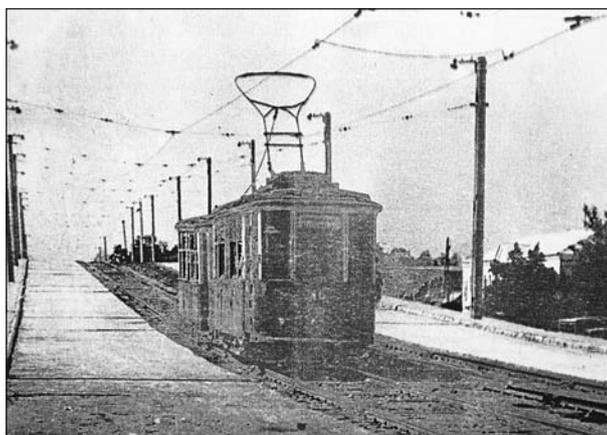


50 ЛЕТ СО ДНЯ ОТКРЫТИЯ ПЕРВОГО ТРАМВАЙНОГО МАРШРУТА В БИЙСКЕ

В конце 1950-х гг. в результате строительства предприятий оборонной промышленности население Бийска стало быстро расти, автобусы уже не справлялись с задачей перевозки пассажиров. С окончанием строительства и пуском



Трамвайный поезд МС/ПС в Бийске. 1960 год.
(Музей трамвайного управления г. Бийска.).

Бийского химического комбината вопрос о доставке рабочих на место работы встал особенно остро. Еще во время строительства комбината, от электрических часов на первом участке до места стройки курсировал небольшой поезд, перевозивший строительных рабочих. Утром старые вагончики набивались до отказа, а вечером рабочие часто добирались домой на попутном транспорте или даже пешком. Зимой поезд шел до первого большого снежного заноса, а дальше люди шли по протоптанной в глубоком снегу тропинке.

После пуска Бийского химического комбината было решено организовать транспортный цех для перевозки рабочих.

Укладка первого трамвайного пути началась в конце 1958 г. и продолжалась в течение всего 1959 г. Первая очередь трамвайного пути от элеватора до заводской территории химкомбината была принята 10 мая 1960 г. Первым директором Бийского трамвайного депо (1960–1964) был К. Г. Семиков. 24 апреля 1960 г. К. Г. Семиков и инженер подвижного состава В. Степанов провели обкатку трамвайного пути. Обкатка прошла удачно. Только на повороте, на въезде в депо трамвай сошел с рель-

сов, но это не могло омрачить настрое-ние праздника.

В мае была проведена обкатка всех имеющихся в трамвайном парке вагонов и 12 июня 1960 г. газета «Бийский рабочий» сообщила: «Завтрашний день станет для тысяч бийчан днем, когда они из-

бавятся от необходимости идти на работу или пешком, или ехать в битком набитом поезде, который тащится чуть быстрее черепахи. Завтра начнется регулярное движение трамвая».

В 6 часов утра 13 июня водитель З. Чалова вывела на линию первый поезд, состоящий из вагонов «МС», — подаренных Бийску Ленинградским вагоностроительным заводом. В первый день работы на линию вышло 5 трамваев, интервал движения которых в часы «пик» должен был составлять 5 минут, а в остальное время — 18 минут. Билет на одну поездку в трамвае стоил 30 коп.

Трамвайные вагоны «МС» в народе называли «коробочками». При посадке в трамвай вначале надо было войти в тамбур, как в вагоне поезда, а потом уже открыть дверь в салон, где находились боковые деревянные скамейки и место кондуктора. Водители, которые работали в то время, рассказывали, что зимой в кабине трамвая было так холодно, что приходилось надевать полушубки и обувать валенки, а стекла, чтобы они не замерзли, время от времени протирать солью.

Когда трамвайное депо только начинало свою работу в нем работало 20 водителей, слесари П. Бобкин, Н. Ковалев,

электрослесарь Н. Орлов, слесарь механического оборудования Л. Стрельцов. Лучшей сменой трамвайного парка с первых дней работы считалась смена М. Фурсевой, в которой не было ни одной поломки, ни одной задержки по вине водителей.

После сдачи первой очереди трамвайного пути развитие этого вида транспорта резко затормозилось: если первая очередь бийского трамвая протяженностью 22 км в однопутном исчислении была построена за 1,5 года, то последующие, включая второй участок в Заречье, общей протяженностью 22,1 км в однопутном исчислении строились 8,5 года.

С августа 1964 г. начальником трамвайного управления был назначен Н. А. Ястребов, который проработал в этой должности до 1979 г. Постановлением Алтайского крайисполкома от 03.10.1964 г. № 654 трамвай-

ное управление было передано Бийскому горпромхозу на правах самостоятельного предприятия.

С декабря 1973 г. была организована массовая продажа абонементных талонов и проездных билетов во всех магазинах, сберегательных кассах и киосках «Союзпечати» города.

21 октября 1976 г. состоялось открытие шестого трамвайного маршрута. Первый трамвай по новому маршруту повела Ю. И. Чемоданова.

К 1980 г. трамвайная сеть была в основном закончена.

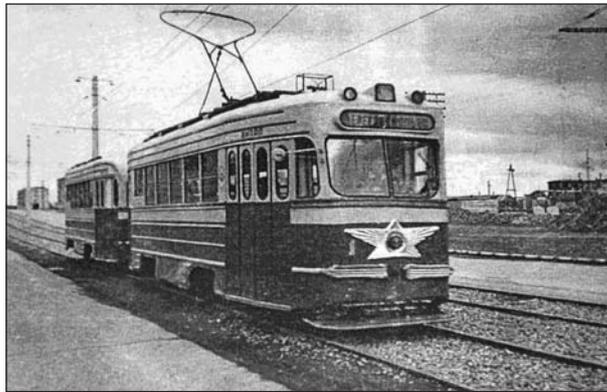
Вместе с этим у работников трамвайного депо было немало проблем. Остро стоял вопрос строительства жилья для работающих и детских ясель для их детей, существовало недовольство работников размером зарплаты. На предприятии

наблюдалась большая текучесть кадров: только в 1965 г. из 200 рабочих поездных бригад уволилось по собственному желанию 80 человек. В начале 1970-х гг. профсоюзным комитетом много было сделано для решения этой проблемы, а также для организации отдыха трудящихся: только за июль–август 1971 г. в Бийском доме отдыха побывало 230 работников управления.

Принимались меры для повышения рентабельности трамвайного управления за счет перехода на бескондукторное кассовое обслуживание, что позволило высвободить 200 работников. Только в 1981 г.

сверх плана было перевезено 858600 пассажиров, что позволило перевыполнить план по доходам. В то же время из 35 млн пассажиров, перевезенных в 1981 г., 2 млн проехали бесплатно.

В декабре 1970 г. были получены новые вагоны



Трамвайный моторный вагон КТМ-1 с прицепным вагоном КТП-1 на улице Васильева (1960 г.).

ны на 140 посадочных мест. В начале из-за частых поломок трамвайных поездов КТМ-5М движение трамваев осуществлялось с перебоями, но вскоре, благодаря усилиям работников депо, которые, изучив новую технику, кое-что упростили в конструкции и перестроили ремонтную базу, движение поездов стало стабильным. Трамвайный вагон КТМ-5МЗ (71-605) выпускался в СССР с 1969 по 1991 г. Это был самый массовый трамвайный вагон в мире (выпущено 14369 единиц). Он до сих пор составляет основу подвижного состава трамвайных парков многих городов России и СНГ, в т. ч. и Бийска.

Совершенствовалась система ремонта, обслуживания и эксплуатации трамваев, что значительно продлевало срок их жизни. В 1978 г. были построены 2 новых тяговых подстанции, что помогло решить

проблемы энергоснабжения. 1 января 1981 г. был сдан в эксплуатацию новый ремонтный цех. В конце 1981 г. сдали вторую очередь депо на 25 трамваев.

Планами развития трамвайной службы предусматривалось строительство пяти конечных станций с диспетчерскими пунктами и комнатами отдыха для водителей, а в конце 1980-х гг. – прокладка трамвайных путей в районе Зеленого клина и пос. Нагорный, а также создание Заречного трамвайного депо на 100 вагонов. Но этим планам не суждено было осуществиться.

В наши дни Бийскому трамвайному управлению приходится преодолевать сложные проблемы. Трамвайный парк не обновляется с 1990-х гг., подвижной состав представлен исключительно вагонами производства Усть-Катавского вагоностроительного завода — КТМ-5МЗ (71-605), более новой модификации КТМ 71-605А, а также приобретенными в 1990-х гг. — 71-608К и 71-608КМ (до того эксплуатировавшимися в Барнауле).

Последние годы работники трамвайного управления, директором которого с 2006 г. является С. И. Дроздев, своими

силами ремонтируют и модернизируют трамваи, поддерживая их в рабочем состоянии.

Большой вклад в успешную работу трамвайного управления вносят: главный инженер И. А. Гунин, начальник депо А. А. Хитров, начальник службы пути А. В. Марьин, центральный диспетчер Т. В. Беляева, начальник отдела кадров Л. М. Соколова.

В связи с прекращением деятельности химкомбината и сокращением рабочих на Бийском олеумном заводе значительно уменьшилось количество пассажиров трамвая. Во второй половине 2008 г. было построено дополнительное разворотное кольцо, напротив «Бийскэнерго», чтобы до конечной остановки на Западном кольце ходило ограниченное количество трамваев, когда набирается хотя бы минимум пассажиров.

Несмотря на трудности бийский трамвай, развиваясь, является одной из главных транспортных коммуникаций города.

В. Д. Андреев

ЛИТЕРАТУРА

Романюк, А. Второй трамвай края // Алтайская правда. 1960. 3 июля: фото.

Лимачко, И. По рельсам городским // Алтайская правда. 1985. 17 авг.

Первый трамвай // Краеведческий вестник. Бийск, 1997. Вып. 3. С. 52–54: фото. – Содерж.: Константинов, С. Завтра начинается регулярное движение трамвая.

Нонко, Е. Н. Бийский трамвай – ретроспектива и перспективы // Наука и образование:

проблемы и перспективы. Бийск; Барнаул, 1999. С. 132–134.

Дронов, В. Стальная артерия города // Бийский рабочий. 2000. 5 апр.

Дроздев, С. И. Трамвайное управление (МУП «Бийское трамвайное управление») // Бийск: энциклопедия. Бийск, 2009. С. 304–305: фото.

Официальный сайт МУП Бийска «Трамвайное управление». <http://www.tram.biysk.ru>.

ДОКУМЕНТАЛЬНЫЕ ИСТОЧНИКИ

Бийский краеведческий музей им. В. В. Бианки (БКМ).

Шпилов, В. Н. Об истории бийского трамвая.

Материалы музея Бийского трамвайного управления.

Справка архивного отдела администрации г. Бийска от 01.11.2001 г.