



ПО ПУТИ СТАНОВЛЕНИЯ

В связи с окончанием строительства железнодорожной магистрали Караганда-Балхаш (Бертыс) приказом НКПС СССР от 22 мая 1935 года на станции Агадырь было создано паровозное дпо. Вначале как временная эксплуатация и лишь спустя год в августе 1936 года было принято постоянно действующее предприятие с приписным парком паровозов в количестве 12 штук серии «ОВ» и «ОД» (овечки) с плечами обслуживания Агадырь-Дария 106 км и Агадырь-Мойынты 137 км. Здание депо было построено сплошь из камыша (стены, крыша) и имело одну ремонтную канаву и один токарный станок с ручным приводом управления. В депо в то время работало 250 человек. В канун 1940 года в депо поступают более мощные паровозы серии «Э». Сразу вес поездов увеличился вдвое с 600 тонн до 1200 тонн. В годы Великой Отечественной войны ремонтируют разбитые

паровозы пришедшие с фронтов.

В 1954 году вдепо поменяли паровозы серии «Э», как уже устаревшие, на более мощные новые американские паровозы полученные по «ленгизу» серии «ЕА» «ЕИ» «Елены» со стокерным отоплением, т.е. автоматическое. И вес поездов поднят до 1800-2000 тонн. В середине 1957 года депо начало переходить на более выгодные экономически, прогрессивные дизельные локомотивы - тепловозы.

За четверть века эксплуатации тепловозов в депо сменили три серии: ТЭ2 мощностью 2000 лошадиных сил, ТЭЗ-четыре тысячи и ТЭ10-шесть тысяч лошадиных сил. Пропорционально роси вес поездов 2400, 3200 и 4100 тонн, а также в три раза увеличены механическая скорость. Вся связи с электрификацией участка Караганда-Мойынты, а в последующие годы до станции Шу в феврале 1982 года депо переходит на

электровозную тягу с электровозами переменного тока серии «В/180 С» с плечом обслуживания Агадырь-Мойынты, а затем Агадырь-Сарышаган в 266 км и весом поезда в четном направлении 4500 тонн и нечетном 3800 тонн.

В связи большой реорганизации на железнодорожном транспорте в Республике Казахстан и переход на рыночную экономику в настоящее время локомотивное депо разделено на три самостоятельные части. Цех эксплуатации отделили от цеха ремонта, а цех ремонта от колесного цеха. Цех эксплуатации стал оборотным депо для депо Караганда-Сортировочная.

Локомотивные бригады обслуживают пассажирское движение до станции Сарышаган 266 км и до 80% грузового движения до ст. Караганды-Сортировочная 222 км, а также поезда идущие на Балхаш до станции Мойынты. Весь остальной транзитный груз перевозится



локомотивными бригадами депо Сарышаган. В эксплуатационном депо работает 289 человек, из них 250 машинисты и помощники машинистов, то есть локомотивные бригады и 39 человек И.Т.Р.

Ремонтный цех депо Агадырь в настоящее время частное предприятие «Ырыс-2004». С января месяца 2007 года перешол на круглосуточную работу. В цехе работает 212 человек, из них ИТР - 25 человек.

План по ремонту электровозов ТО-6 это малый периодический

ремонт, 50 электровозов в месяц.

Колесный цех фактически делает с колесной парой всех" видов локомотивов заводской ремонт. Колесная пара полностью разбирается, выпрессовывается ось, снимается бандаж, проходят дефектоскопию, а при сборе бандаж заменяется на новый. Полностью проходили и роликовые буксы.

В последнее время в цехе освоили формирование колесной пары скоростного пассажирского тепловоза (160 км/ч) ТЭП 70. В цехе

успешно трудится 110 человек. За 2006 год было отремонтировано 1200 колесных пар или как говорят работники, вновь «обуль» 180 локомотивов.

Всего в трех цехах работают 611 человек. Всем им успешной работы здоровья и новыми показателями встретить 70 летие железнодорожного узла и поселка Агадырь.

Алексей
ЧЕБОТАРЕВ,
ветеран ж.д.
транспорта.