

В конце XIX века в ряде крупных российских городов появилась конка — трамвай на лошадиной тяге. Губернский город Орёл пошёл (вернее — поехал) своим путём. Конка, о которой орловцы активно дискутировали лет двадцать и к строительству которой деятельно готовились, так и не состоялась. Зато уже 3 (15 по новому стилю) ноября 1898 года в нашем городе было открыто движение электрического трамвая. Пугая собак и заставляя оборачиваться прохожих, деревянные жёлтые вагоны — в полном соответствии с проектом бельгийского предпринимателя Ф.Ф. Гильона — покатали по двум маршрутам: вокзал — кадетский корпус и улица Кромская — улица Новосильская. Общая протяжённость трамвайных линий составляла 10,8 километра.

ПУТЬ ДЛИНОЙ В 110 ЛЕТ

Орловский трудяга трамвай отмечает юбилей



и в Орле, и во всех городах России, потому что это экологически чистый, вместительный, очень удобный и, что немаловажно по нашим временам, недорогой транспорт.

Поздравить коллектив трамвайно-троллейбусного предприятия с юбилеем пришли первый заместитель губернатора и председателя коллегии области, руководитель департамента имущественной, промышленной и информационной политики Ю.В. Коростелкин и заместитель председателя Орловского областного Совета народных депутатов А.А. Лабейкин.

По словам Юрия Викторовича, сегодня нет смысла рассуждать на тему, актуален ли электротранспорт. Сама жизнь расставила все акценты, дав зелёную дорожку этому надёжному, экологически безупречному виду муниципального транспорта. Трамваи и троллейбусы на улицах города — это привычно-размеренная, спокойная жизнь орловцев.

В некоторых городах России в развитии рынка перевозок сделали акцент на частных маршрутах. И очень быстро пожалели, поспешив распрощаться с теми же трудягами трамваями: города просто начали задыхаться в копти выхлопных газов, сатанеть от бронузовского движения частных извозчиков...

— Ни в коем случае, — подчеркнул Ю.В. Коростелкин, — нельзя тысячи и тысячи жителей лишать привычного способа передвижения в городском пространстве, доступного и удобного. Это и линия нашего губернатора — сохранить городской электротранспорт. И мне вдвойне приятно пере-

дать вам искренние слова благодарности от Егора Семёновича Строева и пожелать вашему коллективу уверенности в завтрашнем дне, счастья, крепкого здоровья и успехов в вашем нелёгком труде!

А затем на сцену поднялись работники трамвайно-троллейбусного предприятия, чей долголетний и добросовестный труд был отмечен наградами. Они были разные: высокие звания «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» и «Почётный работник горэлектротранспорта», почётные грамоты Министерства транспорта России и губернатора Орловской области, а также Орловского областного Совета народных депутатов. Но все они свидетельствовали о главном — о том, что в орловском трамвайно-троллейбусном предприятии очень много людей, преданных своему делу, своему родному предприятию и умеющих трудиться на совесть.

... 110 лет назад по орловским улицам побежал первый трамвай. Приличный, казалось бы, возраст. Однако это ничуть не мешает считать электротранспорт транспортом будущего.

Николай СОЛОПЕНКО.
Фото Сергея МОКРОУСОВА.

предприятия ещё один — третий — раз, когда электротранспорт мог стать на прикол. В мирное время.

Об этой чёрной полосе в жизни МУП «Трамвайно-троллейбусное предприятие» на состоявшемся в минувшую среду по случаю юбилея торжественном собрании напомним генеральный директор ТТП А.Я. Коровин. Но сначала Александр Яковлевич сделал совершенно очевидный акцент на актуальности юбилейной даты не только для электротранспортников.

— Орловскому трамвайно-

вовремя, зарплата. А главное — доведённые до ручки машины...

Проце говоря, всё имущество ТТП должно было уйти с молотка за долги.

— Мы прекрасно понимали, какая ответственность легла на плечи коллектива, — вспоминал в затихшем зале генеральный директор ТТП. — И люди с честью справились с труднейшей задачей. Мы сохранили одно из старейших предприятий Орла — с его славными трудовыми традициями и высококвалифицированными кадрами. Вдумайтесь в эти цифры: за пять лет и восемь

линий 22 километра были аварийными. Вряд ли стоит объяснять, насколько это небезопасно. Так вот, за последние годы удалось заменить 17 километров линий.

Многое за последние годы сделано на предприятии и в плане технического перевооружения. Это то, без чего невозможно ехать в завтрашний день. И, можно не сомневаться, будет сделано ещё немало, ведь электротранспортники нашли заинтересованную поддержку в лице губернатора области Е.С. Строева. Именно Егор Семёнович в тот драматический, переломный период помог трамвайно-троллейбусному предприятию решить серьёзные финансовые проблемы. Благодаря полученным кредитным ресурсам предприятие смогло рассчитаться с накопившимися долгами. А главное — было куплено шесть новых троллейбусов. Как сказал А.Я. Коровин, это был серьёзный



троллейбусному предприятию — 110 лет! Это праздник не только коллектива трамвайно-троллейбусного предприятия, — подчеркнул его гендиректор, — это праздник всего населения города Орла.

А следующие слова Александра Яковлевича потонули в аплодисментах, потому что относились они к сидевшим в зале на первых, почётных, рядах ветеранам предприятия:

— Я хочу особо отметить наших уважаемых ветеранов, ведь это благодаря их самоотверженному труду сегодня живёт и процветает наше предприятие.

Им, державшим на своих плечах тяжелейшую ношу, изо дня в день и из года в год добросовестно выполнявшим ответственнейшее дело, — добрые слова, искренние улыбки и живые цветы.

А чёрная полоса... Она появилась на пути орловских электротранспортников в недалёком 2003 году. Тогда вопрос стоял предельно драматично: буквально быть или не быть этому муниципальному предприятию? Многомиллионные долги, налоговые неплатежи, смешная, да и та не

месяцев из 103 имеющихся в нашем парке троллейбусов к концу этого года будет капитально обновлено 83! Это почти новые машины, мало чем отличающиеся от сошедших с заводского конвейера.

На минувшей неделе губернатор области Е.С. Строев, побывав в троллейбусном парке предприятия, убедился в этом. 15 радующих глаз свежей краской усатых машин, выкатившись из цехов депо, готовы были выйти на городские маршруты. В одном из «построенных» орловскими мастерами троллейбусов Егор Семёнович даже не без удовольствия прокатился — отличная машина!

— Мы так же серьёзно ремонтируем и трамваи, — продолжал А.Я. Коровин. — В этом году на 90 миллионов рублей закуплены запасные части чешского производства. Это даёт нам большие возможности и дальше содержать трамваи в хорошем техническом состоянии.

Ещё один «чёрный» штрих из уже упомянутого 2003-го. Тогда из 40 километров трамвайных

Как отмечалось в «Орловском вестнике», на торжественной церемонии открытия присутствовали орловский губернатор А.Н. Трубников, городской голова Н.И. Чибисов, губернский предводитель дворянства М.А. Стахович, протоиерей Сахаров, а также господин Гильон.

И покатила, постукивая колёсами и взрезывая воздух пронзительными звонками, история орловского трамвая. Уже на следующий день, 4 ноября, 17 моторных и 10 прицепных вагонов, двигавшихся с интервалом в семь минут, перевезли 12 тысяч пассажиров. Общий сбор платы за проезд составил внушительную сумму — 600 целковых.

Таким образом, наш провинциальный Орёл вслед за такими крупными городами, как Киев, Нижний Новгород, Екатеринбург и Москву, прервал многовековую монополию гужевого транспорта.

Что касается верного спутника трамвая — троллейбуса, — то он появился в нашем городе спустя 70 лет. Сегодня общая протяжённость трамвайно-троллейбусных линий превышает 120 километров.

110 лет... За это время трамвай так прочно вошёл в жизнь нашего города, что уже просто невозможно представить Орёл без этих мерно и мирно постукивающих колёсами вагонов, то наполненных горячим июльским солнцем, то кряхтящих от крутых январских морозов. И всегда — полных пассажиров, которые сразу и, похоже, навсегда полюбили этот надёжнейший и самый демократичный городской транспорт.

Всего два раза останавливался орловский трамвай: с 1918-го по 1921-й и с 1941-го по 1943-й. Годы войн и разрухи. Но уже в сентябре того же 43-го орловцы восстановили и рельсы, и первые вагоны — и трамвай пошёл!

И с тех пор каждое раннее утро, когда город ещё спит, орловский труженик трамвай выходит из ворот депо — пора на работу.

А ведь был в жизни орловского трамвайно-троллейбусного