

ТРАМВАЙНАЯ ИСТОРИЯ

В Казахстане трамвайное сообщение имеется только в четырех городах: в Алматы, Павлодаре, Темиртау и Усть-Каменогорске.

Алматинский трамвай – самый старей.

В 2007-м ему «стукнуло» 70.



Строительство первой линии трамвая

Без альтернатив

«А вот в Самарканде никакого трамвая не надо. Там все на ешаках ездят.

Ешак три рубля стоит – дешево.

А подымает пудов десять! . . .»

Первый в мире трамвай был пущен в 1881 г. в Лихтерфельде, близ Берлина. Вагон, вмещавший 20 пассажиров, развивал скорость 30 км/ч, совершал рейсы на участке 2,5 км. После этого началось бурное распространение трамвая по миру, т. к. этот вид транспорта оказался прибыльным делом. В 1892 г. первый в Российской Империи трамвай появился в Киеве, в 1896 – в Нижнем Новгороде, в 1899 – в Москве, в 1907 – в Санкт-Петербурге, в 1913 – в Ташкенте.

После Первой мировой войны развитие трамвайного транспорта пошло более медленными темпами, т. к. у него появились конкуренты – становящиеся все более доступными по цене автомобили и все более технически совершенные автобусы. В возросшем уличном движении трамвай и другие технические транспортные средства стали создавать обоюдные помехи. Поэтому вскоре во многих странах установилось воззрение на трамвай как на отсталый,

неудобный вид транспорта, который не приличествует современному городу.

Началось сворачивание трамвайных линий. В Париже городской трамвай был закрыт в 1937-м. В Лондоне трамвай просуществовал до 1952 года, причем причиной задержки в его ликвидации стала война. Ликвидациям и сокращениям подвергались трамвайные сети и во многих других городах. Часто трамвай заменялся троллейбусом, однако троллейбусные линии во многих городах тоже вскоре закрывались, не выдерживая конкуренции с автомобильным транспортом. При этом производители автомобилей за рубежом не гнушались грязных методов борьбы. Например, ради увеличения продаж бензина, покрышек и машин компания «Дженерал моторс» в 1920-е и 1930-е годы выкупала городские трамвайные линии с целью их уничтожения, и учреждала вместо них автобусные маршруты.

В предвоенном СССР также установилось воззрение на трамвай как на отсталый вид транспорта, однако недоступность автомобилей для простых граждан делала трамвай более конкурентоспособным в сравнительно слабом уличном потоке. Производство отечественных автобусов и троллейбусов было небольшим. Кроме того, для нормальной эксплуатации ав-

томобилей и автобусов требовались хорошие дороги, чем не могут похвастаться многие города на постсоветском пространстве даже сегодня. А если говорить о довоенном Алматы, то здесь проезжая часть многих улиц в лучшем случае была мощеной булыжником. Трамвай был гораздо дешевле в обслуживании, чем автобус, и его можно было эксплуатировать в три раза дольше. Поэтому трамваю практически не было альтернатив – он на деле оказывалось экономичнее. Да и с экологической точки зрения у трамвая было преимущество, скажем, перед тем же гужевым транспортом, который еще продолжал использоваться, создавая головную боль дворникам. А решать насущные транспортные проблемы в довоенном Алматы надо было быстро. Город после переноса столицы из Кызылорды в Алматы (1929 г.) стал бурно развиваться. За 1927–1938 гг. число жителей увеличилось в пять раз. По переписи населения 1939 г. в Алматы насчитывалось уже 222 тыс. человек. Многие проживали в стихийно образовавшихся поселках, не входивших в черту города, а трудились на предприятиях и в учреждениях города, испытывая массу неудобств в процессе перемещения из дома на работу и с работы домой. Наконец, действовал, очевидно, и такой фактор, как престиж. В то время, как многие большие и не очень большие советские города начали обзаводиться трамвайным транспортом, столице одной из союзных республик, Алматы, негоже было отставать от них.

Вспомним, как все начиналось

«Трамвай построить, – сказал он, – это не ешака купить»

Решение о строительстве трамвайных трасс в Алматы было принято в 1934 г. В архиве хранится текст постановления президиума Алматинского горсовета от 23 августа, которое утвердило трассу, место под строительство трамвайного парка и мастерских, а также содержало указание на необходимую сумму ассигнований. Как следует из документа, трамвайные линии должны были строиться в две очереди. Первая очередь – прокладка двух маршрутов: линия от городского вокзала (сейчас Алматы-II) по Вокзальной (пр. Абылай хана),



Первый диспетчерский пункт на ул. Кашгарской, 19 (1937 г.)



Вагоны серии X на улице Алматы

Ташкентской аллее (пр. Райымбека), Красноармейской (ул. Панфилова), Лагерной (ул. Шевченко), Таранчинской (ул. Байтурсынова) и линия по Пастера (ул. Макатаева) между Кашгарской (название сохранилось) и Талгарской (ул. Каирбекова). Протяженность этих линий – 8,7 км. Вторая очередь – от улицы Пастера по Талгарской, Комсомольской (ул. Толеби), Таранчинской, Лагерной до улицы Пастера. Протяженность – 6 км. Под трамвайное депо и мастерские отводился участок между улицами Таранчинской, Кладбищенской (между улицами Маметовой и Пастера), Кашгарской и Пастера. На все про все решено было выделить 2 млн. 860 тыс. рублей. Большую часть (1.340.000) – на прокладку пути и рабочего провода, 653.000 – на подвижной состав, 260.000 – на подстанцию и сеть и 607.000 – на парк и мастерские.

Через полтора года, 29 февраля 1936-го, была создана хозрасчетная контора по строительству трамвая «Трамвайстрой». Его первым начальником был А. И. Позденко, а главным инженером – А. Н. Реутт, единственный инженер-путеец с высшим образованием. К строительству первой очереди приступили в тот же год. В нем принимали участие люди из разных концов страны. Инженером-электриком был Е. И. Трунов, приехавший в Алматы прямо со стройки московского метро (он в качестве машиниста вел первые подземные поезда Москвы). Сваркой рельсов занимались те, кто строил Турксиб. Монтаж электрооборудования производили недавние строители Днепрогэса, электростанций на Крайнем Севере, в Закавказье. Мастера по строительству контактной и питающей сети О. Д. Ваулина в шутку называли «дедушкой русского трамвая». Еще до революции он строил трамвайные пути в Ташкенте, после Октября 1917 г. – в Куйбышеве, Новосибирске, Свердловске, Омске.

Подводя итог строительства первой линии, начальник «Трамвайстроя» Позденко рассказал об огромных трудностях, которые пришлось преодолеть. Поначалу этой стройке уделялось слишком мало внимания, а возглавил ее неподходящий на эту роль человек. В 1936 году было

даже на время прекращено финансирование, т. к. ревизия Цekomбанка показала, что строительство трамвая ведется без смет, проектов, чертежей. В результате строители встретили 1937 г. неподготовленными. Только вмешательство секретаря ЦК КП(б)К Л. М. Мирзояна выправило положение.

По существу, широкое строительство развернулось только в 1937 году. Период наибольшей «горячки» пришелся на три последних месяца работ (сентябрь, октябрь, ноябрь). Были проблемы и со своевременным получением необходимых материалов и оборудования из других городов страны. Так, ввести в строй тяговую подстанцию к двадцатилетию Октября (7 ноября 1937 г.), не смогли, т. к. где-то в пути задержался отгруженный для Алматы высоковольтный кабель. Пришлось прокладывать временную воздушную линию высокого напряжения. Зачастую трудились, не считаясь с нормами и временем. В результате самоотверженного труда трамвай был сдан в эксплуатацию в установленный срок. Более того, вместе одной колеи по плану 1937 г. к пуску трамвая почти вся линия была двухколейной.

Первую свою трудовую победу строители алматинского трамвая отметили в День кон-

ституции (5 декабря) в лучшем ресторане города – в ресторане №1. На вечере был оглашен список стахановцев (*прим. : так тогда называли передовиков производства*), премированных за образцовую работу – упомянутые выше Реутт, Трунов, Ваулин, бригадир Мешков, кузнец Шарунов, электромонтер Ефременков, монтеры Шондин, Данилов, чернорабочие Ахметов, Дюсенов, Жалубаев и др. – всего 100 человек. Для премирования Горсовет отпустил 30 тыс. рублей. В качестве премии давали нужные в повседневной жизни вещи. Так, слесарь-электромеханик Данилов получил костюм, а стахановец Ж. Алпыспаев – пальто.

Пробный пуск

«В толпе пели, кричали и грызли семечки, дожидаясь пуска трамвая»

«Проделав праздничный тур по городу, вагоны вернулись в депо, где их поджидала толпа»

Рабочие трамвайного депо (30–40-е годы)



Еще до революции в Российской Империи важные объекты нередко вводили в строй к какому-то значительному событию. Например, в Нижнем Новгороде начало трамвайного движения приурочили к открытию Всероссийской художественно-промышленной выставки 1896 г., в Одессе – к открытию торгово-промышленной выставки 1910 г. В Советском Союзе это стало чуть ли не нормой, только приурочивали открытие обычно либо ко Дню Октябрьской революции (7 ноября), либо ко Дню солидарности трудящихся (1 мая). Поэтому многие городские трамваи бывшего СССР отмечают свой день рождения 7 ноября или на день-два раньше или позже (например, в российских городах Барнауле, Дзержинске, Екатеринбурге, Перми, Туле). И в Алматы пуск трамвая приурочили к ноябрьскому празднику. О том, как это происходило, писали все тогдашние газеты, выходившие в городе. Предоставим слово современникам:



Первый выпуск курсов вагоновожатых (1938 г.)

«До праздника оставался только один день. Поздно вечером на том месте, где рельсы городской железной дороги делают крутую петлю перед зданием вокзала горветки, собрались строители трамвая.

На площадку сверкающего лаком вагона взошел человек в брезентовых рукавицах. Он уверенно взялся за ключ. Трамвай плавно тронулся с места и двинулся по кольцу. Увеличивая скорость, вагон помчался к Ташкентской аллее.

Первый трамвай свернул на улицу Карла Маркса, бойко взбежал в гору до Комсомольской улицы, сделал крутой поворот и помчался дальше – к Уйгурской.

На утро жители Алма-Ата (прим.: тогда говорили и часто писали именно так), проходя по улицам своего города, видели трамвайные вагоны, остановившиеся на Октябрьской, возле здания тяговой подстанции. 7 ноября, после праздничной демонстрации, у трамвайных вагонов собрались сотни людей.

Не было отбоя от желающих прокатиться на трамвае. За три дня алма-атинский трамвай перевез не менее пятнадцати тысяч бесплатных пассажиров. Это был пробный пуск городской железной дороги, так называемая «обкатка». Прогулки по городу в трамвайных вагонах временно прекращены – до сдачи трамвая в нормальную эксплуатацию (прим.: орфографическая норма того времени). До 1-5 декабря строителям придется еще много поработать» (из статьи Н. Вершинина «Стальная магистраль» в газете «Социалистическая Алма-Ата»).

Строителям действительно пришлось еще много поработать, прежде всего на укладке кабеля высокого напряжения в траншеи. Последняя партия, ожидаемая еще до ноябрьских праздников, прибыла только 27 ноября, за три дня до ввода трамвая в эксплуатацию. Под руководством инженера-электрика Трунова кабель уложили за три дня (если бы не аврал, то на это ушло бы не менее десяти дней). Вечером 30 ноября на линию выпустили все имевшиеся в наличии вагоны, чтобы проверить на полную нагрузку.

Первый рейс

«Хочу ехать на трамвае, – говорил он жене, – ну, как ты этого не понимаешь? Раз есть трамвай, значит на нем нужно ехать! Почему? Во-первых, это выгодно»

Настало долгожданное 1 декабря 1937 года.

«Рано. Город спит. Большое оживление только на окраине города, там, где на углу улиц Уйгурской и Пастера выстроено временное трамвайное депо.

Теперь здесь всем распоряжаются уже не строители, а работники службы движения городской железной дороги. В парке выстроились новенькие, сверкающие лаком, украшенные флагами и портретами пять моторных вагонов. Они ярко освещены и ждут выхода на линию.

Семь часов. Вожатый вагона №1 уверенно берется за ключ. Вспыхивает ярко-зеленая дуга, вагон плавно тронулся с места. Он быстро поднимается вверх по Уйгурской улице, свертывает на Комсомольскую.

В первом вагоне пока еще не людно: вагоновожатый, кондукторы, начальник строительства трамвая тов. Позденко.

Остановка на углу проспекта Сталина. На площадку моторного вагона неуверенно всходит старая, седая женщина:

– До горветки пойдет?

– Пойдет, бабушка, до самой что ни на есть станции Алма-Ата вторая...

– Ну, вот и хорошо. К поезду как раз поспею. Сын у меня приезжает сегодня. Вот как славно...

Вагон быстро мчится одну остановку за другой. И после каждой – в трамвае все больше и больше пассажиров. Когда вагон №1 возвращается от городской ветки, к улице Горького он подходит уже переполненным. Едут: работницы швейной и обувной фабрик, домашние хозяйки, работники магазинов. Дешево, быстро, очень удобно!

Сегодня с семи часов утра по городу началось нормальное движение трамвайных вагонов. На линии протяжением 7,5 километра –

Путейцы на ул. Комсомольская (50-е годы)



Трамвай серии X на улице Алматы (30-40-е годы)



16 остановок. От городской ветки до трамвайного депо пассажиры могут доехать за тридцать копеек. Билет от горветки до улицы Горького стоит 20 копеек. Детские билеты для школьников (они будут продаваться прямо в школах) – 10 копеек.

Алма-атинский трамвай пущен. Строители трамвая с честью выполнили свои обязательства. Столица получила удобный и дешевый транспорт» (Н. В. Первый рейс // Социалистическая Алма-Ата, 1. 12. 1937).

Первыми вагоновожатыми были вчерашние строители трамвая – Алпыспаев, Набиев, Ахметов, Акылбеков, Абилядаев и другие (всего 31 человек), которые работу на строительстве совмещали с учебой на курсах. Водитель трамвая №1 Жапаркуль Алпыспаев вскоре, в 1938-м, стал первым начальником эксплуатации.

За первые пятнадцать дней на первой линии трамвая было перевезено более 300 тыс. пассажиров. Период привыкания не обошелся без эксцессов. Отсутствие светофоров на перекрестках уже в первые две недели привело к нескольким случаям столкновения автомобилей с вагонами. Ситуация улучшилась после появления на улицах Алматы в начале января 1938 г. светофоров. Для начала установили 11 штук в местах пересечения улиц с трамвайными путями (первый – на улице Красноармейской/Панфилова). Они включались автоматически при приближении трамвая. Первые светофоры были изготовлены в железнодорожных мастерских Управления Турксиба. Сервис поначалу также оставлял желать лучшего. Особенно сложно было отыскать остановки. Не все знали их приметы – «уродливый ящик с песком». С начала 1938 стали появляться первые трамвайные павильоны – остановки.

Первые вагоны

«В трамвае я всегда езжу в прицепном вагоне. Народ там более добродушный подбирается. В переднем вагоне скучно и хмуро, и на ногу никому не наступи»

Первые трамвайные вагоны в Алматы прибыли еще в 1936-м. По крайней мере, в сентябре они уже стояли на станции Алматы-I, и горожане бывало, по ошибке, принимали их за состав пригородного поезда. Всего же на начало 1938 года в Алматы было 10 вагонов, из которых половина – моторные, половина – прицепные. Этого, конечно, было недостаточно для города. Однако вагоны в стране были в большом дефиците, т. к. предприятия по их выпуску не справлялись с заказами. Новые вагоны нужны были не только городам, обзаводившимся, как и Алматы, электротранспортом, но и городам, где трамваи появились еще до революции, – для обновления парка.

Интересно, а где и какие трамваи выпускались в довоенное время в СССР? Предприятия по производству вагонов были в Москве, Ленинграде, Мытищах, Коломне, Сормове, Усть-Катаве, Харькове, Киеве, Николаеве. Первые трамваи для тогдашней столицы Казахстана были мытищинского производства – моторные вагоны серии Х и прицепные серии М. Эти буквы – сокращения от названий городов, чьи трамвайные хозяйства сделали первые заказы: Х – от Харькова, М – от Москвы. С 1937 г. вагоны этих типов стали выпускать в Усть-Катаве (Челябинская область), а Мытищинский машиностроительный отказался от производства трамваев. Вагоны серий Х и М стали основным типом подвижного состава трамвайных хозяйств страны в предвоенные и первые послевоенные годы. Выпуск вагонов Х и М был прекращен в 1941, но в некоторых городах они проработали до начала 70-х годов, в Алматы – до середины 60-х. Моторный вагон серии Х был двусторонним, то есть имел два поста управления в обоих концах, и двери с обеих сторон. Он являлся не очень значительной модернизацией конструкции дореволюционных бесфонарных трамвайных вагонов. Во многих отношениях он был архаичным и неудобным – водитель работал стоя, отсутствовали система отопления салона и полный контроль за дверьми с рабочего места водителя. Пассажиры могли сами открыть дверь во время движения, чтобы выпрыгнуть на ходу. После-

днее не раз приводило к несчастным случаям. Из-за отсутствия перегородки рабочего места водителя от пассажирского салона при давке и толчее водитель испытывал все те же ощущения, что и обычный пассажир. Что касается прицепных вагонов серии М, то они были ничуть не лучше их моторных собратьев. Из-за халтурно спроектированной подвески они обладали исключительно тряским ходом и получили прозвище «гроб с музыкой».

По информации КГП «Алматыэлектротранс», в Алматы в довоенное время поступили также вагоны серии С. Буква в названии серии означает, что они произведены на Сокольническом вагоноремонтном заводе. Это были прицепные вагоны, выпуск которых москвичи наладили с 1930 по 1936 годы для покрытия собственного дефицита в подвижном составе. Если вагон серии М имел цельнометаллический кузов, то у вагона серии С он был выполнен из твердых пород дерева. Его преимуществами были простота в эксплуатации и отсутствие тряски. В довоенной прессе есть информация о закупке в Алматы вагонов ленинградского производства. Это были вагоны МА и ПА – моторный и прицепной американского типа. Почему американского? Потому что за основу был взят вагон американского производства. В самом Ленинграде их называли «американками». Переключало ли это прозвище в Алматы, нам пока неизвестно. Позднее этим вагонам была присвоена серия ЛМ/ЛП-33, т. е. ленинградский моторный и прицепной. 33 означает год начала выпуска. Серийное производство ЛМ/ЛП-33 осуществлялось с 1934 до начала войны. Однако в самом Ленинграде эти вагоны служили целых 45 лет (прощальный рейс по городу состоялся 18 марта 1979 года).

Уже до войны трамваи особой конструкции использовались для перевозки грузов. Пять платформ для этой цели Алматы закупил в октябре 1938 в Киеве.

Как и во многих других городах страны, по алматинским линиям курсировали строенные поезда, т. е. один моторный вагон и два прицепных. Впервые такие составы появились в марте 1938.

В Алматы до середины 60-х ходили поезда из трех вагонов



На улицах города – рижский трамвай RVR (70-80-е годы)



МКХ Каз. ССР
ЭЛЕКТРО ТРАНСПОРТ ГОРОДА АЛМА-АТЫ
ТРАМВАЙНО - ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ

ТРАМВАЙ РАБОТАЕТ

с 5 час. 30 мин. утра до 2 часов ночи.
Плата за проезд пассажира—3 копейки.
Провоз багажа за 1 место—10 копеек.

Справиться о движении трамвая в диспетчерской —
Космодемьянская, ул. ул. Космодемьянская, телефон 5-23-50.

ТРОЛЛЕЙБУС РАБОТАЕТ

с 6 час. утра до 1 часа ночи.
Плата за проезд пассажира—3 копейки.
Провоз багажа за 1 место—10 копеек.

Справиться о движении троллейбуса: в диспетчерской около парка
К. и О. км. М. Горького, телефон 3-83-82; на вокзале Алма-Аты II, теле-
фон 5-22-50 и ул. М. Ауэзова, телефон 4-28-80.

**Желающие могут приобрести проездные билеты с правом проезда
в трамвае и троллейбусе.**

СТОИМОСТЬ БИЛЕТА НА ПРЕДЪЯВИТЕЛЯ

<p style="text-align: center;">ДЛЯ ПРОЕЗДА В ТРАМВАЕ:</p> <p>на 1 месяц—2 руб. 50 коп. на квартал—7 руб. 50 коп.</p>	<p style="text-align: center;">ДЛЯ ПРОЕЗДА В ТРОЛЛЕЙБУСЕ:</p> <p>на 1 месяц—2 руб. 50 коп. на квартал—7 руб. 50 коп.</p>
---	---

Стоимость ученического билета на 1 месяц—75 копеек.

ПРОДАЖА ПРОЕЗДНЫХ БИЛЕТОВ ПРОВОДИТСЯ В УПРАВЛЕНИИ— М. ДОЖИНА, УЛ. УЛ. ИВАНЧЕНКО, ТЕЛЕФОН 4-13-82.

Реклама из телефонного справочника за 1964 г.

От расцвета до заката, от заката до ... ?

Если говорить фигурально, то рейс, начатый 1 декабря 1937, продолжается поныне. За семь десятилетий в жизни алматинского трамвая происходило так много событий, что об этом можно было бы написать не одну книгу. За свою историю он пережил как невероятный расцвет, так и натуральный нокдаун, от которого еще полностью не оправился.

Еще до начала войны были проложены новые линии – по Уйгурской до Лагерной, по Лагерной до Карла Маркса, по Карла Маркса до Комсомольской. Также линии связали центр с Большой станцией и с Тастаком.

В годы Великой Отечественной войны трамвай активно использовался и как пассажирский транспорт, и как грузовой. В помещении трамвайного депо разместилось эвакуированное оборонное предприятие, да так там и осталось. После войны депо силами пленных японцами было построено на нынешнем месте – между Гоголя и Октябрьской. Напротив, по другую сторону Уйгурской, расположились мастерские. В 1965 г. в городе появилось очень нужное предприятие – «Электромаш», которое осуществляло ремонт электротранспорта.

После войны город продолжал территориально расти. И параллельно этому росла трамвайная сеть. В далеком 1961 в городе было уже восемь трамвайных маршрутов. С появлением микрорайонов по Университетской (ныне ул. Сатпаева) и Шаляпина проложили линию и туда. Еще одна новая линия связала позже центр города с новыми микрорайонами «Орбита». Была также ветка на станцию Ал-

маты-1. Периодически продлевалась линия по улице Комсомольской в западном направлении, по мере застройки улицы. В 1990 построили однопутную ветку в Калкаман. Производили и перетрассировку линий (например, убрали участок по Комсомольской между Уйгурской и Карла Маркса, ветку на Алматы-1, с Ташкентской). Подвижной состав хотя не быстро, но регулярно пополнялся новыми единицами. Сначала это были усть-катавские КТМ-1, КТМ-2, прослужившие с начала 50-х до середины 70-х. С 1973 началась эпоха рижских вагонов – сначала РВЗ-6, затем РВЗ-6 М2 (последние окончательно выведены из эксплуатации в 1998 году). С 1989 по 2002 использовали усть-катавские КТМ-5 М3. Но это уже были годы перестройки, и новая уральская модель отличалась низким качеством, и она не проработала даже своего гарантийного срока.

К 1993 году алматинский трамвай достиг, пожалуй, своего пика – 93 км пути, 200 единиц подвижного состава. Еще в 1990 было построено новое трамвайное депо в Аксае. После этого начался развал, продолжавшийся до 1998. Его итогом стало прежде всего сокращение пути до 31,5 км. Были демонтированы линии на улицах Сатпаева, Шаляпина, Руднева, закрыт за нерентабельностью маршрут в Калкаман, сняли путь и с Толе би между улицами Кунаева и Каирбекова. Подвижной состав буквально разваливался по частям или горел синим пламенем, а денег на закупку замены не было. Аксайское депо превратилось в кладбище старых трамваев, где их распиливали на металлолом. Наступил даже момент, когда один из акимов Алматы готов был подписать указ об упразднении трамвайных перевозок и о

закрытии депо. Но в связи с его переводом на другую должность не успел этого сделать. Нового акима удалось убедить в необходимости сохранения трамвая для города. Поэтому Алматы не пополнил скорбный список городов, в которых в постсоветское время трамвайные системы прекратили свое существование (в России это, например, Архангельск, Астрахань, Грозный, в Казахстане – Караганда). С 1999 трамвайное депо постепенно выходит из кризиса. Были найдены средства на закупку хотя и «бэушных», но прошедших модернизацию вагонов чешского производства «Татра» – модели КТ-4Д, Т-3, Т-3Д, Т-4Д, на которых мы и ездим сегодня. Все они до этого курсировали по улицам немецких городов Берлин, Хемниц, Шверин. Немцы их распродают, т. к. хотят заменить трамвайный парк вагонами своего производства. На текущий момент в городе 52 вагона, 32 из которых ежедневно выходят на линию на два маршрута протяженностью 30 км каждый.

Руководство Трамвайного депо и КГП «Алматыэлектротранс» на будущее трамвая смотрит с оптимизмом. Одно из проявлений – оставшиеся два трамвайных маршрута не перенумерованы в №1 и №2, а сохраняют номера 4 и 6. В Трамвайном депо верят, что рано или поздно прежние маршруты восстановятся. Трамваю отведена ниша и в планах городских властей по развитию транспортной системы. Сейчас предложено внедрить в городе два вида перевозок общественным транспортом: скоростные автобусно-троллейбусным (BRT) и легким рельсовым (LRT). LRT – это современный трамвай, идущий по рельсам, которые отделены от проезжей части либо возвышенностью, либо бордюрами. Современными же трамваями ныне яв-

ляются низкопольные, характеризующиеся высокой скоростью и повышенным комфортом. Низкая посадка вагонов осуществляется за счет переноса всей электротехники на крышу. Такие вагоны сейчас производят не только в дальнем (например, в Чехии, Канаде), но и в ближнем зарубежье – в Усть-Катаве, Санкт-Петербурге, Риге. Из ближайших соседей на низкопольные трамваи в ближайшее время намеревается перейти Москва, Рига.

Сколько бы ни говорили о минусах трамвайного сообщения, преимуществ у него все же больше. И это давно поняли во многих странах дальнего зарубежья, зачастую восстанавливая некогда разобранные линии. Постепенно приходят к пониманию этого и во многих городах на постсоветском пространстве, где трамвайные системы удалось сохранить. Так, в Ташкенте в 2007 году восстановили один из закрытых в годы кризиса маршрутов, по которому пустили новые вагоны усть-катавского производства (правда, не низкопольные, а классические).

Сейчас на страницах некоторых алматинских газет вновь развернулась дискуссия на тему: «Нужен ли городу трамвай?» Ответ нашего издания – да, несомненно нужен. Нелишне вновь перечислить общеизвестные преимущества трамвая, которые не требуют особых доказательств.

– Затраты на создание трамвайной системы ниже затрат на создание метро.

– При достаточно большом пассажиропотоке эксплуатация трамвая обходится дешевле эксплуатации автобуса.

– Трамваи обеспечивают большую провозную способность, чем автобусы и троллейбусы.

– Трамваи не загрязняют воздух продуктами сгорания.

– Трамвайный вагон стоит намного дороже автобуса и троллейбуса, однако трамвай отличается гораздо большим сроком службы. Если автобус редко служит дольше десяти лет, то трамвай может эксплуатироваться 30-40 лет (в СССР срок службы бывал и выше).

– В отличие от троллейбусов трамваи вполне электробезопасны.

– Трамваи хорошо вписываются в городскую среду разных городов.

Противники трамвая могут возразить следующими аргументами.

– Трамвай – «виновник» вибраций почвы, которые могут вызывать как акустический дискомфорт, так и разрушающее действие на фундаменты.

Контраргумент: но ведь существуют технологии, снижающие этот негативный фактор до минимума или полностью устраняющие его. К слову, в самое ближайшее время такие технологии будут использоваться в Алматы. Жителям же домов, мимо которых проходит трамвайный путь, это оказывается даже выгодно, поскольку трамвайные линии повышают в цене расположенную поблизости недвижимость. Это доказано специальными исследованиями.



По-юбилейному нарядная «Татра» в трамвайном парке

– Обратный тяговый ток может уходить в землю. «Блуждающие токи» усиливают коррозию близлежащих подземных металлических сооружений.

Контраргумент: это происходит только при плохом содержании пути.

– Неправильно припаркованный автомобиль или ДТП на рельсах могут остановить движение трамваев. Также трамваи могут представлять опасность для неосторожных велосипедистов и мотоциклистов.

Контраргумент: этот фактор можно преодолеть как повышением водительской культуры прочих участников дорожного движения (а это ныне очень насущно), так и совершенствованием правил дорожного движения.

– Прокладка трамвайных линий на улицах и дорогах усложняет организацию движения. Контраргумент: а разве не усложняет движение строительство автомобильных развязок или ремонт асфальтового покрытия?

– Тормозной путь трамвая заметно больше тормозного пути автомобиля, что делает трамвай более опасным участником дорожного движения.

Контраргумент: это так, но техническая мысль не стоит на месте – разрабатываются все более совершенные системы торможения для трамваев.

– Хотя трамвайная линия в сооружении и дешевле метро, она намного дороже троллейбусной, и тем более автобусной.

Контраргумент: да, провозная способность трамваев ниже, чем у метро. Однако метро у нас нет, и когда оно появится, неизвестно.

– Трамвайное хозяйство требует, хоть и недорогого, но постоянного обслуживания и очень чувствительно к его отсутствию.

Контраргумент: но это уже вопрос ответственности тех, кто финансирует этот вид транспорта.

Как видим, плюсов много, а многие минусы, как правило, появляются в итоге нерадивого отношения к трамваю со стороны инвесторов. Иными словами, в задыхающемся от выхлопных газов и трещащем по швам от автомобильных пробок Алматы развитие трамвая (как и других видов электротранспорта) представляется наиболее правильным решением как экологических, так и транспортных проблем.

Завершить нашу публикацию, посвященную очередному юбилею алматинского трамвая, хочется четверостишием, навеянным известными тютчевскими строками, которое во время одной из бесед прочитал начальник Трамвайного депо г. Алматы Абдибек Абиевич Мухамеджанов:



Новая модель «Татры» (в Алматы пока нет)

Умом трамваи не понять,
Аршином общим не измерить.
У них особенная статья,
В трамваи можно только верить! **S**

Алоис Назаров
Благодарим за информационные и фотоматериалы Трамвайное депо г. Алматы и ГКП «Алматыэлектротранс».
В качестве эпиграфов использованы цитаты из произведений И. Ильфа и Е. Петрова и М. М. Зощенко)