашем городе // Усольские новости и міровые репортажи. – 2000. – 27 июл.
45. Железные кони прошлого // Усольские новости и міровые репортажи. – 2000. – 23 ноя.
46. Аринкин М.В. Был такой шамотный завод // Усольские новости и міровые репортажи. – 2002. – 17 окт.
47. О тех далеких временах // Усольский пенсионер. – 2004. – 29 июля.
48. Скороход В.П. «Наш» паровоз – единственный в Союзе // Усольские новости и міровые репортажи. – 2005. – 14 апр.
49. Станция «Ангара», она же Усолье-Сибирское // Усольский пенсионер. – 2007. – 10 мая.
50. Ильинский А.Г. Мы «едем» по истории // Усольские новости и міровые репортажи. – 2011. – 16 июн.
51. Ахмедова Н.Н. Вокзал стал разноцветным // Усольская городская газета. – 2012. – 4 окт.
52. Патрин В.И. Пока не поздно // Усольские новости и міровые репортажи. – 2013. – 20 июн.
53. Ильинский А.Г. Узнайте себя или своих близких на фотографии // Усольские новости и міровые репортажи. – 2013. – 17 окт.
54. Патрин В.И. Узнала // Усольские новости и міровые репортажи. – 2013. – 21 ноя. : фот.
55. Скороход В.П. «Дорога железная...» // Усольские новости и міровые репортажи. – 2015. – 1 окт.
56. Шатун Т.Г. Железной дороге – 120 лет // Усольские новости и міровые репортажи. – 2018. – 9 авг.

Авиация

1. Агит-полёт. Аэро-агитатор в Усолье // Власть труда. – 1925. – 7 июл.
2. Семёнов В.В. Иркутский «Совпич» в гостях у усольцев // Власть труда. – 1925. – 10 июл.
3. Делегаки на постройку самолёта // Ленинский путь. – 1932. – 11 фев.
4. Однодневный заработок на самолёт «Китайской Красной Армии» // Ленинский путь. – 1932. – 12 апр.
5. На самолёт Востсибири // Ленинский путь. – 1932. – 25 мая.
6. Включайтесь в конкурс-соревнование за лучшую организацию ОСОавиахима! // Ленинский путь. – 1934. – 29 окт.
7. Аэроклуб в Усолье // Восточно-Сибирская правда. – 1935. – 20 фев.
8. Аланина П.И. Быстро, выгодно, удобно! // Ленинский путь. – 1966. – 8 июн.
9. Объявление про трансагентство // Ленинский путь. – 1967. – 26 дек.
10. Планина Н.Г. Летайте самолётами // Ленинский путь. – 1968. – 22 мая.
11. Сластенко Б.А. В строю – аэропорт «Хайта» // Ленинский путь. – 1974. – 28 мая.
12. Ивкин В.И. Услуги трансагентства // Ленинский путь. – 1974. – 28 мая.
13. Усольское трансагентство // Ленинский путь. – 1978. – 6 июн.
14. Ратникова Е.Г. Завтра – День Аэрофлота // Ленинский путь. – 1982. – 13 фев.
15. Планина Н.И. Летние маршруты усольчан // Ленинский путь. – 1982. – 5 ноя.
16. Кошелева Н.А. Приятного полёта! // Ленинский путь. – 1983. – 12 фев.
17. Ильинский А.Г. «Совпич» в селе Усолье // Ленинский путь. – 1989. – 27 мая.
18. Барановская Н.Н. Летайте самолётами!? // Слово – 1993. – 17 июл.
19. Объявление о ликвидации трансагентства // Усольская городская газета. – 2005. – 31 мар.

Автобус

1. Мечты и действительность // Сибирь. – 1914. – 14 янв.
2. По нашей области. Усолье // Восточно-Сибирская правда. – 1939. – 2 июл.
3. За культурное состояние наших сёл и города // Ленинский путь. – 1940. – 2 фев.
4. По городу и району // Ленинский путь. – 1940. – 8 мар.
5. Пополнение автомобильного парка // Усольский рабочий. – 1954. – 21 мар.
6. Через Белую строится мост // Ленинский путь. – 1956. – 26 мая.
7. Мост через Белую построен // Ленинский путь. – 1956. – 19 июн.

8. Новые автобусы // Ленинский путь. – 1962. – 18 янв.
9. Кузьмин Н.И. Новый мост // Ленинский путь. – 1962. – 26 июн.
10. Вертинский А.И. На линии – 50 автобусов // Ленинский путь. – 1962. – 11 окт.
11. Банников Я.В. Доводить до каждого // Ленинский путь. – 1963. – 9 апр.
12. Щербакова З.И. Подарок городу // Ленинский путь. – 1963. – 5 ноя.
13. Не только школа должна воспитывать // Ленинский путь. – 1963. – 30 дек.
14. Торжественно и радостно // Ленинский путь. – 1964. – 5 мая.
15. Екимов Н.И. Транспорт и его перспективы // Ленинский путь. – 1967. – 19 мар.
16. Козлов В.В. Из Будапешта – в Усолье // Ленинский путь. – 1969. – 18 июл.
17. Серебреников В.В. Город и автобусы // Ленинский путь. – 1970. – 25 дек.
18. Перепёлкина Г.И. Трибуна педагога. Связь урока с жизнью // Ленинский путь. – 1971. – 19 фев.
19. Жилкин И.И. Сдерживают сантехники // Ленинский путь. – 1972. – 2 мар.
20. Серебреников В.В. Новые автобусы в Усолье // Ленинский путь. 1972. – 24 мая.
21. Булгаков М.А. Автовокзал новый, порядки старые // Ленинский путь. – 1973. – 5 янв.
22. К сведению населения города // Ленинский путь. – 1976. – 5 мая.
23. На маршрутах новые машины // Ленинский путь. – 1976. – 19 июн.
24. Городскому автобусу – высокую культуру // Ленинский путь. – 1977. – 17 июн.
25. От выборов до выборов. Годы роста // Ленинский путь. – 1977. – 18 июн.
26. Размаха шаг и саженьи. Цифры и факты // Ленинский путь. – 1977. – 4 окт.
27. Объявление про бескассовое обслуживание // Ленинский путь. – 1986. – 24 июн.
28. Олейников И.Д. Настоящее Усолье-Сибирское // Строитель. – 1989. – 12 авг.
29. Шаманский В.Ф. Городской транспорт // Ленинский путь. – 1989. – 11 окт.
30. Бутаков В.А. Второе дыхание // Ленинский путь. – 1990. – 15 мар.
31. Дюндик Е.А. На чём ездим, ПАТП? // Усольская городская газета. – 1998. – 20 авг.
32. РТВинформ. Новый мост через Белую есть! // Свеча. – 1999. – 4 окт.
33. Открыт новый мост через реку Белую // Время. – 1999. – 19 окт.
34. Бутаков В.А. Поехали! // Усольские новости и міровые репортажи. – 1999. – 21 окт.
35. Александрова Т.А. Водитель первого автобуса // Усольские новости и міровые репортажи. – 2003. – 23 окт.
36. Гретченко А.Е. Московский тракт // Усольские новости и міровые репортажи. – 2008. – 22 окт.
37. Королёва О.А. Автобус как корабли // Усольская городская газета. – 2013. – 12 дек.
38. Королёва О.А. Почему закрыли автостанцию? // Усольская городская газета. – 2014. – 31 июл.
39. Патрин В.И. Общественный транспорт города // Усольские новости и міровые репортажи. – 2017. – 13 июл.
40. Клыкова О.М. Мы снова с автостанцией // Усольские новости и міровые репортажи. – 2018. – 26 июл.

Гужевая повозка, грузовое и легковое такси

1. Захватили всё // Власть труда. – 1925. – 10 апр.
2. «Трудовая» артель // Власть труда. – 1925. – 2 дек.
3. Объявление про такси // // Усольский рабочий. – 1954. – 3 мар.
4. Легковые такси // Усольский рабочий. – 1959. – 22 апр.
5. К сведению трудящихся // Ленинский путь. – 1959. – 13 мая.
6. Объявление о принятии заказов и заявок на обслуживание легковыми такси // Ленинский путь. – 1960. – 29 мар.
7. Ещё пять автомобилей «Волга» // Ленинский путь. – 1960. – 22 апр.
8. Обмен денег и пересчёт цен на товары // Ленинский путь. – 1960. – 23 ноя.
9. Пользуетесь услугами легковых такси // Ленинский путь. – 1961. – 15 мар.
10. Для трудящихся // Ленинский путь. – 1961. – 23 сен.
11. По нашему городу. Растёт количество автомобилей // Ленинский путь. – 1962. – 28 июл.
12. Таксопарк пополняется // Ленинский путь. – 1962. – 22 авг.
13. Это дала Советская власть. Прежде теперь // Ленинский путь. – 1962. – 7 ноя.
14. Жураковский В.В. Городу – пассажирское хозяйство // Ленинский путь. – 1963. – 12 окт.
15. Сделано в 1963-м // Ленинский путь. – 1963. – 31 дек.
16. Антонченко П.И. Назревший вопрос // Ленинский путь. – 1966. – 8 янв.
17. Лобанова Л.И. В интересах пассажиров // Ленинский путь. – 1968. – 10 фев.
18. О Павле Качаеве // Ленинский путь. – 1969. – 16 янв.
19. Улучшить обслуживание пассажиров // Ленинский путь. – 1973. – 6 апр.
20. Защита природы – дело всех и каждого // Ленинский путь. – 1988. – 4 июн.
21. Шаманский В.Ф. О промысловых кооперациях // Ленинский путь. – 1991. – 21 ноя.

22. Таксисты «разводятся» // Слово. – 1992. – 16 мая.
23. Алексеев Г.А. Таксистам – послабление // Слово. – 1992. – 9 июл.
24. Ягодин В.А. В условиях рынка. Самостоятельность: плюсы и минусы // Слово. – 1992. – 22 июл.
25. Савельев А.А. Законная конкуренция // Усольские новости и міровые репортажи. – 2002. – 14 фев.
26. Ахмедова Н.Н. Новое время – новые веяния // Усольская городская газета. – 2012. – 25 окт.
27. Маркова С.В. 15 лет развития // Усольская городская газета. – 2012. – 25 окт.

Трамвай

1. Шаманский Ф.Г. Город Усолье-Сибирское в VI пятилетке // Ленинский путь. – 1956. – 19 июн.
2. Лещев С.М. За дальнейшее улучшение быта солеваров // Усольский рабочий. – 1957. – 6 янв.
3. Усолье-Сибирское в недалёком будущем // Усольский рабочий. – 1958. – 10 авг.
4. На удовлетворение культурных и бытовых запросов трудящихся города // Усольский рабочий. – 1959. – 10 апр.
5. Для составления проекта // Ленинский путь. – 1959. – 2 авг.
6. За дальнейшее улучшение руководства хозяйственным и культурным строительством // Ленинский путь. – 1960. – 2 апр.
7. Первые метры трамвайной линии // Ленинский путь. – 1962. – 4 дек.
8. Первая очередь трамвая // Ленинский путь. – 1963. – 9 фев.
9. Капитальное строительство – вопрос вопросов // Ленинский путь. – 1963. – 2 апр.
10. Банников Я.А. В горисполкоме // Ленинский путь. – 1963. – 9 апр.
11. В фонд строительства трамвайной линии. Обращение комсомольцев и молодежи профтехучилища // Ленинский путь. – 1964. – 24 окт.
12. Спешилов В.Г. В счёт строительства // Ленинский путь. – 1964. – 18 ноя.
13. Сластенко Б.И. Внимание: Строительство трамвайного депо. Ни сроков, ни графика // Ленинский путь. – 1965. – 19 мая.
14. Евлахова М.И. Туман не помеха // Ленинский путь. – 1965. – 23 сен.
15. Котова А.И. Первый пассажир. Трамвай идёт по городу // Ленинский путь. – 1967. – 26 фев.
16. Усолье знакомится с трамваем // Восточно-Сибирская правда. – 1967. – 1 мар.
17. Хилько В.В. Трамвай из металлолома // Ленинский путь. – 1967. – 16 мая.
18. Солнцев Б.М. Награда за труд // Огни стройки. – 1967. – 18 мая.
19. Наседкин В.В. На второй очереди трамвая // Ленинский путь. – 1968. – 2 фев.
20. Соловьева Л.И. Трамвайную линию закончить в срок // Ленинский путь. – 1970. – 17 июн.
21. Краинский Б.Д. Комбинат смотрит в завтра // Ленинский путь. – 1971. – 29 мая.
22. Стребков А.И. Трамвай без кондуктора // Ленинский путь. – 1972. – 7 апр.
23. Трамвай пойдёт до вокзала // Ленинский путь. – 1973. – 6 июл.
24. Соловьев В.В. Почему не пойдёт трамвай // Ленинский путь. – 1973. – 15 авг.
25. В авангарде – комсомол и пионерия // Ленинский путь. – 1973. – 5 сен.
26. Краинский Б.Д. Звенить ли трамваю в Привокзальном? // Ленинский путь. – 1973. – 11 сен.
27. Краинский Б.Д. Городской транспорт и дорожная сеть сегодня и завтра // Ленинский путь. – 1974. – 3 апр.
28. И труд, и отдых, и здоровье! // Ленинский путь. – 1976. – 21 июн.
29. Пусковые – в строй // Ленинский путь. – 1976. – 30 сен.
30. Алексеев Н.Н. Новая трамвайная линия // Ленинский путь. – 1977. – 21 янв.
31. Нартов И.И. Вопрос решается // Ленинский путь. – 1977. – 13 апр.
32. Московкин А.И. Трамвай в часы «пик» // Ленинский путь. – 1979. – 25 янв.
33. Юрьева Л.И. Первый трамвай в Усолье // Ленинский путь. – 1980. – 5 июн.
34. Самохина Г.И. По новому методу // Ленинский путь. – 1984. – 12 апр.
35. Объявление о детском трамвае // Ленинский путь. – 1986. – 6 авг.
36. Транспорт // Строитель. – 1987. – 20 июн.
37. Евгеньева Н.И. «Когда тон задаёт «сытый» // Ленинский путь. – 1989. – 3 янв.
38. Внимание: Детский трамвай! // Ленинский путь. – 1989. – 7 янв.
39. Жданов П.Н. Трамваи пойдут дальше // Ленинский путь. – 1991. – 25 июн.
40. Максуля В.И. «Железка» в городе // Позиция – 1991. – 25 ноя.
41. Бутаков В.А. Раз, два, взяли!... // Слово. – 1992. – 17 июн.
42. Слесарев Г.А. Усольчане-наставники // Слово. – 1993. – 25 фев.
43. Белобородов Л.П. Как живёт город? // Слово. – 1994. – 24 мар.
44. Михайлов А.А. На шесть лет вперёд // Слово. – 1994. – 11 окт.
45. Перевалова М.В. Трамвай, которого ждали шесть лет // Усольская городская газета. – 1999. – 15 сен.
46. Нужны ли рельсы до вокзала? // Усольская городская газета. – 2000. – 15 фев.
47. Даёшь трамвай на проспект Космонавтов // Усольская городская газета. – 2000. – 22 фев.

48. Гончарук С.В. У кондуктора – не женское лицо // Усольские новости и міровые репортажи. – 2000. – 24 фев.
49. Трамвай с вокзала // Усольская городская газета. – 2000. – 7 сен.
50. Жёлтые трамваи в Усолье // СМ Номер один. – 2000. – 20 сен.
51. Лемзякова Г.А. Пешком по шпалам до химфарма // Усольская городская газета. – 2001. – 31 мая.
52. Лемзякова Г.А. «Четвёртый» автобус вместо трамвая // Усольская городская газета. – 2001. – 28 июн.
53. Лемзякова Г.А. По большому кольцу // Усольская городская газета. – 2001. – 22 ноя.
54. Трамвай на фарм пойдёт. Ценой каких усилий? / Усольская городская газета. – 2002. – 14 мар.
55. Дюндик Е.А. Караул в трамвае // Усольская городская газета. – 2003. – 6 ноя.
56. Дюндик Е.А. Трамвай прокатит до вокзала // Усольская городская газета. – 2003. – 6 ноя.
57. Гретченко А.Е. Трамвай на ХФК больше не будет // Усольские новости и міровые репортажи. – 2003. – 4 дек.
58. Румяцева Л.В. Наследие советского прошлого – на металлолом! // Усольский пенсионер. – 2003. – 11 дек.
59. Дюндик Е.А. Первый рейс голубого вагона, подобного которому нет от Урала до Бурятии // Усольская городская газета. – 2003. – 31 дек.
60. Лемзякова Г.А. Ассоциация транспортников // Усольская городская газета. – 2004. – 11 мар.
61. Ильинский А.Г. Страсти вокруг трамвая // Усольские новости и міровые репортажи. – 2004. – 7 окт.
62. Лемзякова Г.А. В режиме метрополитена будут ходить усольские трамваи // Усольская городская газета. – 2006. – 23 ноя.
63. Мутасова О.Н. Трамваю в Усолье 40 лет // Усольская городская газета. – 2007. – 12 апр.
64. Перевалова М.В. Праздник трамвая // Усольская городская газета. – 2010. – 30 сен.
65. Матонина Л.В. Усольчанам завидуют ангарчане. Трамвай дошел до вокзала! // Усольская городская газета. – 2010. – 7 окт.
66. Ильинский А.Г., Скороход В.П. Начало эры городского транспорта // Усольские новости и міровые репортажи. – 2012. – 9 фев.
67. Борисова Н.Ю. О чём рассказывают архивы. 47 лет в пути // Усольские новости и міровые репортажи. – 2014. – 11 сен.
68. Перевалова М.В. Московские трамваи появятся на улицах Усолья // Усольская городская газета. – 2018. – 1 мар.
69. Клыкова О.М. Трамваи выбраны // Усольские новости и міровые репортажи. – 2018. – 22 мар.
70. Прокопенко И.Н. Двумя «москвичами» пополнился трампарк города // Усольские новости и міровые репортажи. – 2018. – 13 дек.
71. Королёва О.А. Новые трамваи на линии // Усольская городская газета. – 2019. – 21 фев.

Фонды муниципального архива:

1. Фонд Л-41, опись 1-л, историческая справка, лист 1-3 – СМП-656
2. Фонд Л-45, опись 1-л, историческая справка, лист 1-3 – ПАТП
3. Фонд Л-46, опись 1-л, историческая справка, лист 1-3 – Трамвайное управление
4. Фонд Л-84, опись 1-л, историческая справка, лист 1-3 – Таксомотор
5. Фонд Р-55, опись 1-л, историческая справка, лист 1-3 – МУП ПО «Электроавтотранс»

Фотоснимки на обложке:

1. Львовец и усть-катавец на усольской земле. ЛАЗ-695Н и КТМ-5М3. Автобус едет в Мишелёвку, а трамвай на химфармкомбинат. Прямо по курсу торговый центр «Ермак», который как раз открыли в 2000 году – 23 августа 2000 года, Ааре Оландер
2. Вид на стелу «Нашему городу Усолье-Сибирское» – 311 лет» со стороны Привокзальной площади – 1980 год, Эдгар Брюханенко
3. Дорога в сторону «Химпрома». Стела расположена недалеко от перекрёстка улиц Менделеева и Коростова, где – 1982 год, из буклета «Усольское производственное объединение «Химпром» 1936-1986 гг.»

Фотоснимки на форзацах:

1. Вид на улицу Ленина и магазин «Юбилейный» с колеса обозрения – 1977 год, Валерий Шишимарин
2. Вид на Комсомольскую площадь и Комсомольский проспект – 1985 год, из фондов Усольского историко-краеведческого музея

БЛАГОДАРНОСТИ

Конечно же, создание подобного всеобъемлющего исторического труда было бы невозможно без помощи множества заинтересованных и неравнодушных людей, для которых история города не пустой звук. Без которых эта книга не вышла бы в свет.

Во-первых, слова благодарности за оказанную помощь и поддержку я хотел бы выразить историкам и краеведам города Усолье-Сибирское – Сергей Васильевич Шаманский, Леонид Станиславович Мухин, Сергей Ефимович Бутаков и Борис Дмитриевич Краинский. За предоставление мне интересующей информации, фотоархива и даже рассказами.

Отдельную благодарность заведующей усольского историко-краеведческого музея Наталье Петровне Матузковой и главного хранителя Елене Владимировне Чекодановой за предоставленный музейный фотоархив, который никогда свой свет и впервые публикуются в этой книге. Также работнику краеведческого отдела центральной городской библиотеке Валентине Сергеевне Поповой за предоставление различных книг и газетных статей о городе и районе в качестве материала создания.

Во-вторых, ребятам, которые без раздумий согласились внести свой вклад в историю Усолья-Сибирского во второй раз, они уже оставили свои следы в книге «54 мгновения Усольского трамвая». Своим хорошим друзьям по переписке Алексу Краковски (Alex Krakowsky) из Антверпена (Бельгия) и Петру Томасику (Piotr Tomasik) из Быгдоща (Польша). В-третьих, в разных стадиях создания принимали участие: Вадим Лагазюк, Игорь Вуйцик, Андрей Еловский и Дарья Скобелева (Усолье-Сибирское), Никита Сыроватский (Ангарск). Жители Иркутска Евгений Михалёв, Никита Скачков, Эраст Бутаков и Игорь Фефелов, Олег Чечулин (Екатеринбург), Игорь Пестов (Северодвинск).

И в конце, что хотел добавить. Почему эту книгу я писал 3 года? Во-первых, была подготовка к созданию дипломной работы в университете. Во-вторых, любая мысль, приходившая мне в голову, я её записывал, чтобы не забыть, и сохранял до лучших времен. Что-то сокращал, вносил, искал и ждал необходимый мне материал. В-третьих, книга создавалась с тяжелым трудом, в сложное время и с большими испытаниями. Процесс написания останавливался, то возобновлялся, то опять забрасывался, то вообще было не до неё. Сначала казалось, что интерес к автобусам, речному флот, самолётам, такси и ж/д технике – это не моё. Мне близка тема трамваев, и я очень хорошо разбираюсь в них, но мне очень бы хотелось выпустить данное издание. Пускай что-то давно известное и всё равно тщательно искал. Уже собирался забросить создание и перейти к написанию абсолютно другой книги, но этого я бы не смог закончить без поддержки своих друзей – Дарья Евдокимова, Юлия Дементьева и Алёна Салогорова. Их знания, участие и поддержка уточнили. Самое главное – подписи к фотографиям и сам их подбор, расстановка хронологии, но не только. Конечно, хочется, чтобы не только энтузиасты транспорта, краеведы или простые жители Усолья поучаствовали в создании этого издания, но и хотя бы пару друзей. Без этого никак не обойдешь. Без них бы ничего не получилось, и им большое спасибо. Тем не менее, за 3 года кропотливого труда мне удалось воссоздать более или менее цельную картину истории пассажирского транспорта Усолья-Сибирского.

Научно-популярное издание
Виктор Евгеньевич Кудрявцев
Усолье-Сибирское. Маршрутом из века в век:
Летопись пассажирского транспорта 1863-2020 гг.

Издательство «Оттиск»
Лицензия ЛР № 066064 от 10.08.1998.
Подписано в печать 15.04.2024 г.
Формат 60x84 1/8.
Гарнитура Tahoma.
Усл. печ. л. 16.17. Уч.-изд. л. 9.12.

Отпечатано в типографии «Оттиск»
Печать офсетная. Бумага мелованная.
Тираж 100 экз. Заказ № 056.
664025, г. Иркутск, ул. 5-й Армии, 26.
Тел./факс: (3952) 34-32-34.
E-mail: ottisk@irmail.ru
www.ottisk-irk.ru