

## История трамвая Калтана.

В 1948 году была построена шахта «Шушталепская».

Шахта расположилась на западном берегу реки Кондома, в предгорье, в то время как вся инфраструктура (поселения, дорога, ж/д) остались на восточном берегу. Между шахтой и противоположным берегом был возведён технологический "навесной" мост, по которому был проложен транспортёр, доставлявший добытый уголь с шахты на восточный берег. Мост сразу же окрестили "Воздушным", что стало фактически именем собственным. Достаточно быстро мост также приспособили для пешеходов. На правом (восточном) берегу Кондомы возникли бункеры для перевалочного складирования угля.

Вскоре вокруг бункеров возник посёлок Малышев Лог. По мере сложности тех времён, власти устраивало, что жилищный вопрос решался сам собой, и развитию посёлка не препятствовали. Тем не менее, к северу от ближайшего города Калтан, у железнодорожной ветки и в начале дороги на Малышев Лог, в 3-4 км. от берега Кондомы, был заложен "официальный" посёлок шахтёров для работников шахты, названный - пос. Постоянный.

Тем временем, технологические возможности шахты "Шушталепская" росли. В 1952-м году от основной ж/д магистрали построили ветку к восточной стороне Воздушного моста и к бункерам для вывоза угля с шахты. Ветка начиналась в середине между г. Калтан и пос. Постоянный.

Основным клиентом шахты "Шушталепская" была ГРЭС, находящаяся к юго-западу от г. Калтан. К 1957-му году, от района ГРЭС, с правого берега провели новую ж/д ветку через новый ж/д мост, прямо к шахте. Ветка начиналась от основной магистрали в южной части г. Калтан, и подходила к шахте с юго-востока.

На время ж/д ветка от Постоянного к бункерам осталась не у дел. Одновременно, с развитием "официального" посёлка Постоянный, особо остро встал вопрос о доставке рабочих на шахту, т.к. человеческих автобусов по тем временам не хватало. Решением достаточно прогрессивного по многим статьям директора шахты Петра Игнатьевича Каминского было решено электрифицировать данную ж/д ветку, и возить по ней рабочих на шахту на трамвае.

Стройка началась в конце лета 1957-го года, и была провозглашена "народной". Преимущественно работы сводились к установке столбов вдоль линии и натяжении провода. Из систематических показаний свидетелей, что провод блестел и переливался на солнце, следует заключить, что провод был алюминиевый.

Осенью 1957-го года делегация с шахты отправилась в г. Прокопьевск, что в 25 км. к северу от Новокузнецка, где с 1936 года работал трамвай. В г. Новокузнецке трамвай работал с 1934-го года, но именно в Прокопьевске имелся великолепный выбор вагонов, попавших туда б/у со всей России. В Прокопьевске шушталепчанам предложили старый дву-конечный деревянный вагон "Ф" ("Фонарный") производства Мытищинского завода. Вагон был оборудован 2-мя бугелями. Вагон прибыл в Малышев Лог к концу осени 1957-го года на автомобильной платформе, таким образом попав в Калтан как бы в 3-тьи руки.

Движение началось на рубеже осени / зимы 1957-го года и продолжалось около 4-х лет, до 1961-го года, когда вагон окончательно выработал свой ресурс, и, одновременно, в эти места подтянулись и стали доступными автобусы, таким образом трамвай Калтан - Малышев Лог открылся на 3 года раньше трамвая в соседних более столичных Осинниках, где, в свою очередь, трамвай строили на протяжении 11-ти лет, а открыли его только

01.11.1960. Калтанский трамвай работал параллельно с осинниковским не более года.

### Работа трамвая.

Маршрут трамвая начинался от места ответвления железнодорожной ветки на Малышев Лог, в середине между современной платформой 412 км. и ст. Калтан, от существовавшего и тогда и теперь автодорожного переезда с основной магистральной веткой, таким образом трамвай НЕ ходил к / от ст. Калтан, и, более того, даже не заходил в г. Калтан. Доходя до переезда, трамвай фактически обслуживал северную околицу города. Основным назначением трамвая была перевозка рабочих из пос. Постоянный. Трамвай шёл по ж/д путям параллельно автодороге, с её северо-западной стороны. На момент существования линии, часть автодороги шла чуть южнее современного варианта. Большая часть линии проходила по болотам, расположенными между Постоянным и Малышевым Логом. Не доезжая до р. Кондома, линия поворачивала фактически на 90 градусов на запад, и заходила в пос. Малышев Лог, где заканчивалась недалеко от восточного крыла Воздушного моста.

Вопреки распространённому мнению, линия трамвая НЕ шла через мост через р. Кондому в конце автодороги, ошибочно считающимся среди трамвайных историков железнодорожным. Данный мост был возведён только в 1958-м году в качестве стационарной переправы, параллельно с уже существовавшим с 1952-го года угольно-пешеходным Воздушным мостом несколько севернее, таким образом кроме железнодорожного, шахта получила и автомобильное сообщение. При этом для строительства моста был применён стандартный железнодорожный мостовой пролёт шириной в один рельсовый путь, по которому было организовано автомобильное движение в одну сторону. Возможно мнение, что бывшая железная дорога, а затем линия трамвая шли через мост, сложилось по причине сугубо железнодорожного вида моста. Мост дотянул до лета 2004-го года, когда он окончательно обветшал вплоть до сквозных дыр в покрытии. Прослужив последние годы только в качестве "пешеходного" моста с участием неофициального движения автотранспорта, мост был закрыт на очень капитальный ремонт. Воздушный мост простоял в заброшенном состоянии с 1960-х годов, и рухнул во время катастрофического наводнения в долине р. Кондомы весной 2004-го года.

Одной из основных целей поисков была топографическая привязка ранее существовавшей линии трамвая к местности, что удалось сделать, и представлено на следующей карте:



>> карта трамвая.pdf

Трамвайная линия имела 5 остановок:

Калтан

Постоянный

Колхозная

Цементная

Бункера

Со временем бункера рассосались, а у трамвайной станции фактически возник импровизированный центр посёлка. В частности, прямо у конечной трамвая была почта.

Один 2-сторонний вагон курсировал челноком взад-вперёд с 5:00 утра до 1:00 ночи.

Смены на шахте начинались / заканчивались в 8:00, 16:00 и 24:00 часа. Вагон отправлялся

по мере наполняемости, расписания движения не было. Время пробега по всей ветке составляло около 7-10 минут. Постоянной вагоновожатой была Галина Трапезникова, бывшая мотористка с шахты. Её периодическими сменщиками были слесари с шахты, становившиеся за контроллер помимо основной работы на шахте. Отсюда многочисленные воспоминания, что вагоновожатый часто работал в шахтёрской робе.

На ночь вагон оставляли у бункеров. Техническое обслуживание обеспечивалось слесарями с шахты. Прописка вагона фактически диктует, что трамвай являлся "трамваем Малышева Лога", а не "трамваем г. Калтан", куда вагон даже не заходил.