

ОТ ПУСТОКОД... СТЕРЛИТАМАКА

Стерлитамак пробуждается ото сна, когда ранним утром на дорогу выезжает первый троллейбус. Сегодня трудно представить жизнь города без этого вида транспорта, который стал для горожан основным. Ежедневно троллейбусы перевозят сотни тысяч пассажиров. А если изобразить маршрут их движения на карте города, то линии соединят все его части.

Начиналось все 25 февраля 1961 года. В этот день по улицам Стерлитамака поехали первые троллейбусы. Это было важным событием, ибо электротранспорт впервые появился не только в нашем городе, но и в республике. В ту пору хозяйство было небольшим: имелось троллейбусное депо на 50 единиц подвижного состава, одна тяговая подстанция и контактная сеть протяженностью 12,7 км.



1961



Николай Михайлович
МАТВЕЕВ
Первый начальник
троллейбусного
управления

В троллейбусном парке насчитывалось 15 троллейбусов марки МТБ - 82 Д. Первый троллейбусный маршрут проходил от колхозного рынка до Содово - цементного комбината. Ежедневно на линию выпускалось 11 троллейбусов, которые за день перевозили 17 тыс. пассажиров. В штате тогда было 175 человек.

Уже в первый год своей работы коллектив троллейбусного управления показал свою работоспособность. Об этом свидетельствует тот факт, что несмотря на все трудности, связанные с организационным периодом, троллейбусники успешно справились с государственным планом 1961 года по всем технико - экономическим показателям. Первым начальником троллейбусного управления был Николай Михайлович Матвеев.



Первая группа троллейбусников



Троллейбус на линии

Троллейбусный транспорт непрерывно развивался: строились новые троллейбусные линии, появлялись новые маршруты, менялись типы троллейбусов.

В 1962 году протянули троллейбусные линии по ул. Нагуманова до ЖД вокзала и от Межрайбазы до поселка Первомайского. В течение года эксплуатировать этот участок приходилось в сложных условиях, в отрыве от ремонтной базы. Каждое утро 14 троллейбусов тянули на буксире на новую линию, а вечером - обратно в депо.

В 1965 году построена и пущена в эксплуатацию линия СЦК - Химзавод, а 1966 году - Межрайбаза - ул. Мира. Для их электропитания построены две тяговые подстанции. Таким образом, троллейбусные линии соединились в северной и южной частях города, при этом за счет строительства северного и южного путепроводов через железнодорожные пути, увеличилась их пропускная способность.



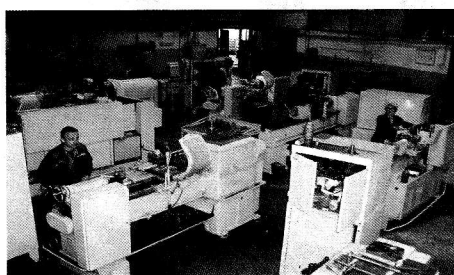
Временная
стоянка
троллейбусов

1961



В конце 60 - х, начале 70 - годов открылось троллейбусное движение по улице Вокзальной, по Пр. Октября, по ул Коммунистической в сторону АО "Каустик", к муниципальному медицинскому учреждению "Каучук", а за последние 20 лет введены в строй линии на Ново-Стерлитамакскую ТЭЦ, на производство бариевых солей, Кожевенно - обувной комбинат, АО концерн "Инмаш", Стерлитамакский Машзавод. Строились они, в основном за счет долевого участия таких предприятий, как Сода, Каустик, Каучук, концерн "Инмаш", Стерлитамакский Машзавод, Кожевенно-обувной комбинат.

В течение всех пройденных лет подготовка кадров осуществлялась в Казани, так как в то время в Республике Башкортостан учебных пунктов не было. Но в дальнейшем при Стерлитамакском управлении было организовано специальные учебные классы, подобраны квалифицированные преподаватели. С тех пор подготовка новых водителей троллейбусов, повышение их квалификации проводится в городе. За 40 лет подготовлено 1600 водителей троллейбусов.



Станочный парк

Цех
планового
ремонта



Коллектив троллейбусников всегда работал устойчиво, без срывов, в результате неоднократно был отмечен, как передовой среди коммунальных предприятий нашего города и Республики Башкортостан. За хорошие производственные показатели Стерлитамакскому троллейбусному управлению по итогам соревнования в 1970, 1981, 1983, 1984 и 1985 годах присуждалось третье место среди предприятий ГЭТ городов Российской Федерации.

В 1975 году ему был вручен диплом первой степени за лучший быт и условия труда женщин, а в 1977 году Обком КПСС и Совмин БАССР наградили управление Переходящим Красным знаменем.

За достигнутые успехи в труде 8 работников награждены орденами и 43 - медалями.

Расширение троллейбусного парка и увеличение выпуска машин на линии требовали увеличения мощности ремонтной базы, оснащения ее новым, более надежным техническим оборудованием, приборами, испытательными стендами, подъемно-транспортными средствами.

В 1968 - 1972 г.г. реконструировано Депо - 1, которое смогло вмещать до 100 троллейбусов, расширен гараж, построены складские помещения, административно - бытовой корпус. В дальнейшем работа в этом направлении продолжалась непрерывно.

1980



РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ

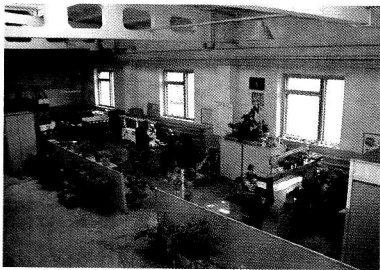
Юрий
Михайлович
БЕЛОГЛАЗОВ

В начале 80-х годов, когда произошел массовый выход из строя электродвигателей троллейбусов, было решено организовать их капитальный ремонт. Для этого в электроцехе Депо - 1 смонтировали и пустили в эксплуатацию вакуумпропиточную установку, электропечь с автоматическим управлением, электросварочный пост для сварки коллекторов, балансировочный станок, стенд для испытания электродвигателей. Кроме того, начали применять новые материалы - изоляцию на основе полиамидной пленки и кремний - органических лаков. В это время управление возглавил Юрий Михайлович Белоглазов.

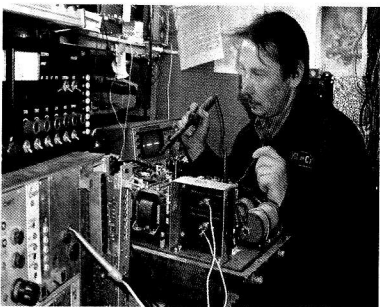
В 1986 году была построена производственная база электрохозяйств, где разместились все подразделения, выполняющие ремонтные работы по оборудованию тяговых подстанций и контактной сети. В целях повышения надежности электроснабжения городского электротранспорта на базе электрохозяйства была введена диспетчерская служба. Ее функция: централизованный контроль за техническим состоянием системы электроснабжения; ликвидация или локализация аварий в системе; оперативная диспетчерская связь с эксплуатационным персоналом и аварийно - восстановительными бригадами; выбор оптимального режима работы схемы электроснабжения.



Диспетчерская
Депо - 2



Электроцех
Депо - 2



Участок по ремонту и
диагностике электроники
троллейбусов



Участок капремонта
компрессоров ЭК-4

Значительным событием троллейбусного управления стала строительство и пуск, в 1990 году, троллейбусного депо - 2. 18 июля отсюда впервые вышли на линию 7 троллейбусов по маршруту номер 13 и 14. За прошедшие годы Депо - 2 обустроено и обеспечено необходимым оборудованием, стендами и приспособлениями, мастерской по ремонту пневматического и гидравлического оборудования, агрегатный цех, шиноремонтное, малярное и моечные отделения, токарный, кузнечный и столярный цеха. Много сделано для реконструкции цеха планового ремонта, собственными силами построены дополнительные смотровые канавы, в которых смонтированы канавные домкраты.

Начиная с 1993 года в город начали поступать новые троллейбусы с тиристорно - импульсным режимом работы ТЭД. Тогда и появилась необходимость создать участок по ремонту и диагностике электроники троллейбуса. Его открыли в Депо-1. Сейчас здесь имеется полный комплект приборов для ремонта блоков и плат электронного оборудования, а также пульт имитации режимов работы троллейбуса, что позволяет быстро устранять неисправности.

Потребность в участке капитального ремонта компрессоров ЭК - 4 возникла в связи с весьма высокой стоимостью их ремонта подрядным способом и отсутствием на это средств. В 1995 году такой участок появился в Депо - 1. Он укомплектован хонинговальным и токарным станками, стандом изготовления баббитовых вкладышей, стандом испытания и обкатки. Главные направления в его работе - восстановление размеров блоков цилиндров, подшипников, шатуна и освоения технологии изготовления поршневых колец. Также был организован участок по изготовлению поворотных цапф, так как в то время они были в дефиците, а многократно восстанавливать изношенные цапфы было опасно. Рационализаторы управления предложили изготавливать эти детали в токарном отделении Депо - 1 из готовых поковок. Для этих целей были сделаны специальные приспособления и оснастка, освоены технология расточки поковок. Готовые изделия проходят проверку на прочность методом дефектоскопии.

1980



Капитально-восстановительный ремонт

С 1995 по 1999 г., из-за отсутствия финансирования и введения бесплатного проезда троллейбусное управление не приобретало новых троллейбусов. Парк сильно устарел, и, чтобы не остаться без подвижного состава, троллейбусники вынуждены были обратиться в Минтранс РФ за разрешением на производство капитально-восстановительного ремонта отработавших свой ресурс троллейбусов. Оно было получено. Поскольку при КВР обязательно нужно полностью менять основание, передний и задний борта и частично элементы кузова, а также высоковольтную и низковольтную проводку, для производства этих работ Депо - 2 изготовили стапеля. Позже ОГМ и участок плановых ремонтов троллейбусов успешно освоили производство регуляторов положения кузова.



Капитально-восстановительный ремонт



Детский сад

В 1997 году построена тяговая подстанция № 17. Ее введение обеспечило возможность строительства троллейбусной линии по ул. Худайбердина и выполнения реконструкции тяговой подстанции №3.

Жилой дом по ул. Артема



Детский
оздоровительный
лагерь



Важным моментом является строительство в 1998 году здания электроцеха в Депо - 2. Это единственное отдельно стоящее здание электроцеха в РФ. Здесь смонтировано необходимое оборудование, стенды, приборы, приспособления, позволяющие повысить качество ремонта электродвигателей и других электрических аппаратов и заметно улучшить условия труда.

Обеспечение достойных условий жизни и труда всегда входило в число главных задач, которые решают руководство и профсоюзный комитет. За прошедшие годы построено три жилых дома и общежитие для малосемейных. В результате 750 семей получили новые квартиры или улучшили свои жилищные условия. Построены детский сад на 190 мест, спальные корпуса в детском оздоровительном лагере.



ННІ ВЕК В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ



Начальник
троллейбусного
управления
Александр
Николаевич
МАТВЕЕВ

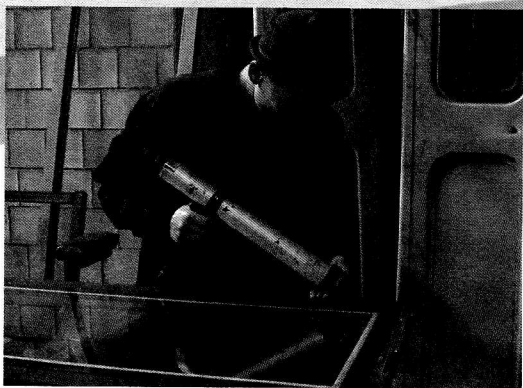
С января 2000 года МУП «Стерлитамакское троллейбусное управление» возглавляет Александр Николаевич Матвеев. За сравнительно небольшой период времени его руководства на предприятии проведен огромный комплекс работ по обновлению материально - технической базы, улучшению условий труда и быта работников, внедрению новых технологий ремонта, компьютеризации производства, капитальному строительству. В Стерлитамаке была разработана долгосрочная программа развития электротранспорта до 2010 года, большая часть которой уже выполнена.

Так в 2001 году построена и пущена в эксплуатацию новая троллейбусная линия по ул. Худайбердина с разворотным кольцом «Вечный огонь», по которой были пущены два новых маршрута № 16 и 17, пользующихся большой популярностью жителей города. Безусловным достижением нашего управления является освоение капитально-восстановительного ремонта троллейбусов с выносом электрооборудования на крышу, при этом из конструкции троллейбуса исключался мотор, вентилятор, а генератор заменялся преобразователем напряжения. После такого ремонта на линию выходят абсолютно новые троллейбусы, которые практически ничем не отличаются от троллейбусов, изготовленных в заводских условиях.

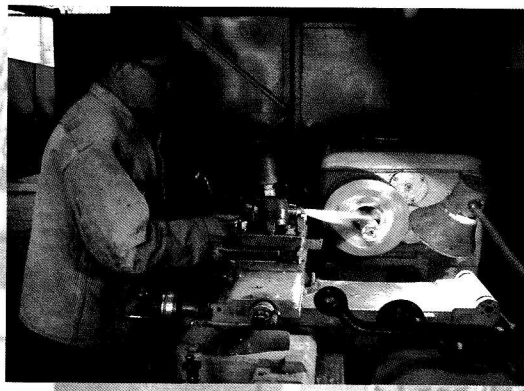


Также в это время была освоена целая серия новых технологий:

- восстановление шин методом нарезки протектора, (благодаря чему ежегодно более чем пятистам изношенным шинам продлевается срок эксплуатации);



- оборудование троллейбусов штангоуловителями, позволившие свести к минимуму количество обрывов контактной сети);



- применение газопламенной порошковой горелки "Термика - универсал", (позволяющее более качественно восстанавливать изношенные детали и увеличивать сопротивляемость поверхностей готовых изделий износу, тем самым, значительно продлевается срок их службы);

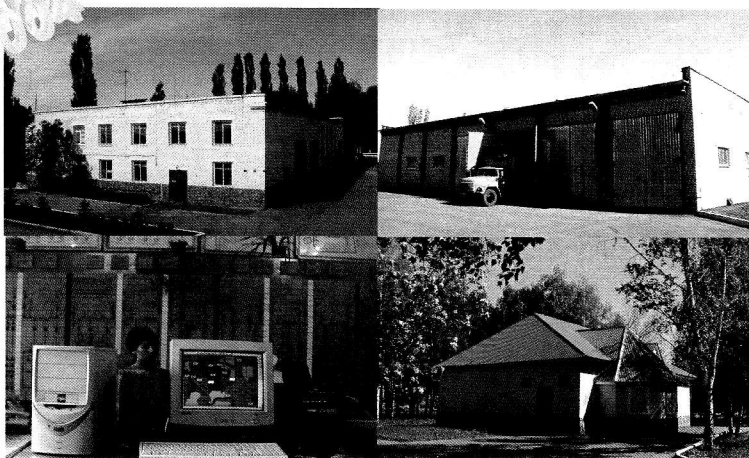


- сушка окрашенных троллейбусов лампами инфракрасного излучения



Служба энергохозяйства

Гараж на 7 единиц



Система телемеханики

Тяговая подстанция № 3

В целях повышения надежности электроснабжения городского электротранспорта и оперативного управления, все тяговые подстанции службы энергохозяйства переведены на телеуправление. За 2001 год приобретено 8 единиц специальной автотракторной техники. На базе энергохозяйства построен гараж на 7 единиц для автомобилей, работающих на газовом топливе.

В 2002 году было построено и пущено в эксплуатацию новое здание тяговой подстанции № 3, укомплектованное оборудованием нового поколения. Построена троллейбусная линия "Разворотное кольцо ЖД вокзал" и введен еще один новый маршрут № 18.

Открытие троллейбусной линии "Разворотное кольцо ЖД вокзал"

Монтаж контактной сети



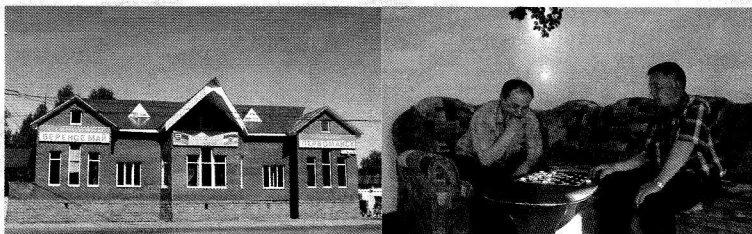


Стерлитамакское
троллейбусное
управление

В поисках путей повышения эффективности производства, сохранения непроизводительных расходов, было принято решение построить новый тепловой пункт, который должен был разместиться в здании пристроя к административно - бытовому комплексу управления. Была произведена реконструкция отопительной системы Депо - 1, старые энергоемкие калориферы заменились на новую систему теплоснабжения с автоматическим регулированием подачи тепла в помещения, в зависимости от наружной температуры воздуха. В 2003 году строительство пристроя к АБК было закончено, в нем, помимо теплового пункта, разместились уютная столовая с современным оборудованием и спортивный зал.

Построено и введено в эксплуатацию новое, отвечающее современным требованиям, здание конечной станции "Первомайск".

Здание конечной
станции "Первомайск"



Комната отдыха
станции "Первомайск"



За период 2000 - 2003 года было приобретено 60 единиц подвижного состава, из них 2 шарнирно-сочлененных, 2 троллейбуса оснащены тяговыми преобразователями ПТДК 201 на транзисторах, 26 троллейбусам произведен капитально-восстановительный ремонт.

В настоящее время на балансе СТУ 169 троллейбусов, ежедневно на улицы города выходят более 128 троллейбусов, этим подвижным составом перевозится более 300 тыс. пассажиров, при регулярности движения 99%. Годовой объем пассажиров - 110 млн. человек - это около 80% пассажироперевозок, выполняемых всеми видами транспорта города. Средняя эксплуатационная скорость движения составляет 18км/час, а средняя продолжительность работы на линии - 4 часов.

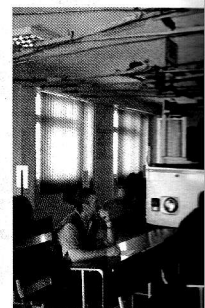
Как и в былые годы, в управлении поддерживается рационализаторское движение, только за последнее десятилетие в производство внедрено около 300 рационализаторских предложений.

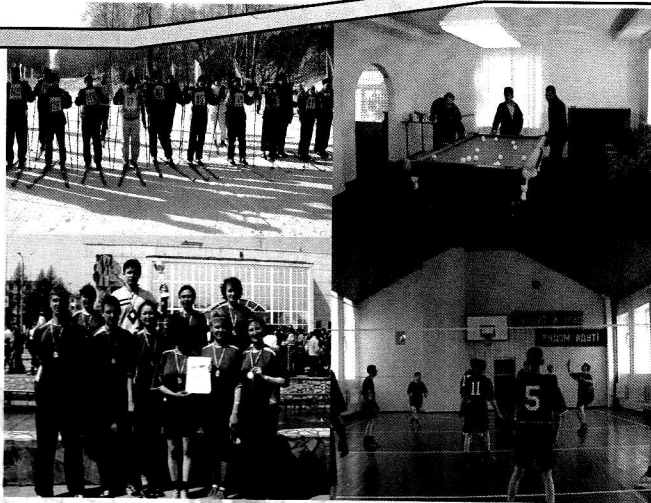
На протяжении многих лет на базе троллейбусного управления осуществляется обучение и подготовка водителей троллейбусов. Принимая во внимание то, что качественное образование формирует будущий резерв высококвалифицированных кадров, в 2003 году была произведена реконструкция и ремонт двух учебных классов - правил дорожного движения и устройства троллейбусов. В текущем году классы оборудовали современными техническими аудиовизуальными средствами.

Учебный класс по изучению правил дорожного движения



Учебный класс по устройству троллейбусов



Команда
лыжниковКомната отдыха
в СЭХЛегкоатлетическая
эстафета

Спортзал в АБК



Столовая в АБК

Администрация и профсоюзный комитет СТУ всегда уделяли особое внимание не только совершенствованию материальной базы, но и социальной сфере. Здесь проявляют искреннюю заботу по организации достойного быта и отдыха, обустройству бытовых помещений, укреплению здоровья работников. Ввод в эксплуатацию спортивного зала приурочен к году спорта и здорового образа жизни, объявленного президентом РБ. В управлении создана комиссия по охране труда, в течение всей трудовой деятельности работники проходят комплексное медицинское обследование, регулярно выделяются путевки в санатории, дома отдыха, детский оздоровительный лагерь. Организуются коллективные выезды на рыбалку и др. культурные мероприятия. Успешно развивается спортивное движение, созданы волейбольная, футбольная команды, клубы шашкистов и шахматистов, проводятся соревнования по лыжному спорту.

В 2003 году к Дню Защиты Детей на линию были выпущены два живописных детских троллейбуса. В настоящее время организуются детские экскурсионные поездки, пользующиеся огромной популярностью у детворы.

