

ПЯТИГОРСКИЙ

100



ЛЕТ

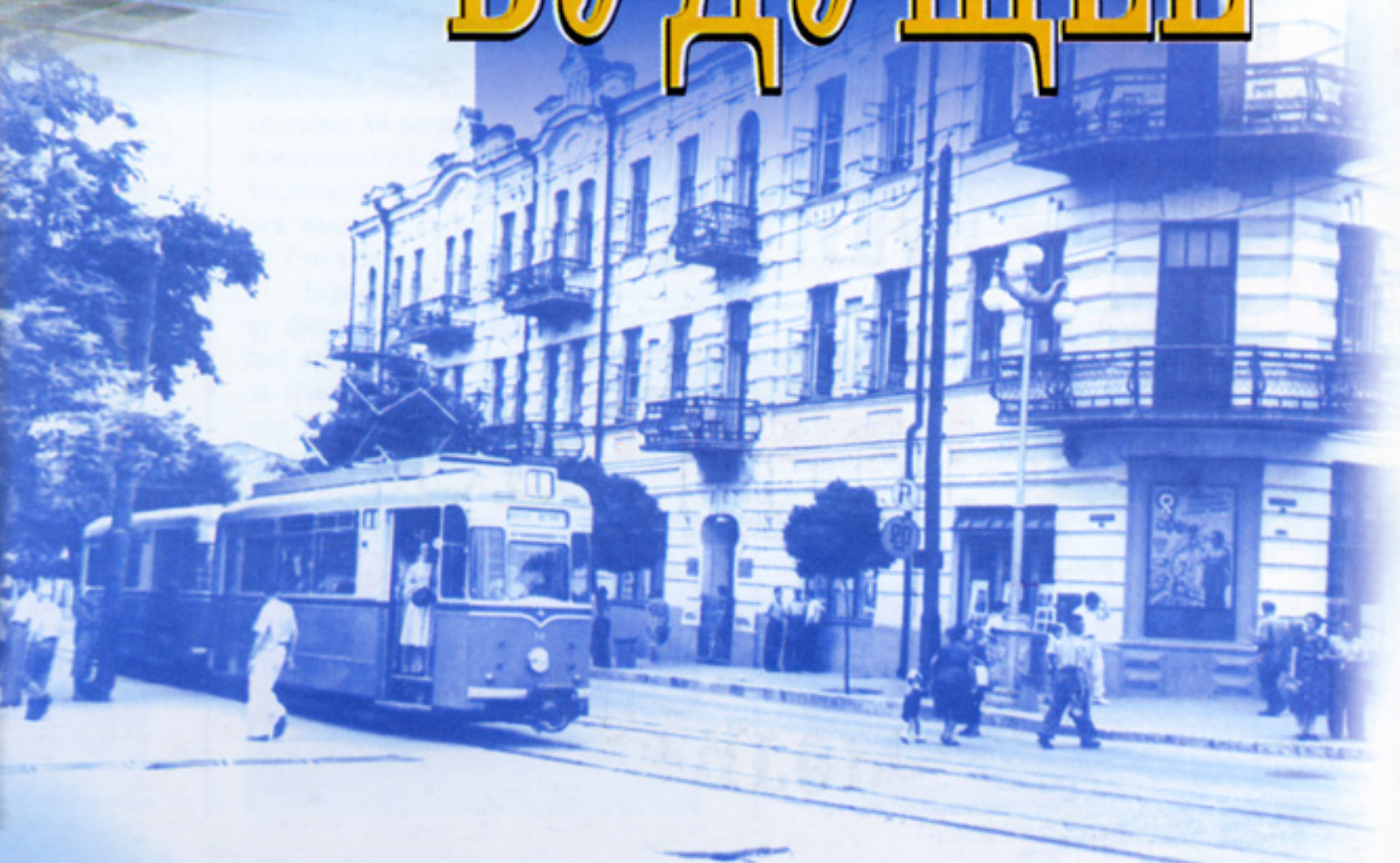
ТРАМВАЙ

МАРШРУТ

БУДУЩЕЕ



Кавказъ. Пятигорекъ. Царская улица.





# СХЕМА

## трамвайных маршрутов г. Пятигорска

- 1** "Колхозная площадь – мяскокомбинат" – 30 мин.
- 2** "Белая ромашка – 5-й переулоч" – 45 мин.
- 4** "Белая ромашка – ул. Георгиевская" – 40 мин.
- 5** "5-й переулоч – пл. Советская" – 42 мин.
- 6** "Колхозная площадь – ул. Георгиевская" – 40 мин.
- 7** "м-н "Бештау" – ж.д. Вокзал" – 30 мин.
- 8** "м-н "Бештау" – ул. Георгиевская" – 50 мин.

ПЯТИГОРСКИЙ

100

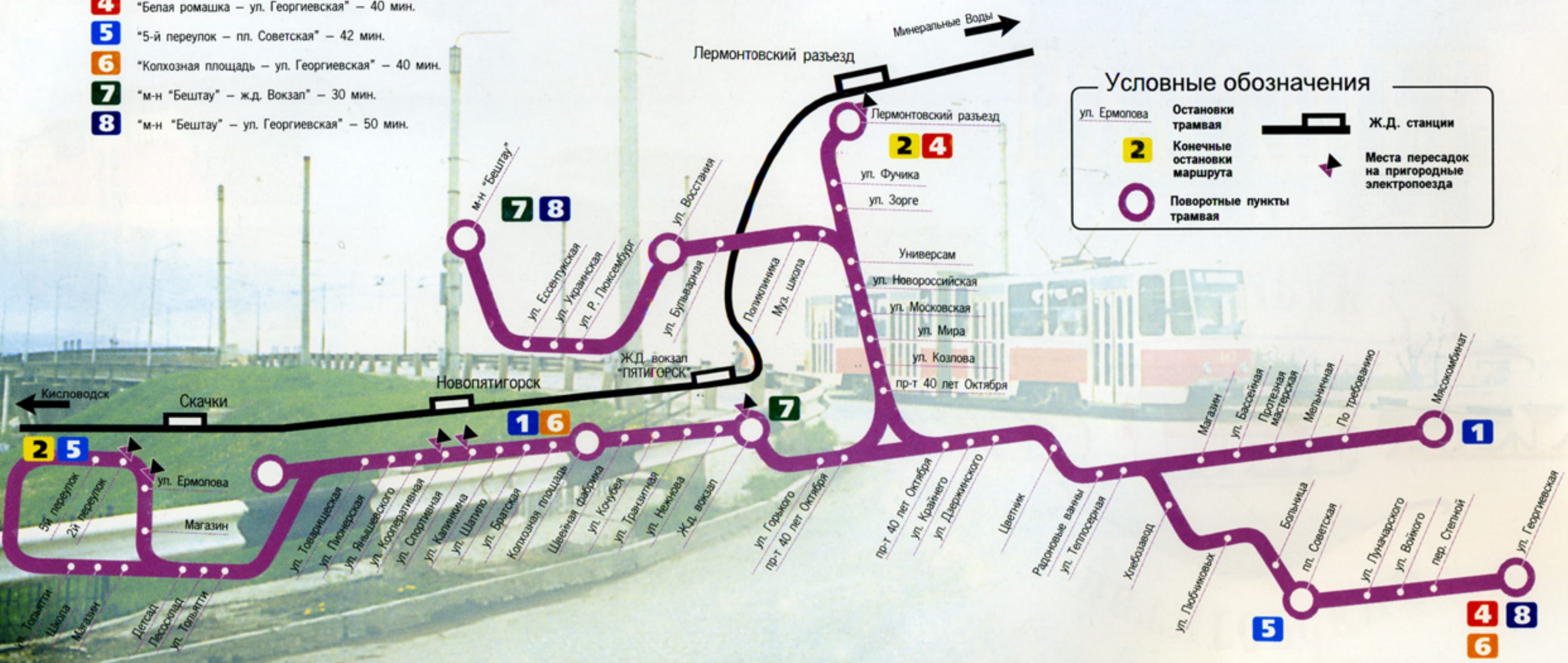


ЛЕТ

ТРАМВАЙ

### Условные обозначения

ул. Ермолова	Остановки трамвая		Ж.Д. станции
<b>2</b>	Конечные остановки маршрута		Места пересадок на пригородные электропоезда
	Поворотные пункты трамвая		







*«К своему очередному юбилею крупнейший и старейший производственный коллектив города пришел обогащенный опытом и уроками жизни. Многочисленные потрясения, пережитые страной, порой катастрофически сказывались на происходящем на предприятии. Но творческая мысль инженеров, рабочих-рационализаторов и упорство коллектива всегда находили выход из самых сложных ситуаций. Благодаря этому осуществлялось постоянное движение вперед, накапливались традиции, рос опыт.*

*Мне нельзя не гордиться славной историей предприятия, которым руковожу, его людьми. Но это обязывает смотреть в будущее. Потому что пятигорский электротранспорт - маршруты и судьбы не только работающих здесь, но и всех сотен тысяч горожан, пользующихся услугами трамвайного управления».*

*Б.Г. Григорьевский,  
директор МУП «Горэлектротранспорт»*

Пятигорский городской электрический транспорт имеет свою богатую историю, истоки которой восходят к началу XX века.

В 1902 году акционерное общество «Сименс и Гальске» за 493 тысячи рублей обязалось поставить все необходимые материалы и провести двухколейную линию трамвая от вокзала до Елизаветинской (ныне Академической) галереи и одноколейную линию от галереи до Провала. Эта же компания выделила подвижной состав, выстроила электростанцию и депо для вагонов. Построенную близ Кисловодска гидроэлектростанцию, ныне известную как «Белый уголь», по праву можно считать первой в России, поскольку она была способна обеспечить электроэнергией множество потребителей на достаточно большой территории всех городов Кавминвод.

Пуск первого трамвая 1 сентября 1903 года явился событием настолько значительным, что был приурочен к 100-летию курортов Кавминвод, а на пробном открытии движения присутствовали сам Его Высочество принц Александр Петрович Ольденбургский и министр земледелия и государственных имуществ Алексей Сергеевич Ермолов. А через две недели после тщательной приемки Управлением Вод всего сооружения началось регулярное движение трамваев. В то время в городе было всего два маршрута: «Вокзал - Сабанеевские (Пушкинские) ванны» и «Цветник - Провал», общей протяженностью 8.2 км. Трампарк насчитывал 12 вагонов.

Экономическая разруха, разразившаяся в стране после октября 1917 года, коснулась и трамвайного хозяйства. Первые годы советской власти стали для



коллектива Пятигорского управления суровой школой и боевым экзаменом. В 1918 году по инициативе С.М. Кирова на базе трамвайных мастерских был создан патронно-пульный завод, изготовивший для Красной Армии около 30 млн. патронов.

С марта 1920 года, сразу по окончании гражданской войны и установлении советской власти, благодаря сплоченным усилиям работников трамвайного управления, возобновилось пассажирское движение и грузоперевозки. Трамвайный подвижной состав функционировал в этом году в количестве 15 моторных и 8 прицепных вагонов. Вскоре были открыты новые маршруты: 1924 г. - одноколейная линия от Железнодорожного вокзала в Новопятигорск, протяженностью 5 км; 1926 г. - началось движение по маршруту «Радоновые ванны - Горячеводск», протяженность однопутной линии составляла 2.8 км; 1927 г. - проложена трамвайная линия от Радоновых ванн до Мясокомбината, с веткой на завод «Факел»; 1935 г. - вступили в строй грузовые трамвайные ветки: на товарный двор станции железной дороги и на городскую «тепловую» электростанцию. В 1940 предвоенном году длина трамвайных путей достигала в общей сложности 19.6 км. Вагонный парк насчитывал 40 вагонов (28 моторных и 12 прицепных) и 8 грузовых платформ. При численности городского населения 60 тысяч человек, за год было перевезено 26.7 миллионов пассажиров!

Вероломное нападение на нашу страну фашистской Германии прервало мирный созидательный труд советского народа. С первых дней войны рабочие и служащие трамвайного депо и служб движения своим самоотверженным трудом приближа-



ли победу над фашизмом. С началом Великой Отечественной войны резко сократилось число перевозимых пассажиров - в 1941 г. трамваи перевезли всего 21.7 млн. человек. Но самое тяжелое время для трамвайщиков наступило, когда 9 августа 1942 года Пятигорск был временно оккупирован неприятелем. Советская Армия уже громила немецкие войска, и при отступлении они в дикой злобе уничтожили трамвайное хозяйство: депо было сожжено, пути разрушены, рельсы вывезены, энергохозяйство взорвано.

После освобождения города 11 января 1943 года встал вопрос о ликвидации трамвайного хозяйства - настолько велики были разрушения. Но на развалины пришли старые рабочие трамвая и по собственной инициативе, без оплаты, приступили к восстановлению своего родного предприятия. Восстановительные работы приняли плановый характер. Министерством коммунального хозяйства была утверждена техническая документация. Были выделены средства, но материально-техническое снабжение оставалось на низком уровне: приходилось надеяться в основном на местные фонды. Были полностью восстановлены депо и мастерские, в кузнице установлено кузнечно-прессовое оборудование, начала функционировать тяговая подстанция. К окончанию войны длина трамвайных путей была доведена до 11.4 км. Росли пассажирские перевозки: если в 1945 году трамваи перевозили всего лишь 4.9 млн. человек, то в 1951 году эта цифра достигла 12.3 млн.

В 1957 году, когда трамвайный парк получил новые вагоны из Германской Демократической Республики (теперь в вагонном парке их насчитывалось уже около 60 единиц), а длина трамвайных





путей составила 35,4 км, перевозка пассажиров возросла до 26 млн. человек в год. Были построены общежитие для работников трамвая и жилой 16-квартирный дом. Трамвайное хозяйство стало рентабельным и по праву заняло одно из ведущих мест среди предприятий города. В связи с этим в Управлении был разработан план социального развития хозяйства, в котором предусматривалось улучшение обслуживания пассажиров, повышение квалификации работников и служащих, строительство и реконструкция тяговых подстанций, сооружение нового депо на 80 вагонов и оснащение его современной техникой, испытательными стендами и оборудованием, автоматизация и механизация производственных процессов, усовершенствование путевого хозяйства. Согласно договору с ЧКД «Татра», в Пятигорск стали поступать комфортабельные вагоны чехословацкого производства, ежегодно по 20 штук.

Период с 1971 по 1975 год - время внедрения новых технологий и реконструкции старых методов работы. Для обеспечения энергоснабжения и повышения качества эксплуатации энергохозяйства под руководством нынешнего директора Трамвайного управления Б.Г. Григорьевского (в то время еще молодого рационализатора) все тяговые подстанции были переведены на кремневые выпрямители с автоматическим управлением. Широкое применение получило усовершенствование контактной подвески с переводом на грузовую компенсацию. Все деревянные опоры были заменены на металлические и железобетонные; на смену ста-



рогодным рельсам Р-36-45 с изношенными головками и подошвами пришли новые ТВ-60 и ТВ-65. Были смонтированы автоматизированные литые стрелки, заменены стрелочные переводы. Усовершенствование технологических процессов требовало повышения качества обслуживания пассажиров. Прежде всего это заключалось в обеспечении регулярного движения трамваев. Для достижения поставленной цели были построены новые диспетчерские пункты, оснащенные радиосвязью. Автопарк вспомогательных ремонтных машин пополнился новым транспортом, также оборудованным радиосвязью.

В 1977 году коэффициент использования подвижного состава удалось повысить до 76,7%, регулярность движения была доведена до 90%, ежедневный выпуск на линии составлял 65-70 вагонов, а движение осуществлялось по системе многих единиц. Тогда же, несмотря на незначительный рост численности городского населения, трамваи перевозили 42 млн. человек в год. Этот факт стал не только подтверждением популярности трамвая как вида транспорта, но и правдиво свидетельствовал о высоком качестве и культуре обслуживания пассажиров.

За период с 1978 по 1987 год ежедневный выпуск вагонов на маршруты составлял уже 72 единицы, при этом пробег каждого вагона равнялся примерно 5,8 млн. км. Число пассажиров, перевозимых трамваями, неуклонно росло и достигло отметки 48 млн. в год! Но помимо развития транспортно-маршрутной сети администрацией Управления велись непрерывные поиски нового,



оперативного вида связи для улучшения работы всех служб и подразделений трамвайного хозяйства. Плодотворным оказалось творческое сотрудничество с коллективом новаторов г. Донецка. В 1989 году при активном участии директора предприятия Б.Г. Григорьевского донецкие специалисты установили во всех диспетчерских пунктах и вагонах новое оборудование «Пульсар», обеспечивающее связь между диспетчерами и водителями через контактную сеть. Труд трамвайщиков был в значительной мере облегчен, особенно если учесть оперативность, с которой приходится принимать решения по всем вопросам, связанным с организацией движения.

На рубеже 90-х годов из-за все возрастающих противоречий в экономической и политической жизни страны, зарождения новых рыночных отношений и в связи с произошедшим развалом социалистического лагеря в истории Трамвайного управления начался новый период. Несмотря на все трудности в экономике, жизнь города продолжалась. Строились новые дома, росли жилые массивы и, соответственно, перед трамвайщиками встала задача расширения транспортной системы города. Таким образом, в 1989 году появилась реальная перспектива прокладки трамвайной линии в микрорайон «Бештау». Тут же был проведен технико-экономический расчет по обоснованию предполагаемых вариантов нового маршрута, и уже в 1990 г. обязанности генерального подрядчика по строительству линии были возложены на трест «Кавминводгражданстрой». И вот, в 1994-95-м годах была пущена в две очереди трамвайная линия длиной 6,4 км, связывающая микрорайон «Бештау» с центром города. С открытием нового маршрута общая протяженность трамвайных путей достигла 47,8 км.

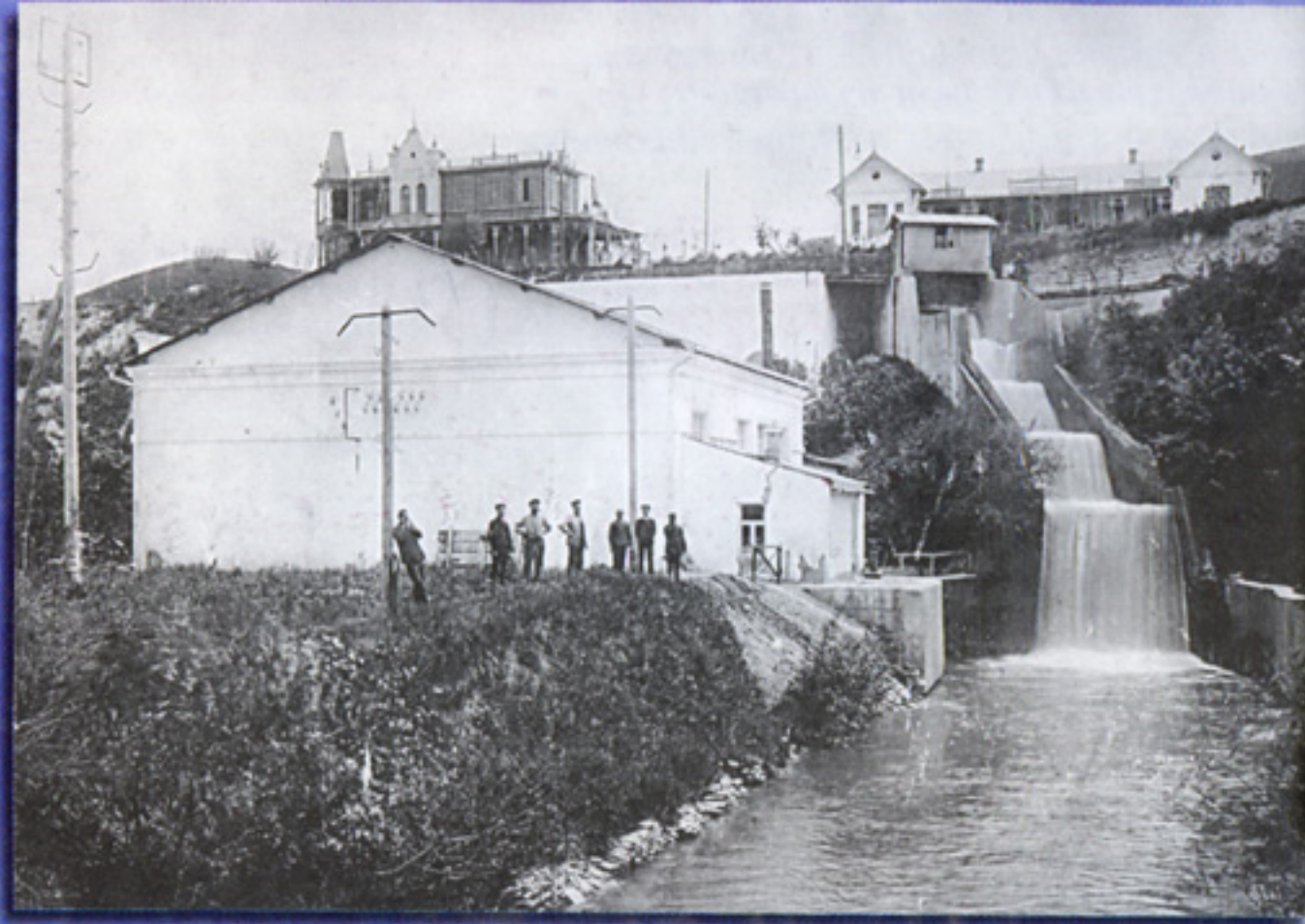
В связи с прекращением поступления в 1994 году вагонов из Чехословакии, для улучшения обслуживания пассажиров была специально разработана новая отечественная конструкция ваго-

нов модели 71-615 Усть-Катавского вагоностроительного завода. Сегодня в пятигорском трамвайном парке насчитывается 11 таких вагонов. Это уже пятое, российское поколение трамваев будет служить в XXI веке, люди которого так же, как и мы, не смогут обойтись без удобного, дешевого, экологически чистого транспорта, каким является трамвай.

А пока перевозка пассажиров трамваями Пятигорска осуществляется по семи маршрутам, сообщаящим самые дальние уголки города с его центральной частью. Трудно поверить, но к 1999 году ежегодные трамвайные перевозки уже достигли отметки 80 млн. человек. Каждый работник многоотраслевого хозяйства делает на своем месте все необходимое, чтобы предприятие и в дальнейшем предоставляло населению города комфортабельные транспортные услуги.







Условия подписки:  
 На месяц с доставкой по 15-е сентября с доставкой на группу 1 р. 50 к  
 На 3 месяца с доставкой на группу 4 р. 50 к  
 С доставкой по почте по тарифу Интерпол 4 р. 50 к  
 Плата за объявление:  
 На 1 стр. — 20 к. за строку текста  
 На 4 стр. — 10 к. за строку текста  
**№ 125, вторник.**

# КАВКАЗСКАЯ МИНЕРАЛЬНАЯ ВОДА

**От редакции.**  
 Редакция открыта ежедневно с 12 до 2 ч. и с 4 до 6 ч.  
 Рукописи, предназначенные для публикации, принимаются в редакцию по адресу: Пятигорск, ул. Урицкого, д. 2. Управляющая редакция не несет ответственности за возвращенные рукописи.  
 Подписка принимается во всех городах России. Пятигорск, ул. Урицкого, д. 2. Управляющая редакция не несет ответственности за возвращенные рукописи.  
 Подписка принимается во всех городах России. Пятигорск, ул. Урицкого, д. 2. Управляющая редакция не несет ответственности за возвращенные рукописи.

ЕЖЕДНЕВНАЯ ГАЗЕТА.

2-го сентября 1903 г.

**СЕГОДНЯ**  
 парадный спектакль

**КАЗЕННЫЙ ТЕАТРЪ ВЪ ПЯТИГОРСКЪ**  
 Въ честь 2-го Бальнеологического съезда отъ города Пятигорска.  
 Русской опереттой В. Н. Шульца съ участием  
**З. Ф. Бауэръ, А. Д. Писарева, П. М. Шелехова, В. П. Ландрать** представ. будетъ  
**Цвѣецъ изъ Цадерма**



Движение электрического трамвая открыто...  
 Наши вагоны моторы быстро и безшумно скальзили вчера по рельсамъ привлекали цѣлыя толпы любопытныхъ. Многие изъ горожанъ, никогда въ жизни не видавшие электрическихъ трамваевъ, съ нескрываемымъ любопытствомъ смотрѣли на бойкое движение вагоновъ. Толпы мальчишекъ въ восхищеніи бросались за вагонами съ звонкимъ смѣхомъ и веселымъ гамомъ. Можно порадоваться успешному началу движения и поздравить Пятигорскъ съ приобретениемъ культурнаго способа передвиженія.  
 — Гидроэлектрическая станція, обслуживающая линію трамвая электричествомъ, развиваетъ энергію въ 1500 лошадиныхъ силъ. Опыты, произведенные на дняхъ на станціи около Ессентуковъ, дали прекрасные результаты.  
 Вчера состоялось пробное открытие движения по главной линіи Пятигорскаго трамвая. Движение открыли Его Высочество принцъ Александръ Петровичъ Ольденбургскій и Министръ земледѣлія и государственнхъ имуществъ Алексѣй Сергѣевичъ Ермоловъ. По окончаніи перваго общаго собранія II бальнеологическаго съезда къ Николаевскому цвѣтнику былъ поданъ вагонъ трамвая, въ который вошли Его Высочество и Господинъ Министръ въ сопровожденіи директора Кавказскихъ минеральныхъ водъ В. В. Хвощинскаго и почетныхъ гостей и прослѣдовали по Парской улицѣ на Пятигорскій железнодорожный вокзалъ. Его Высочество сейчасъ же съ поѣздомъ Владикавказской желѣзнодорожной дороги отбылъ въ Гагры, а Господинъ Министръ вернулся обратно въ Пятигорскъ. Недѣлю черезъ днѣ или три послѣ тщательной приемки Управленіемъ всего сооруженія, начнется правильное движение трамвая.  
 27 августа въ 10 часовъ утра крестьянинъ Курской губерніи, Стого-

↑ «Пятигорская гидроэлектрическая станция», построенная в 1903 году («Белый уголь») - первая гидроэлектростанция в России.

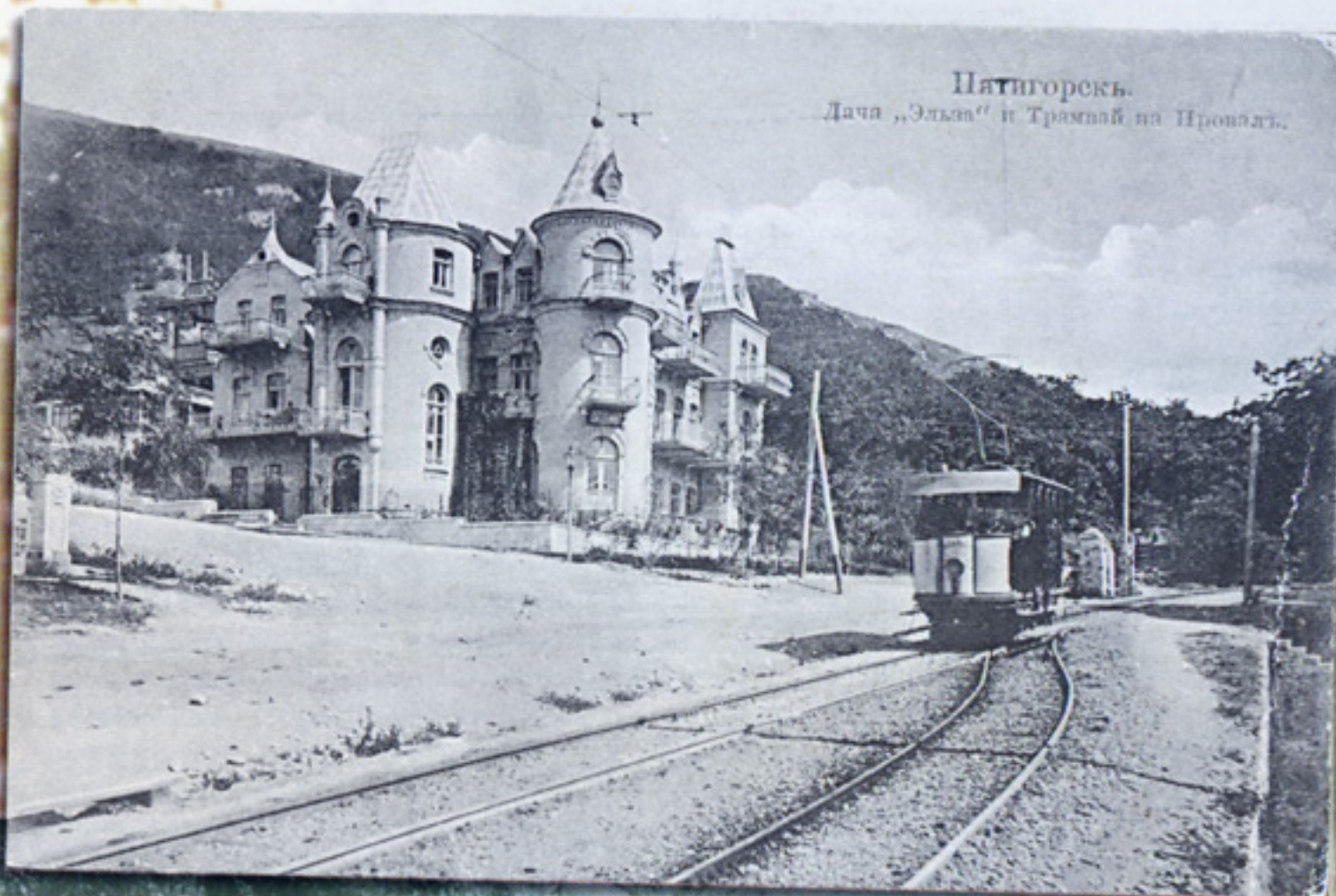
Люди, запечатленные на этой фотографии - из тех, кто начинал историю пятигорского трамвая.  
 Слева направо: Юстин Василий Николаевич - старший контролер; Черноглазов - кассир; Фридман Самуил Маркович (главный инженер строительства трамвая); Турляй Михаил - дорожный мастер; Козельский Иван Прокофьевич - электромонтер; Сицилия Наумова - бухгалтер.



← В 1995 году группой инициаторов предприятия была выдвинута идея: собрать сохранившиеся архивные материалы по истории создания в нашем городе электрического пассажирского транспорта.

Большая и кропотливая работа по созданию музея трамвайного управления продолжается и теперь.  
 Горячо откликнулись ветераны, поделившиеся с молодым поколением воспоминаниями, безвозмездно передавшие для будущего музея бесценные документы, фотоиллюстрации. Один из них - старейший работник предприятия П.Ф. Кушнарев

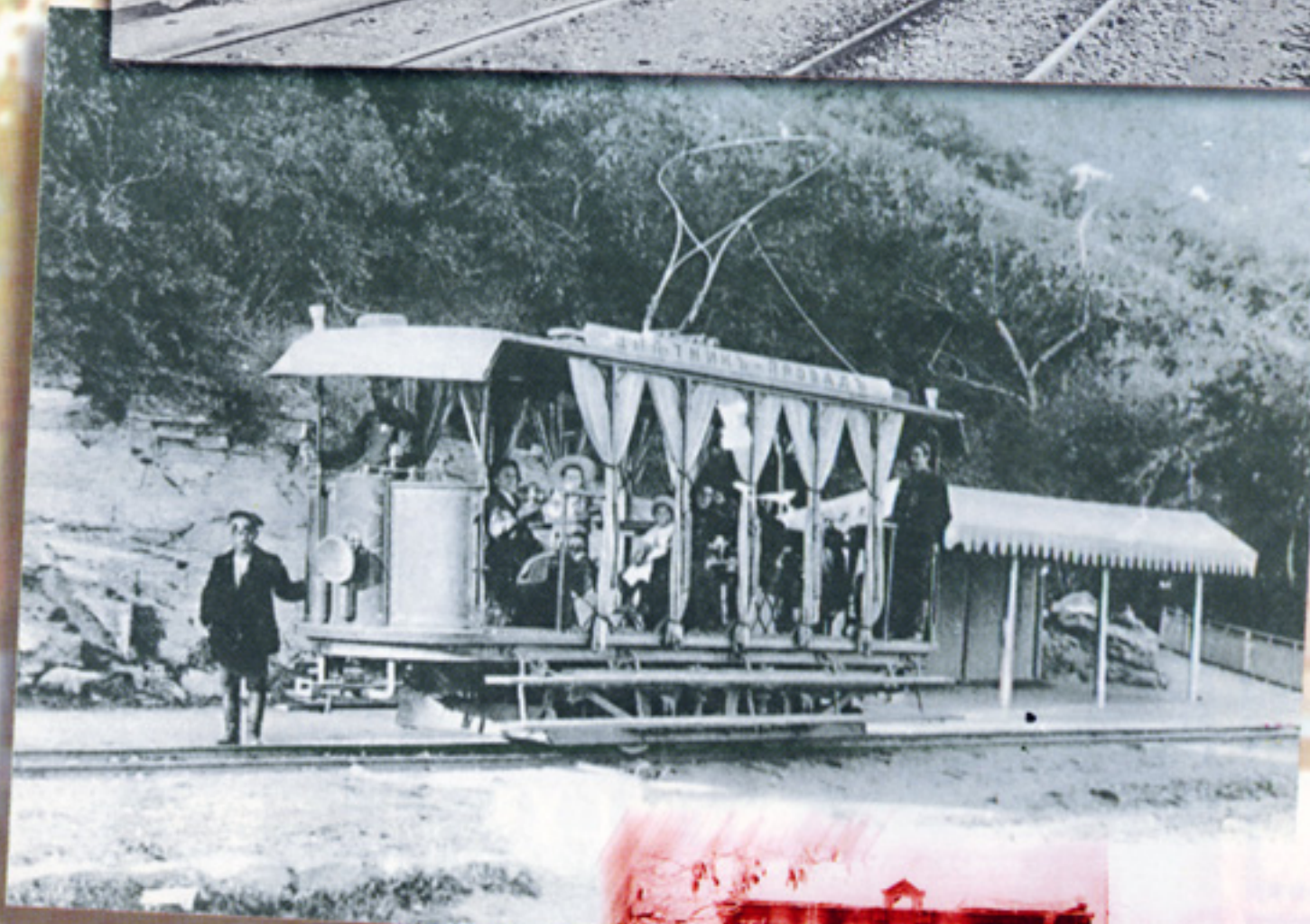




Пятигорск.  
Дача „Эльза“ и Трамвай на Провале.

← Репродукция старой открытки.  
Это трамвайный разъезд на одноколейной  
провальской линии и дача «Эльза».

Казенная гостиница возле парка «Цветник».  
Здесь начиналась провальская линия трамвая ↓



↑  
Такими были первые  
пятигорские трамваи.  
Конечная остановка  
возле Провала.



Здание трамвайного управления и депо после оккупации  
Пятигорска немецкими захватчиками (1943 г.).  
Это здание, построенное вместе с первыми линиями  
трамвая в 1903 году, теперь полностью восстановлено.







Коллектив трамвайного управления. 1905 год.

Преемственность поколений: ветеран трамвая П.Ф. Кушнарев, директор предприятия Б.Г. Григорьевский, главный ревизор по безопасности движения В.М. Алексеев.

Водить трамваи - совсем не простое дело. На трамвайных маршрутах, где много коварных участков и опасных поворотов, вся ответственность за безопасность пассажиров лежит на водителях.

Среди них: К.И. Белецкая, Л.М. Демидова, А.В. Драпченко, Е.Н. Хищенко (призер соревнования водителей России), В.П. Демина, Л.А. Журомская, начальник маршрутов Б.Т. Гнисько, зам. начальника депо по эксплуатации Е.Ю. Числова.



Кондуктор - должность на предприятии сравнительно новая, была введена в 1996 году. С тех пор эти люди приносят МУП «Горэлектротранспорт» солидный доход - от 800 тысяч до 1 миллиона рублей ежемесячно. Одними из лучших кондукторов по праву считаются Г.Н. Орехова, Э.Г. Чернова, Н.В. Демишева, Т.А. Бочкова, Л.К. Щуркина, В.Я. Емцев.



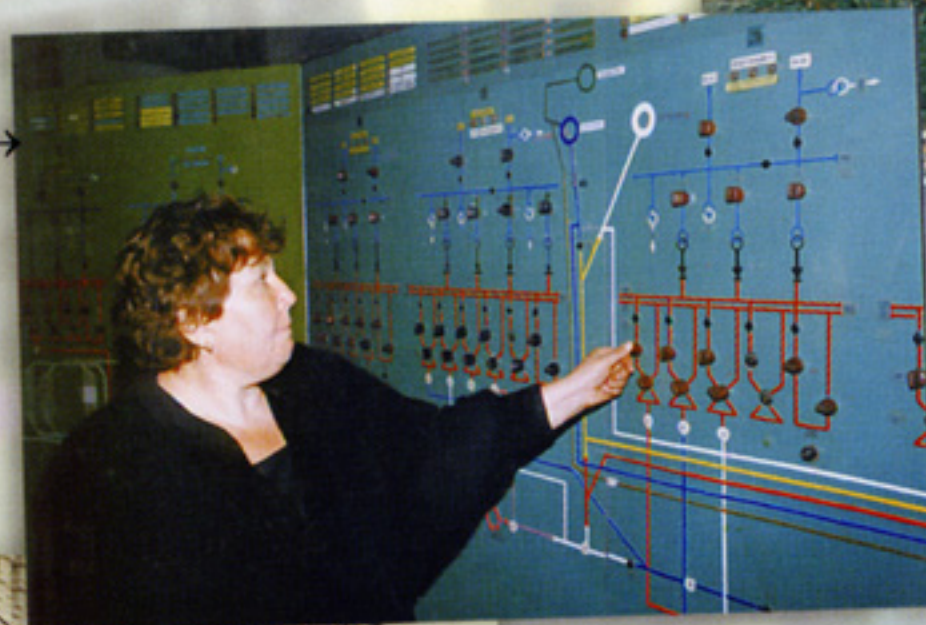




← Служба движения - важное звено транспортного предприятия. Здесь планируют, организуют движение трамваев и перевозку пассажиров. Благодаря грамотным диспетчерам поддерживается график движения на всех маршрутах. Одна из тех, кто контролирует дисциплину в выпуске подвижного состава на линию - диспетчер Н.М. Ермакова.

Неусыпно следит за работой энергосистем диспетчер С.В. Бородина. Ее обязанность - собирать информацию обо всех неисправностях и повреждениях контактной сети и устранять их силами аварийных бригад.

Стабильность работы энергосистем и бесперебойное нормальное движение трамваев зависят от службы энергохозяйства, где работают опытные, грамотные и добросовестные люди: Г.И. Рябчун, А.С. Мачнев, С.А. Родионов, мастер бригады контактной сети А.Ф. Ермаков, А.Г. Нуждов, А.П. Дербенский.



↑ Аварийно-восстановительный участок (АВУ) - самостоятельное структурное подразделение - оперативно ликвидирует аварийные ситуации на трамвайных маршрутах. Немедленный ремонт или эвакуация в депо неисправных вагонов - решать нужно быстро и точно.

В настоящее время в коллективе сложился костяк опытных работников: А.Н. Гарковенко, А.Н. Чайкин, С.Н. Пластинин, А.А. Назаренко, И.Н. Коновалов.





Двадцать лет проработал на предприятии настоящий профессионал - токарь высокой квалификации В.В. Юденко.



В коллективе про него говорят, что этому человеку любая работа по плечу. При этом Владислав Владимирович знаком всем прежде всего как исполнительный, аккуратный работник.



Незаменимым считают в коллективе опытного рационализатора, фрезеровщика пятого разряда В.С. Пугачева. Большую и лучшую часть жизни связал Виктор Сергеевич с электротранспортом. Его трудовой стаж составляет 43 года.

Вагоноремонтные мастерские - «маленький завод» предприятия. Здесь по установленному плану производят все типы текущего и капитального ремонта подвижного состава, запасных частей, подвижных пар, электродвигателей, конденсаторов и трамвайных вагонов. На снимке бригада по ремонту подвижного состава: А.Ф. Желтунов, А.А. Грицаев, Ю.Д. Ботаев, начальник депо Г.А. Извеков.



1915 год. Так выглядели ремонтные мастерские в старом депо, возле ЖД вокзала. Это здание существует и ныне.



Мастерские депо трамвая 1935 г.

сентябрь 1935





Мост через р. Подкумок в станицу Горячеводскую. (до строительства)



Мост через реку Подкумок в поселок Горячеводский не сразу стал таким, каким его видим сейчас. Вначале он был деревянным. Затем появился мост с каменными опорами и металлическими перекрытиями. Ему на смену был выстроен широкий и надежный мост из железобетонных конструкций, способный выдержать и автомобильное движение.



За свою вековую историю пятигорский трамвай из аристократичной курортной экзотики естественным образом превратился в неотъемлемый элемент городской жизни и воспринимается уже как очевидное самостоятельное явление.

Явившись к нам в начале столетия на волне технического прогресса с потоком чистой Электрической энергии, трамвай продолжает быть овеянным символом благородных человеческих стремлений.

Созданный и существующий благодаря воле многих замечательных людей, он ежедневно выполняет свою обычную работу, перемещая своих пассажиров во времени и пространстве, продолжая свой маршрут в будущее.





*Рекламное агентство «Арт-мастер»  
выражает искреннюю благодарность  
Пятигорскому городскому краеведческому музею,  
Государственному музею-заповеднику «Домик Лермонтова»,  
музею ОАО «Городские электрические сети»  
за содействие в подборе исторического фотоматериала,  
необходимого для создания этого альбома.*



Дизайн макета - Александр Гончаров, фотограф - Александр Вагнер,  
текст - Анна Бабаларова, корректура - Татьяна Морозова.  
© Эмблема «Пятигорский трамвай 100 лет», «Схема трамвайных маршрутов» - Александр Гончаров.  
© Рекламное агентство «Арт-мастер». Тел. (86533) 5-90-80, E-mail: reklama.kmv@megalog.ru  
Отпечатано в типографии ОАО «Севкавгипроводхоз». Пятигорск 1999г.



ПЯТИГОРСКИЙ

100



ЛЕТ

ТРАМВАЙ

МАРШРУТ

БУДУЩЕЕ



Кавказь. Пятигорекь. Царская улица.

