



ЕВГЕНИЙ КУЗНЕЦОВ

ЕКАТЕРИНБУРГ. ТРАМВАЙ

МАРШРУТЫ

Евгений Кузнецов

**Екатеринбург.
Трамвай. Маршруты**

«Издательские решения»

Кузнецов Е. Н.

Екатеринбург. Трамвай. Маршруты / Е. Н. Кузнецов —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-901935-6

Подробное описание маршрутов трамваев Екатеринбурга. Издание содержит историческую справку. Будет полезно в качестве справочного материала жителям и гостям города.

ISBN 978-5-44-901935-6

© Кузнецов Е. Н.
© Издательские решения

Содержание

История	6
Маршрут №1	9
Маршрут №2	10
Маршрут №3	11
Маршрут №4	12
Конец ознакомительного фрагмента.	13

Екатеринбург. Трамвай Маршруты

Евгений Николаевич Кузнецов

© Евгений Николаевич Кузнецов, 2019

ISBN 978-5-4490-1935-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

История

Трамвай – один из самых востребованных жителями Екатеринбурга способов перемещения. Первые планы постройки этого нового для города вида транспорта обсуждались депутатами городской думы еще в 1896 году. Позже к этому вопросу неоднократно возвращались, но до воплощения идеи в жизнь дело не доходило. Так было вплоть до августа 1928 года, когда Свердловский окружной комитет ВКП (б) принял постановление, которым признал постройку необходимой, установил сроки и очередность строительства линий, а также определил объемы финансирования. Главным инженером постройки был назначен инженер Николай Егоров. Именно он поведет первый вагон в день пуска трамвая 7 ноября 1929 года. Торжественный момент открытия движения запечатлел на своем холсте уральский художник Иван Слюсарев. Эта картина хранится в коллекции екатеринбургского музея ИЗО.



Картина И. Слюсарева

Первая трамвайная линия Свердловска соединила Цыганскую площадь, где располагался трамвайный парк, с железнодорожным вокзалом. Трасса проходила от 2-й Загородной улицы (ныне Фрунзе) по Троцкого (ул. 8 Марта), Ленина, Толмачева, набережной Труда (ул. Дзержинского), Свердлова к вокзалу.

В июле следующего года появилась вторая линия, связавшая Верх-Исетский завод с площадью 1905 года. Маршрут №2 до сих пор работает на этом направлении. В ноябре 1930 была сдана линия к площади Максима Горького (современная пл. Обороны). Движение было организовано четырьмя маршрутами. В 1931 году трамвай пришел на Уралмаш и во Втузгородок. Построенная в 1934 году однопутная линия по улице Куйбышева позволила организовать движение кольцевого маршрута «А» – Аннушки. В 1935 году ВИЗ передал трамвайному хозяйству подъездной путь на электростанцию. 11 маршрут связал поселок электростанции с визовской площадью и более 80 лет возит горожан по побережью Верх-Исетского пруда.

К началу Великой Отечественной войны в городе работало 13 маршрутов трамвая. Трамвайный парк насчитывал более 70 моторных и более 60 прицепных пассажирских вагонов, а также 3 электровоза и 17 грузовых платформ. Война внесет серьезные коррективы в жизнь Свердловска и работу трамвая. Именно на трамвай ляжет большой объем грузовых перевозок. По городским рельсовым магистралям будут возить продовольствие, почту, раненых солдат, а в цехах трамвайного парка начнут делать снаряды для фронта. Из блокадного Ленинграда под артобстрелами в Свердловск доставят десятки трамвайных вагонов. Осенью 1943 года у свердловского трамвая появится электрический брат – троллейбус. Утром 9 мая 1945 года из ворот трамвайного парка выйдет трамвай, который своим триумфальным рейсом известит свердловчан о Победе.

В 1950 году город начнет получать цельнометаллические трамвайные вагоны. До этого момента подвижной состав свердловского трамвая был деревянным. В конце 50-х в город при-

дут первые вагоны чешского производства. К 1980 году «чехи» вытеснят со свердловских улиц отечественные вагоны. Спустя годы трамвай Свердловска-Екатеринбурга будет неразрывно ассоциироваться именно с «Татрой», чешский вагон станет одним из символов города.



Фото: А. Башкиров (1983)

Лишь в 2000-е годы на улицы вернется отечественная техника – трамваи «Спектр», производимые заводом «Уралтрансмаш». Однако по прежнему в трамвайном парке столицы Урала преобладают старые добрые «чехи». Они превосходят продукцию отечественного трамваестроения не только количеством, но и качеством изготовления.

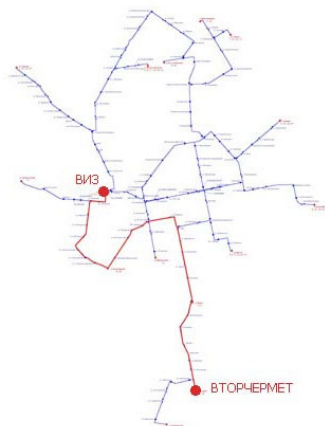
Если в 60-е—80-е годы количество трамвайных линий в городе неуклонно росло, то в начале 90-х, с пуском в 1992 году линии на Дворец спорта, развитие трамвая остановится на 20 долгих лет. Лишь в 2012 году будет пущена следующая новая линия – по улице Фучика. Еще одна новая трамвайная магистраль соединит проспект Ленина и улицу Татищева в декабре 2017 года.



Фото: Е. Кузнецов (2017)

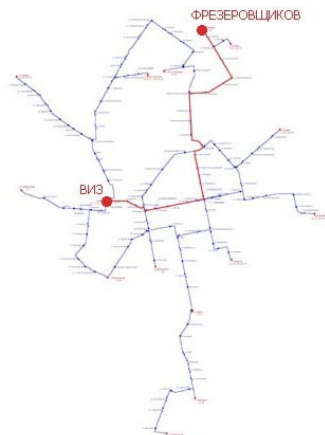
Сегодня в трамвайном парке Екатеринбурга более 450 вагонов. К услугам жителей и гостей города три десятка маршрутов.

Маршрут №1 ВИЗ – Вторчермет



Путь следования: конечная станция «ВИЗ» – ул. Красноуральская – ул. Татищева – ул. Викулова – ТРЦ «Радуга парк» – ул. Волгоградская – Медгородок (ОКБ №1, ГKB №40) – ул. Белореченская – ул. Радищева – Московская горка – Цирк (*метро «Геологическая»*) – ул. 8 Марта – Южный автовокзал (*метро «Чкаловская»*) – ул. Титова – РТИ – конечная станция «Вторчермет».

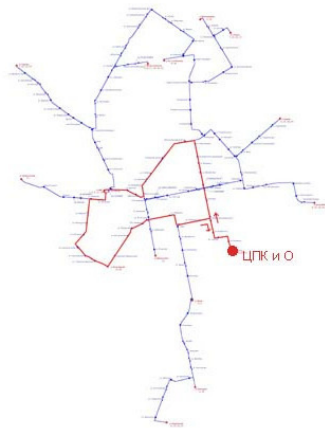
Маршрут №2 ВИЗ – Фрезеровщиков



Путь следования: конечная станция «ВИЗ» – ул. Красноуральская – ул. Татищева – пр. Ленина – пл. 1905 года – Оперный театр – гостиница «Исеть» – ул. Луначарского – пл. Советской армии (Дом офицеров) – Пионерская – пр. Космонавтов – завод им. Калинина – Пединститут (метро «Машиностроителей») – ул. Фронтовых бригад – Турбомоторный завод – ул. Старых большевиков – ДК Эльмаш – конечная станция «ул. Фрезеровщиков».

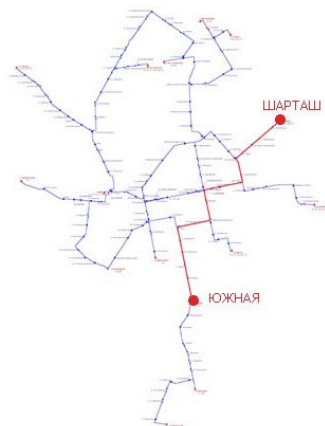
Примечания: до 11.12.2017 следовал по ул. Д. Ибаррури, ВИЗ-бульвару. Трасса изменена в связи с открытием новой линии по ул. Татищева

Маршрут №3 ЦПКиО – ВИЗ – ЦПКиО (кольцевой)



Путь следования: конечная станция «ЦПКиО» – пл. Обороны – ул. Луначарского – Дом кино – гостиница «Исеть» – пл. Советской армии (Дом офицеров) – ул. Челюскинцев – Железнодорожный вокзал – Дворец молодежи – Верх-Исетский бульвар – конечная станция «ВИЗ» – ул. Красноуральская – ул. Татищева – ул. Викулова – ТРЦ «Радуга парк» – ул. Волгоградская – Медгородок (ОКБ №1, ГKB №40) – ул. Белореченская – ул. Радищева – Московская горка – Цирк (*метро «Геологическая»*) – ул. Куйбышева – ул. Луначарского – пл. Обороны – ул. Тверитина – конечная станция «ЦПКиО».

Маршрут №4 Южная – Шарташ



Путь следования: конечная станция «Южная» – ул. 8 Марта – Южный автовокзал – Цирк (*метро «Геологическая»*)

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.