



Целиноград балалар темір жолы

Бір кездері Астанадағы қалалық саябақтың аумағында балалар темір жолы болғанын осында қызметке келгеннен кейін ести бастадым. Бұрын бұлардың бір нұсқасын Алматы мен Шымкенттен көргенмін. Бірақ мұндай жолдар кезінде Қазақстанның тағы бірқатар қалаларында болғанын және солардың бәрінің Целиноградтағы нысаннан біршама уақыт кейін салынғандарын білмейді екенмін. Сосын оның тарихы мені қызықтыра түсті.



Ал тарих өзінің ірге көтерер шағында ресми түрде «Кіші Қарағанды балалар темір жолы» деген атау алған бұл темір жолдың 1946 жылғы 9 маусымда пайдалануға берілгенін айғақ етеді. Бұлай аталатыны, сол кездегі Ақмола темір жолы тікелей Қарағандыға бағынған. Алайда Қарағанды темір жолының орталығы – Қарағанды қаласының өзінде балалар темір жолы болған жоқ. Кейін ол әуелі «Целиноград балалар темір жолы», сосын «Кіші Тың

темір жолы» болып атала бастайды. Жолға бірден Кеңес Одағының Батыры Михаил Яглинскийдің аты берілген.

Кеңес Одағы кезіндегі балалар темір жолдары 8-18 жас аралығындағы балалар мен жасөспірімдердің темір жол мамандықтарына машық алып, оның ең алғашқы дағдыларын үйрене бастаулары үшін жасалған. Ол осы мақсаттағы балаларға қосымша білім беретін мекеме ретінде құрылған. Әдетте, ұзындығы 1–11 шақырым аралығын алатын, ені тар рельс желісіне орналасқан бұл жолдарда жас теміржолшылар негізінен жазғы демалыс күндері тәжірибе сабақтарын алып тұрған. Жылдың қалған мезгілінде мекеме балаларды теориялық жағынан қаруландыра түсуге күш салған. Балалар темір жолдары өзінің жұмыс тәртібі жағынан кәдімгі темір жолға барынша ұқсап баққан. Ондағы темір жолдардың қалыптағы сондай жолдардан ешбір айырмашылығы болмаған.



Балалар темір жолдары көп реттерде қала саябағы мен демалыс аумағынан бой көтерген. Мұнда жас теміржолшылар, негізінен, жаз күндері тәжірибелі нұсқаушылардың басшылығымен жыл ішінде алған білімдерін іс жүзінде қолданып, темір жолды пайдаланудың барлық ережелері бойынша жұмыс істейді. Бұл мекемені бітірген түлектер кейін көбіне-көп темір жолдың орта арнаулы және жоғары оқу орындарына түсерде тиісті жеңілдіктер алатын болған.

«Балалар темір жолы» мекемесі жас теміржолшыларды кәсіптік бағдарға баулумен бірге, олардың жан-жақты жетіліп, бесасап маман болып шығуларына да айрықша көңіл бөлген. Соның арқасында балалар негізгі мамандықтарынан бөлек кино, фото, ән-би, теміржол моделизмі секілді қосымша кәсіптер үйрететін үйірмелердің әліппесінен өтіп, түрлі спорт секцияларына қатысып тұрған.

Кеңес Одағында алғашқы балалар темір жолы мекемесі Мәскеу қаласы комсомол ұйымының бастамасымен 1932 жылы ашылды. Осы жылы комсомолдар күшімен салынған тар ауқымды темір жол әдепкіде кәсіптік білім беруден гөрі ойын-сауық бағытында қызмет көрсете бастады. Бірақ ол 30-шы жылдардың аяғына қарай жабылып қалды. 1935 жылы 24 маусымда осындай келесі темір жол Тифлис (қазіргі – Тбилиси) қаласында қанат қақты. Грузин мектеп оқушыларының бастамасымен жүзеге асырылған

бұл жоба қазір шын мәнінде әлемдегі бірінші балалар темір жолы болып саналады. Міне, тап осы кезде Ақмолада да осындай темір жол салу бастамасы көтеріліп, жұмысы қолға алына бастаған екен. Бірақ соңынан басталып кеткен соғыс жұмысты ақырына дейін апаруға жеткізбейді. Оның сол сұрапыл соғыс біткесін бір жылдан кейін пайдалануға берілуінде осындай сыр бар.



Дегенмен, бұл аралықта Одақтың көптеген қалаларында әлгіндей темір жолдар қаздай тізіліп, қатарға қосылып үлгерді. Бұлардың сапын 1936 жылы Красноярск, Днепр, Гомель, 1937 жылы Мәскеу түбіндегі Кратово, Мелитополь, Ереван, Горький, Иркутск, 1940 жылы Ташкент, Ашхабад, Харьков, Дондағы Ростов, Амур облысындағы Свободный қалалары толықтырды. Ал 1946 жылы Ақмоламен бірге Вильнюс шаһарында балалар темір жолы есігін айқара ашты. Ал Қазақстан қалалары арасында мұндай жолдарға 1952 жылы Алматы, 1959 жылы Қарағанды, 1977 жылы Көкшетау, 1978 жылы Қостанай, 1979 жылы Павлодар, Атбасар, Семей, Щучинск, 1980 жылы Шымкент, Жезқазған, 1986 жылы Арқалық, 1989 жылы Ақтөбе иелік етті. Кейін Кеңес Одағынан үлгі алған Болгария, ГДР, Венгрия, Чехословакия, Қытай секілді бірқатар социалистік елдер балалар темір жолдарын салуға кірісті.

Ақмола балалар темір жолы шамамен 1700 метр ұзындықты құрады. Есілдің бір бүйіріндегі саябақта орналасқан оның аралығын Абай және Жеңіс деп аталатын екі станса жалғап тұрды. Екі стансада да ағаштан соғылған вокзал болды. 1958 жылы 600 мм арнаны құраған тар енді темір жол стандартты тар шеңбердегі 750 мм келетін рельске алмастырылды. Осы кезде составты сүйреуге ТУ2 тепловозы келтірілді. 1959 жылы Қарағандыда балалар темір жолы іске қосылғаннан кейін бұл жол «Кіші Ақмола темір жолы» болып аталды. 1961 жылы қаланың аты өзгеруіне байланысты ол «Целиноград» атауын алды. Ал 1977 жылы Целиноград Тың темір жолының орталығы болғаннан кейін оған «Кіші Тың балалар темір жолы» деген ат берілді.

Өткен ғасырдың 90-шы жылдарының басында жолға ТУ2-175 тепловозы тартылып, Rafawag сипатты бірнеше жолаушылар вагоны қосылды. Ондағы локомотив-вагон депосының қызметін Есіл өзенінің жағасындағы бас қақпа маңына орналасқан қоршаулы аумақ атқарды. 2001 жылы «Қазақстан темір жолы» компаниясы балалар темір жолын ұстап тұрудан бас тартты. Сөйтіп, ол қалалық әкімдіктің құзырына берілді. Осыдан соң арада бір жыл өтпей, 2002 жылдың сәуір айында балалар темір жолы жұмысын біржола тоқтатты. Темір жолдың жылжымалы составы – ТУ2-175 тепловозы мен Rafawag вагондары негізінен қиратылды. Олардың дені металл сынықтарына жіберілді. Бірқатар вагондар қаланың құрылыс алаңдарында тұрмыстық мақсаттағы тұрғынжай ретінде пайдаланылды. Сол сияқты шойын жолдың рельстері де металл сынықтары есебінде сатылып кетті. Ал Жеңіс стансасындағы вокзал сырттағы бір ұйымдарға сатылып, ол кейін «Сарыарқа» деген кафеге айналды.

Тағы бір дерек, 2007 жылдың мамыр айында бұрынғы темір жол желісі жүріп өткен жолдар сорабында жаяу жүргіншілер жүретін соқпақ пайда болды. Бұрынғы Абай стансасы платформасының орны сақталып қалды.

Өкінішке орай, жарты ғасырдан астам жұмыс істеген Астана балалар темір жолы осылайша ересектердің қолымен жойылды...

Пірназар Серік