

ровалось размещение крупнейших предприятий, поэтому требовалось организовать доставку людей сначала на строительные площадки, а потом – к местам работы и проживания. Ведь построенные заводы обрастали жилыми микрорайонами. Так что нужно было прокладывать туда новые трамвайные линии. В 1935 году появились маршруты из центра к железнодорожному вокзалу, Барнышевскому мосту (ныне площадь Добролюбова) и кожзаводу (по улице Литовской). В 1940 году трамвайные пути продлили до улицы Энгельса.

Великая Отечественная война прервала развитие маршрутной сети. Оно возобновилось лишь в 1949-м после того, как было восстановлено движение на уровне довоенного. Тогда появились пути в засеймскую часть города. В 1950-м они дошли до Львовского поворота, через год – до завода РТИ, еще через два года – до «Аккумулятора». А в 1959-м линию протянули до «Химволокно». Позже появился маршрут от улицы Энгельса до поселка КЗТЗ, где в 1965 году вступило в строй Южное трамвайное депо.

В 70-80-х появились трамвайные линии от площади Дзержинского до Южной автостанции на улице 50 лет Октября. Проложили пути от улицы Маяковского до КЗПА и до подшипникового завода. А в конце 1986 года после шести с лишним лет строительства вступило в строй Восточное трамвайное депо. Предприятие получило современный производственный комплекс с просторными цехами, оснащенными необходимым оборудованием для ремонта подвижного состава.

В 90-е годы, когда вся страна переживала кризис, для курского трамвая тоже наступили нелегкие



Виталий Наумов поздравляет коллектив МУП «Курскэлектротранс» с юбилеем

времена. Государственная поддержка больше не оказывалась. Маршрутная сеть сократилась (убрали рельсы с улицы Дзержинского). Упразднили Южное и Северное депо. И все же трамвай пережил черную полосу. Городу удалось его сохранить в отличие от соседей: в Воронеже, к примеру, полностью ликвидировали трамвайные маршруты, хотя потом жалели об этом. Курск, к счастью, не пошел по этому пути.

Маршрут в будущее

Времена меняются, и общественный транспорт вместе с ними. Оставит ли XXI век – век технологий – место трамваю в жизни города? Нет-нет да и возникают на этот счет споры. Впрочем, лучший ответ на них дает сама жизнь.

– Без трамвая, этого многолетнего труда, в Курске никак не обойтись, – считает Виталий Павлович. – И сейчас ситуация меняется к лучшему. Во многом благодаря позиции городской администрации, взявшей курс на обновление и развитие электротранспорта. Ведь он и экологичен, и более безопасен, и требует гораздо меньше территории улично-дорожной сети, что

в условиях постоянно растущих дорожных пробок очень важно. Поэтому городской бюджет выделяет средства на капитальный ремонт и приобретение трамваев. Только в прошлом году было закуплено 10 чешских вагонов, прошедших капремонт.

Потребность в обновлении подвижного состава очень большая: в настоящее время трамвайное депо (а это 465 человек) обслуживает шесть маршрутов общей протяженностью свыше 86 километров. Многие работники посвятили курскому трамваю всю свою жизнь. Например, больше 45 лет трудятся на предприятии слесарь Геннадий Шевляков и водитель Анна Павлова. За плечами Тамары Давыдовой, тоже водителя, – 42 года работы, а у ее коллеги Татьяны Подвейкиной – 39 лет. И такая преданность этих людей курскому трамваю – уже часть исторической традиции.

– Да, самое большое богатство любого предприятия – это его люди, – подтверждает Виталий Наумов. – И вся история Курскэлектротранса – доказательство тому. Мы с благодарностью вспоминаем тех, кто стоял у его истоков, строил, развивал, восстанавливал после военной разрухи. Это и первый советский директор Иван Иванович Разиньков, и председатель завкома Евгений Родионович Брежнев. Это и сменившие их на посту наши современники Александр Владимирович Дегтярев, Николай Михайлович Тяпочкин и многие другие. Все они вложили свои силы и знания в развитие курского трамвая. Общими усилиями проложен его маршрут длиной... в 115 лет – из прошлого в настоящее. И дальше – в будущее. Уверен, что курские трамвайщики отметят еще не один славный юбилей!

Ольга ЯРОШЕНКО



Вагоны производства Чехословакии вызывали у курян восторг



Трудяга-трамвай. Он и сегодня востребован