

60 лет темиртаускому трамваю

Трамвай является визитной карточкой Темиртау - в этом уверены сотрудники трамвайного парка. Вовремя выходить на линию электрическому транспорту помогают специалисты, в том числе представители редкой в наши дни профессии - кузнецы. И таких уникальных людей, преданных своей работе, в трампарке 178 человек. Благодаря им ежедневно по маршруту № 4 ходят от 12 до 16 трамвайных вагонов.

Сейчас трамвайный парк входит в объединенную структуру - «ТАА» вместе с чулочной-носочной фабрикой и гостиницей. Трампарк получает дотацию от «АМТ» за то, что бесплатно возит работников комбината. За счет этого выплачивается зарплата. Кроме этого, у каждого водителя есть план по сборам. Правда, в последние годы трамвай не так привлекает пассажиров, как раньше. Многие считают этот вид транспорта неперспективным, но сотрудники трампарка уверены в обратном.

- Сейчас вся Европа, Америка возрождают этот вид транспорта. Хотя и там был период, когда электротранспорт загнули. И то, что мы сегодня отмечаем 60 лет трамвайному движению в Темиртау, доказывает, что этот транспорт необходим, - говорит руководитель трамвайного парка Ирина Обьедкова. - Вот и сейчас, когда проходит торжественное собрание, посвященное юбилею, в зале присутствует лишь несколько десятков работников. Потому что продол-

Там можно встретить того, кого сложно поймать на рабочем месте, и даже собрание провести. Раньше я каждый день ездил на трамвае и сейчас среди тех, кто присутствует в актовом зале, узнаю тех, кто управлял трамваями. Я уверен, что водителей трамваев в Темиртау в лицо знают больше, чем нас, депутатов, - отметил депутат городского маслихата Алибек Алпысбаев. - История города неразрывно связана с историей трамвайного парка. И сейчас Темиртау - один из трех городов Казахстана, где сохранился этот вид транспорта. Поэтому без преувеличения можно сказать, что трамвай - это бренд нашего города.

Из четырех маршрутов остался один

Это сейчас в Темиртау трамвай обслуживает единственный маршрут - № 4. Его открыли последним. Он самый протяженный — 26,4 км. от



жается работа парка на всех участках, и трамваи сегодня на линии - 15 вагонов обслуживают пассажиров.

Сегодня в арсенале трамвайного парка 38 вагонов. В будни на линию выходят 15-16 из них, в выходные - 12. Управляют ими 45 водителей, и все они женщины.

- Нигде так не объединяются люди, как в 5 утра в трамвае.

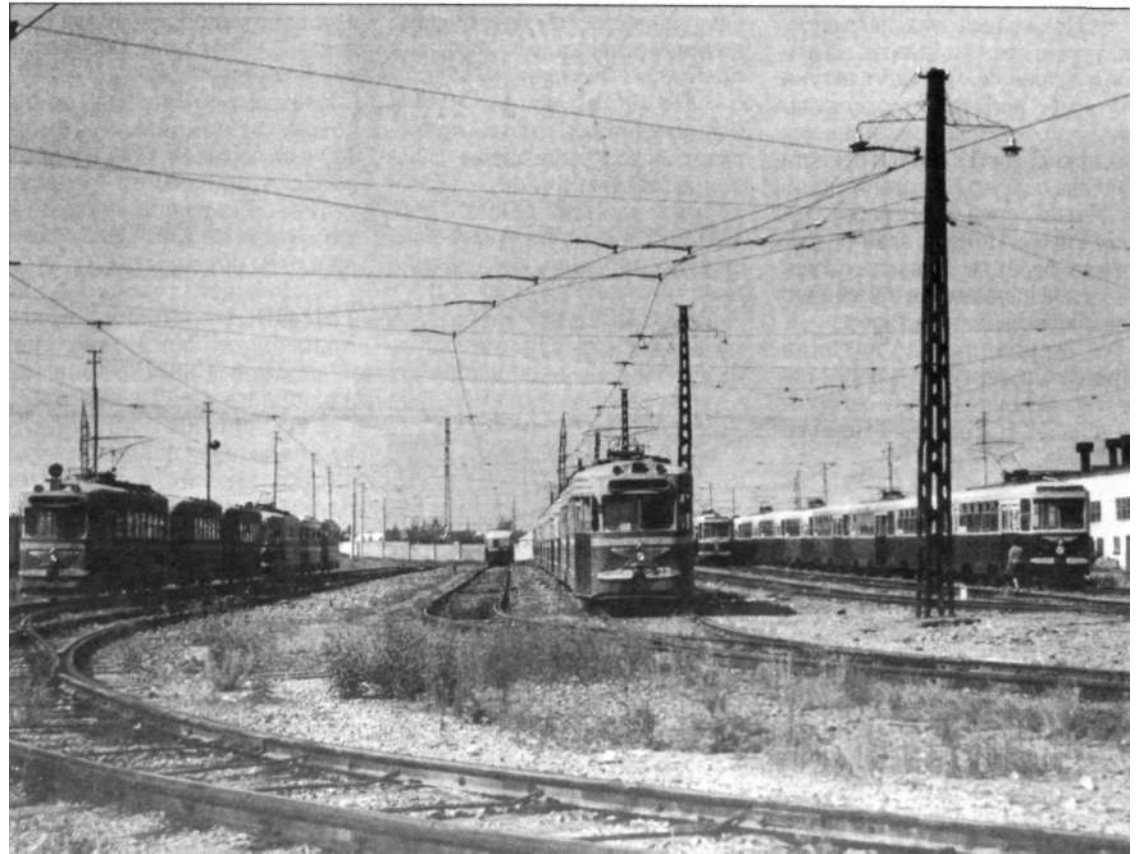
цеха обжига до 8 микрорайона. А первая ветка протяженностью 23,2 км была построена в 1959 году, тогда и был введен маршрут от депо до промбазы. В 1961 году в Темиртау завершили строительство второй очереди протяженностью 10,4 км от 31 квартала до кольца Старого города.

Окончание на стр. 11



Валентина Седлецкая проработала водителем трамвая 26 лет, а Галина Кузнецова монтером пути - 33 года. На праздновании 60-летия трамвайного парка они были в числе почетных гостей

Долгие годы на трамваи приходилась основная нагрузка по перевозке пассажиров. Первые годы вагоны не могли вместить всех желающих, так что для мужчин и парней было привычным делом ездить на работу на крыше вагона



Под трамвайный парк в 1957 году был отведен участок площадью 8,25 га в квартале 36, а Карметкомбинат обязали построить трамвайный парк, а также тяговые подстанции и распределительные устройства

Третья очередь протяженностью 8 км в 1966 году позволила открыть движение от кольца промбазы до сероочистки. А еще в 1962 году был открыт маршрут «Промбаза - КХП». Чуть позже, после продления трамвайного пути от промбазы до цеха обжига и строительства кольца в 71 квартале, появился маршрут № 3 «71 квартал - цех обжига». Правда, это направление просуществовало совсем недолго, так как трамвайное кольцо в 71 квартале пришлось ликвидировать - здесь начиналось строительство Ледового дворца. Так что вновь маршрут № 3, а вслед за ним и № 4 появились только после того, как трамвайный путь был проложен от трамвайного цеха до 8 микрорайона. Это произошло в 1992 году. Тогда общая протяженность трамвайных путей увеличилась на 2 км. С этого времени протяженность трамвайных путей составила 57 км.

- Я пришла в трамвайный парк в 1971 году и проработала здесь 26 лет водителем трамвая. В Темиртау приехала с мужем и тремя детьми, потому что мужа по вызову отправили из Нижнего Тагила на коксохим. Но мы не расстроились - там жили в бараке, а здесь нам сразу дали благоустроенную квартиру. В трамвайный парк меня привел муж, сказал: «Учись на водителя». Я не одна была, водителем обучал тогда Анатолий Порфириевич Акименко. За все время, что я работала в парке, водила вагоны по маршрутам № 1 и 3. А «трок» потом две стало. И по маршруту № 2 работала. Водила вагоны КТМ-2, сейчас они уже не ездят, потом вагоны КТМ-5 и ЛМЗ у нас были, — рассказывает Валентина Седлецкая.

опасным: здесь трамваи часто сходили с рельсов. Виной всему была ширина трамвайного пути 1560 мм (при норме 1542 мм), износ рельсов и гнилость деревянных шпал. Кроме того, были нарушены все скрепления рельсов. А из-за коррозионного износа костыли и стыковые болты не выполняли свои функции. Денег на ремонт этого участка не нашлось, и в 2006 году трамвайные маршруты № 3 и 1 перестали существовать.

- Я работала монтером пути с 1964 по 1997 год. Тогда еще все маршруты были в сохранности. Но ремонт путей всегда был тяжелым делом. Мы таскали и шпалы, и рельсы, и сначала у нас не было мужчин, одни девчата молодые. Клещами таскали шпалы и рельсы, вчетвером берешь и тащишь. Чтобы поднять рельсы, использовали домкрат, вот и все техобеспечение было. В то время мы много работали и по ночам, ведь рельсы в бураны и весной приходилось чистить, чтобы утром трамвай вышел на линию и смог доставить металлургов на комбинат. Сначала проходил снегочист, а потом - мы вручную с ломиками. В то время мужчин в парке было очень мало, и то только слесари, остальной коллектив - все женщины, - делится воспоминаниями Галина Кузнецова.

2013 год в истории трамвайного парка запомнился закрытием маршрута № 2. Тогда, несмотря на то что с 2009 года парк был выведен из состава металлургического комбината, пути все еще продолжал содержать «АрселорМиттал Темиртау». А лишние траты предприятию были ни к чему. Руководство города и темиртаусцы пытались доказать востребованность трамвайного маршрута № 2, на котором в будни насчитывалось около 8



По случаю юбилея были отмечены лучшие работники парка. Среди тех, кто получил грамоты, благодарственные письма и денежные премии, - Евгений Вирченко, отработавший в трамвайном парке 38 лет

Вагоны-ветераны

Напомним, что вопрос о необходимости в Темиртау трамваев стали обсуждать еще в середине 50-х годов, когда разрабатывался генеральный план развития города. В 1957 году было принято решение о выделении земельного участка в западной части Темиртау под строительство трамвайного парка. Само же строительство началось позднее.

В фондах городского музея хранится копия этого решения, в котором говорится: «В соответствии с генеральным планом города отвести Кара-

ства. А 27 мая 1957 года управление «Казгидроспецстрой» приступило к земляным работам на трассе первой очереди темиртауского трамвая. Ну а окончательное решение о строительстве трамвайного парка было принято 31 января 1958 года. При этом первый трамвай прошел по новым путям 5 сентября 1959 года. Хотя согласно первым планам руководства города это знаменательное событие должно было произойти гораздо раньше - 7 ноября 1958 года. Но работы по строительству путей затянулись.

Долгие годы на трамваи приходилась основная нагрузка по перевозке пассажиров. Первые годы вагоны не могли вмес-

важный парк всегда был на высоте и вагоны выходили на линию, — говорит бывший начальник парка Анатолий Леонов.

При этом многие виды работ, осуществляемых трамвайным парком, остаются незамеченными темиртаусцами. Например, рабочий день в парке начинается в 4 часа утра, потому что первый пассажирский вагон выходит на линию в 05:09, а последний возвращается в депо в 23:40, когда уже практически весь город спит. Но в парке работа не заканчивается. Ночью на линию выходит вагон «04», который занимается ремонтом контактной сети. Он делает обезд путей, и если выявляются повреждения, производится

Сегодня только старожилы помнят, где проходили все эти трамвайные маршруты. Например, в 2005 году пути «32 квартал - кольцо Старого города» протяженностью 9 км были признаны аварийными. За 45 лет эксплуатации участок стал

тысяч пассажиров, причем без учета металлургов. Но этот маршрут все же закрыли. Пути требовали ремонта, комбинат тратит на это деньги не стал, а город не имел права, так как пути являлись частной собственностью.

гандинскому металлургическому заводу участок площадью 8,25 га в квартале 36 под строительство трамвайного парка». Именно комбинат обязали построить трамвайный парк, а также тягловые подстанции и распределительные устрой-

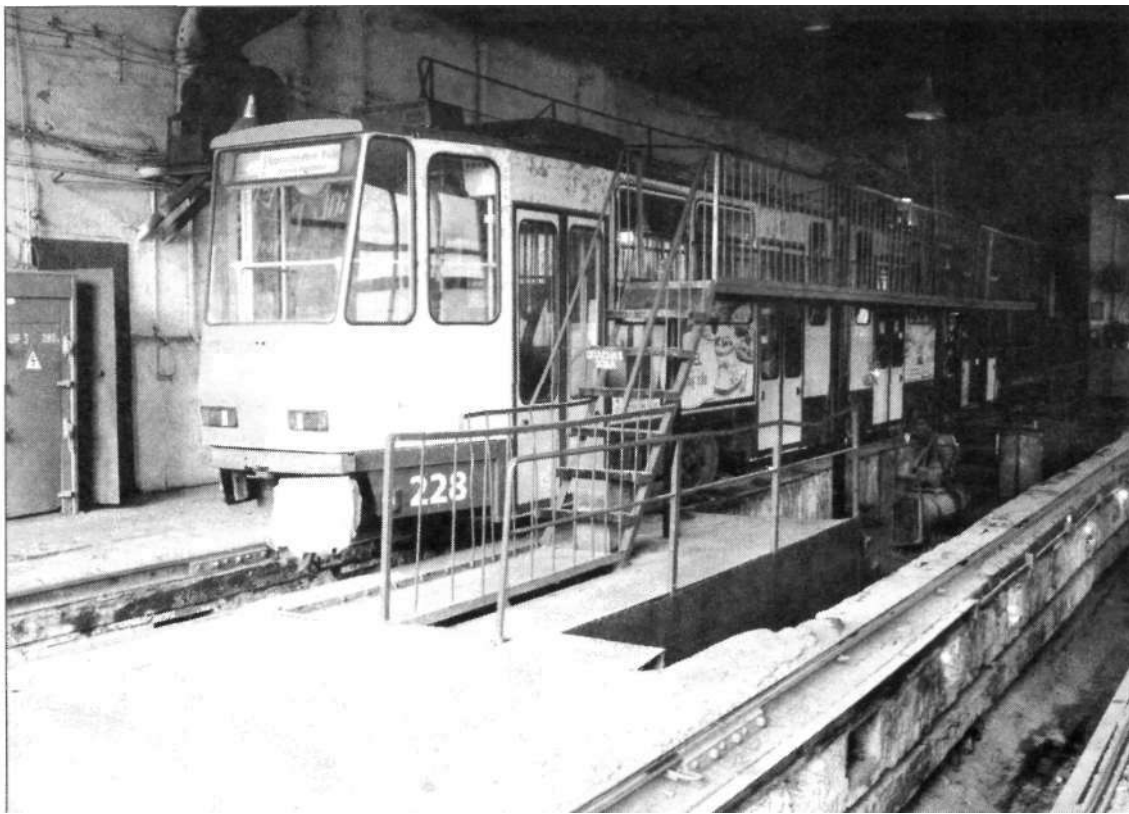
ства всех желающих, так что для мужчин и парней было привычным делом ездить на работу на крыше вагона. И только в 1969 году в Темиртау прибыли более вместительные вагоны КТМ-2. Затем вагоны новых современных серий поступали в город в 1973 году, после - в 1984-1985 и 1988-1989 годы. Затем парк не обновлялся до 2010 года, когда для парка закупили 12 вагонов чешского производства. Чешские вагоны и сейчас, спустя девять лет, редкие гости на улицах Темиртау. Наладить их работу весьма сложно. Именно поэтому сейчас пассажиров обслуживают трамваи КТМ-3, самым «молодым» из которых уже 30 лет! Предельная вместимость трамвая - 211 человек, а это значит, что этот труженик заменяет 3-4 автобуса!

- Коллектив в трампарке замечательный и очень профессиональный, потому что для того, чтобы эксплуатировать технику, которой так много лет, и выпускать ее на линию, нужно большое трудолюбие, знания и, конечно, душевный поход к своей работе. В Темиртау сотни предприятий, и любого из жителей спроси, так он назовет 10-15, но у каждого в этом списке будет трампарк. И если комбинат — сердце города, то трамвайный парк - это артерия. Значение трамвайного парка многократно возрастает в лютые морозы и метели, когда автотранспорт дает сбой, а трам-

их ремонт или замена изолятора, растяжки и так далее. Если повреждений нет, производится техосмотр, ведь контактные пути должны быть готовы к работе. И эта работа проводится ночью. А еще ночью в парке идет проверка технического состояния пассажирских вагонов, чтобы утром они исправными выехали на линию. В парке также работает трамвай-снегочист, который чистит линии от снега после сильных буранов.

Интересно и то, что трамвайные вагоны, которые в пору называть ветеранами, постоянно берут в аренду выпускники, молодежь, чтобы разнообразить яркое событие в своей жизни. К примеру, красочно оформляют вагон, накрывают стол и ездят по городу.

- Когда я был в командировке в Москве, то жил рядом с трамвайным депо. Сложилось впечатление, что там трамваи летают, как космические тарелки! Наверно, уже нигде не эксплуатируются такие трамваи, как у нас. Понятно, что нужны новые вагоны, хотя бы такие, как выпускает Украина. Но все это огромные деньги, да и без модернизации трамвайных путей не обойтись. Но то, что у нас есть трамвай, это здорово, ведь это единственный и долгосрочный экологический проект в Темиртау, - считает секретарь городского маслихата Алексей Ломакин.



В 2010 году для парка закупили 12 вагонов чешского производства. Чешские вагоны и сейчас, спустя девять лет, редкие гости на улицах Темиртау. Наладить их работу весьма сложно

Анна БОНДАРЬ