

Магнитогорскому трамваю—25 лет



Более миллиарда пассажиров

Какое было событие в Магнитогорске 18 января 1935 года, когда пошел первый трамвай! Не надо было месить грязь, отворачиваться от морозного колючего ветра, добираясь до цехов молодого завода. Первые трамваи вели вагоновожатые Станислав Викентьевич Крещук и Анастасия Яковлевна Санникова. Трамвайный путь тогда имел протяженность всего лишь в 11,5 километра. На Комсомольской площади или, как говорили тогда, у заводоуправления, находилось кольцо.

Постепенно путь трамвайных поездов удлинялся. С Комсомольской площади кольцо переместилось на ДОБ, потом дальше до Березок и, наконец, дошло до вокзала. Наступала трамвайная линия и на правый берег. Сначала она опоясала проходные, перекинулась через дамбу, дошла до площади Орджоникидзе и там разветвилась на две линии. Первая из них прошла по Комсомольской, а вторая протянулась по улице Жданова. Протяженность трамвайного пути теперь достигает 65 километров, а когда будет сдан в эксплуатацию южный переход, эта цифра возрастет до 77,8 километров.

Когда трамвайный цех начал свою работу, в нем насчитывалось всего лишь 291 производственный, а сейчас только одних кондукторов 460 человек. Сейчас в трамвайном цехе имеется 249 вагонов. Причем 90 из них ленинградских, комфортабельных, удобных. Пробег вагонов за год составляет 14 миллионов 214 тысяч километров. Всего за двадцать пять лет работы цеха трамваи перевез-

ли более миллиарда пассажиров.

Где-то в конце февраля, начале марта в городе появится новый маршрут, который пройдет по южному переходу. Улица Ленина, часть улиц Жданова, Комсомольской, Октябрьская площадь составят второе замкнутое кольцо, которое, безусловно, заметно улучшит трамвайное сообщение в Магнитогорске. Новые маршруты станут курсировать до вокзала. Будет завершено сооружение двух тяговых подстанций: шестой и восьмой.

Можно порадовать также жителей поселка рудоиспытательной станции. От Новой стройки сюда скоро начнется строительство трамвайной ветки. Имеется также проект на сооружение северного перехода, который пройдет от правого берега через четырнадцатый участок на вокзал.

В 1960 году должно быть заложено депо трамвайного парка на правом берегу. Надо сказать, что для дальнейшего улучшения трамвайного движения—это событие имеет огромную важность, так как ремонтное депо на Шитовых рассчитано всего лишь на 90 вагонов. Мы успеваем ремонтировать и следить лишь за ходовыми и тормозными механизмами, а ведь большинство трамваев, кузова имеют далеко не привлекательный вид, но до этого уже не доходят руки. Такое положение, конечно, совершенно недопустимо. И мне кажется, в скорейшем строительстве ремонтной базы нам должны пойти навстречу.

И. ФАЛЬНОВСКАЯ,
главный инженер трамвайного цеха.

На снимке: передовики производства трамвайного цеха (слева—направо) верхний ряд — водитель трамвая Е. Кайгородова, бригадир слесарей И. Некачалов, дежурная подстанции Л. Кузнецова, контролер Е. Горбунова; нижний ряд — водитель трамвая П. Ангимонова, рабочий пути И. Гаврилюк, водитель трамвая С. Крещук, кондуктор В. Седова, бригадир электриков Г. Семкин.

Тяга к знаниям

Трудно представить себе нашего молодого рабочего без книги, учебника. Учиться, повышать свою техническую грамотность, расширять кругозор — стало постоянным долгом для большинства советских юношей и девушек. Это можно наблюдать и у нас в трамвайном цехе.

Кончается смена электромонтера Р. Долгушиной и она, едва забежав домой, чтобы покушать, переодеться, — спешит в школу рабочей молодежи, где кончает девятый класс. Программу девятого класса «штурмует» и бригадир электриков Анатолий Цыпорин. Весной все будут поздравлять вагоновожатую Л. Яковлеву с успешным окончанием десятого класса. Уже сейчас, хоть впереди экзамены, девушка мечтает об институте. Много трудностей в учебе у А. Исаковой, которая занимается в техникуме. Но она не пасует перед ними.

Нелегко проходит смена у наших кондукторов, однако, Л. Пименова, В. Саенко, Е. Андреева, забыв об усталости, берутся за учебники. Девушки во что бы то ни стало решили получить среднее образование.

Всего в трамвайном цехе учится 60 человек.

В. СТЕПАНОВ,
мастер.

Ими мы гордимся

Ему сорок два года, редкие морщины уже пролегли на лбу, щеках, а дома его называют студентом.

— Наш папа студент, скоро он будет защищать диплом в индустриальном техникуме, — гордо сообщают всем сын и дочь Иосифа Тимофеевича Ивашина, заместителя начальника цеха по движению.

Сейчас у него уже седые волосы, а в цехе его помнят русоволосым, серьезным семнадцатилетним пареньком.

Свой трудовой путь он начал слесарем, окончив специальные курсы по подготовке работников трамвайного цеха. Через некоторое время Иосиф Тимофеевич получил права на право водить трамвай. Работал он и инструктором, передавал свой опыт, учил молодых вагоновожатых, и сейчас возглавляет большой участок: руководит службой движения. Ему подчинены все вагоновожатые, диспетчеры, кондукторы, контролеры. Через несколько месяцев Иосиф Тимофеевич будет дипломированным специалистом.

Путь Ивашина — характерный путь для молодых руководителей трамвайного цеха. Совсем неграмотной пришла в цех путевая рабочая Васса Кирилловна Новикова.

Здесь она на курсах ликбеза познала азбуку, четыре правила арифметики, ездила в трамваях с сумкой кондуктора, а позже взялась за рычаги управления. Теперь Вассу Кирилловну в цехе знают как начальника участка движения. На глазах росла эта женщина, никогда не падала духом, хоть жизнь не особенно баловала ее. Ей одной пришлось воспитывать детей. Одна ее дочка уже инженер-горняк, работает в Кузнецке, другая — учится в школе.

Слесарем пришел в цех начальник депо Иван Яковлевич Гончаров, маляром начал свой трудовой путь мастер по организации движения Юрий Павлович Путихин. Только профессию токаря знал Иван Николаевич Хапилов, когда оформлялся в трамвайный цех. Сейчас он начальник правобережного участка, учащийся первого курса вечернего отделения техникума. Шустрым мальчишкой, выпускником ремесленного училища помнят в цехе Владимира Александровича Фомина, старшего мастера депо по ремонту вагонов.

Этими производственниками гордится цех. **А. ШИБАЛОВА,**
председатель цехового комитета профсоюза.

ВЫ ЕГО ЗНАЕТЕ

Те, кто ездит в сторону вокзала из Соцгорода или Новой стройки на пятом маршруте, конечно знают его. Он водит трамвайный поезд № 115. Многим, наверное, знакомо лицо пожилого водителя Станислава Викентьевича Крещука. Это ветеран трамвайного движения в Магнитогорске. На своем маршруте он хорошо знает каждый уклон, каждый подъем. Этот путь ему знаком еще с 1935 года.

Во время войны на фронте Станиславу Викентьевичу раздробило ногу. Пришлось носить протез. Когда он вернулся к мирному труду, в цехе сначала сомневались — не тяжело ли ему будет работать у рычагов управления всю смену, даже предлагали:

— Может, более легкую работу возьмете.

— Нет, снова вагоновожатым, — упорно заявил т. Крещук. — Если почувствую, не справлюсь, тогда сам скажу.

Но это не случилось. Тов. Крещук считается лучшим водителем цеха. У него самый высокий класс — первый. Пожалуй не назовешь того дня, когда бы он хоть немного отклонился от графика, почти не случается у него неожиданных поломок, потому что он заранее проверит все узлы трамвайного механизма.

Есть еще одно качество у т. Крещука, на которое постоянно указывают молодым работникам — безукоризненная вежливость. Бывает, что в вагоне разгорится ссора, дело доходит до оскорблений, но вмешивается Станислав Викентьевич, спокойно, ровно докажет кто прав, кто виноват — и страсти мгновенно улягутся.

Ценят т. Крещука в трамвайном цехе за принципиальность. Он нетерпим к нарушителям производственной дисциплины и, когда надо, бичует их резко и справедливо.

А. МИНЕЕВА,
старший вагоновожатый-реvisor.

