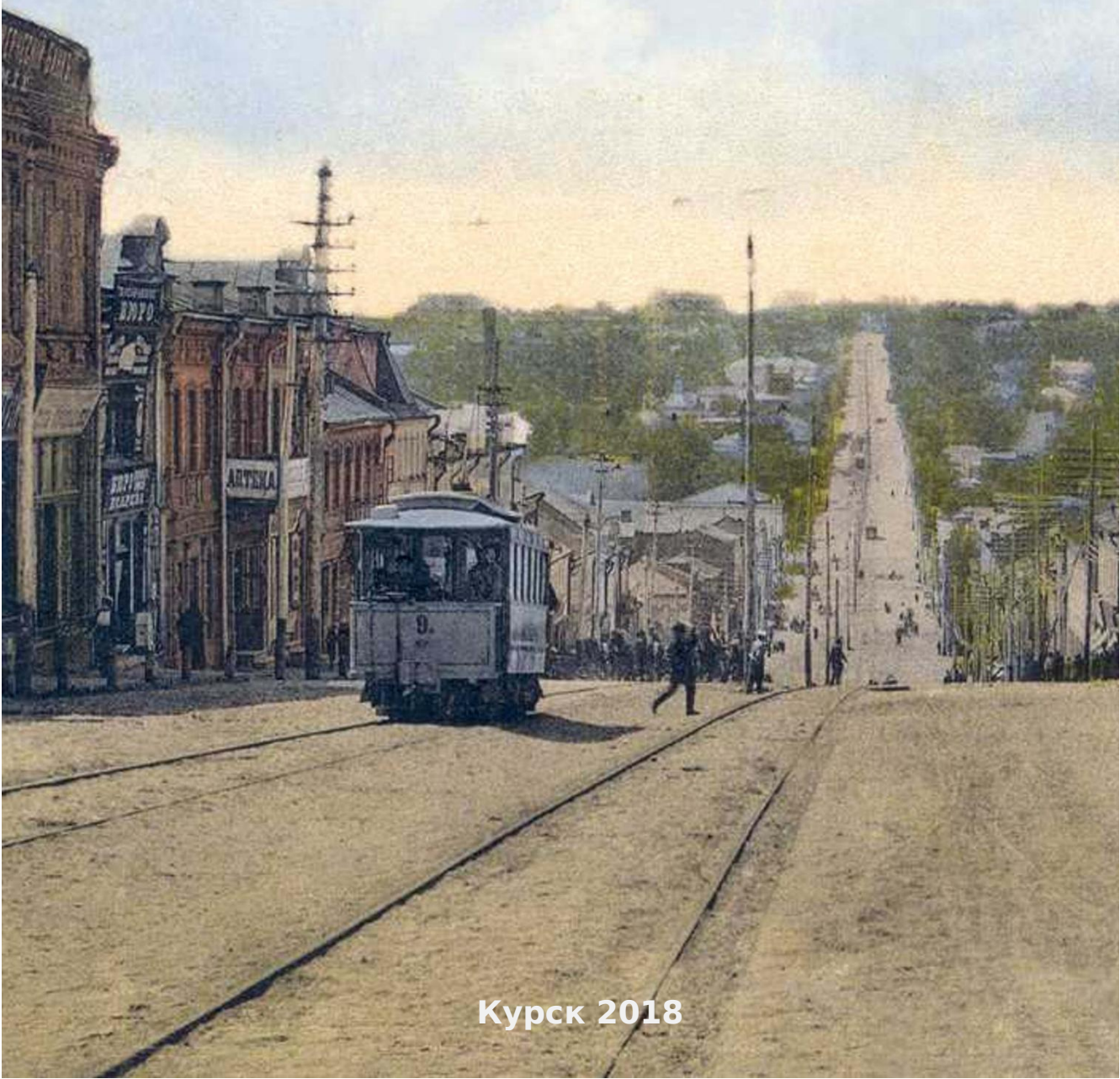


А.В. Настенко

Путь через три века

К 120-летию Курского трамвая



Курск 2018

ВСТУПЛЕНИЕ



За свои сто двадцать лет трамвай стал неотъемлемой частью Курска, его биографии и судьбы, его повседневной жизни. К нему привыкли, как привыкают к самому необходимому в житейском обиходе. В силу общедоступности и демократичности он для многих стал, образно выражаясь, чем-то вроде «своего парня». При этом мало кто знает подробности его истории, о его проблемах, характере и особенностях работы. И уж почти никто не догадывается, какое это сложное сооружение.

Относясь к нему по-свойски, частенько с долей снисходительности, люди в большинстве не подозревают, что трамвай – это не только вагоны. Трамвай – это и депо с его многочисленными цехами и отделами, и Служба энергохозяйства со сложной системой подстанций, кабельных и контактных сетей, и Служба пути, которая содержит в исправности рельсовые трамвайные пути, и Служба движения, обеспечивающая слаженную и регулярную работу вагонов на линии, и собственное автохозяйство, ну и, конечно же, Управление, координирующее работу всех служб и отделов. Цель нашей работы – обеспечить высокую степень надёжности – одно из главных достоинств трамвая. Эта надёжность обеспечивается людьми. Многочисленный коллектив трамвайщиков – коллектив особенный. С самых первых дней существования его отличают сплоченность, дисциплинированность, преданность своему делу.

Несмотря на сложность и напряженность современной экономической ситуации, трамвайно-троллейбусному хозяйству удается выполнять свои задачи. Как ни трудно, но сегодня действуют все существующие маршруты. В среднем ежедневно на линии выходит 40 трамвайных вагонов. В совокупности за день они перевозят более двадцати тысяч горожан.

Трамвай обладает многими преимуществами. Из всех видов внутригородского транспорта у него самая большая провозная способность после метро. Только потом, примерно на равных, идут троллейбус и автобус.

В наше время всеобщих автомобильных пробок и загрязнения воздуха приобретает первостепенное значение экологическая чистота трамвая. И ещё один немаловажный момент – своевременная доставка людей к месту работы утром и после работы домой. Провинциальные города не могут себе позволить не подверженное транспортным проблемам городских улиц метро. А даже самый комфортабельный автобус, попав в пробку в часы пик, становится бесполезным. Как говорится, лучше плохо ехать, чем хорошо стоять... в пробке. Трамвай же позволяет с минимальными затратами создавать в таких городах как Курск внеуличный общественный транспорт, предоставляющий комфортное и быстрое передвижение по городу.

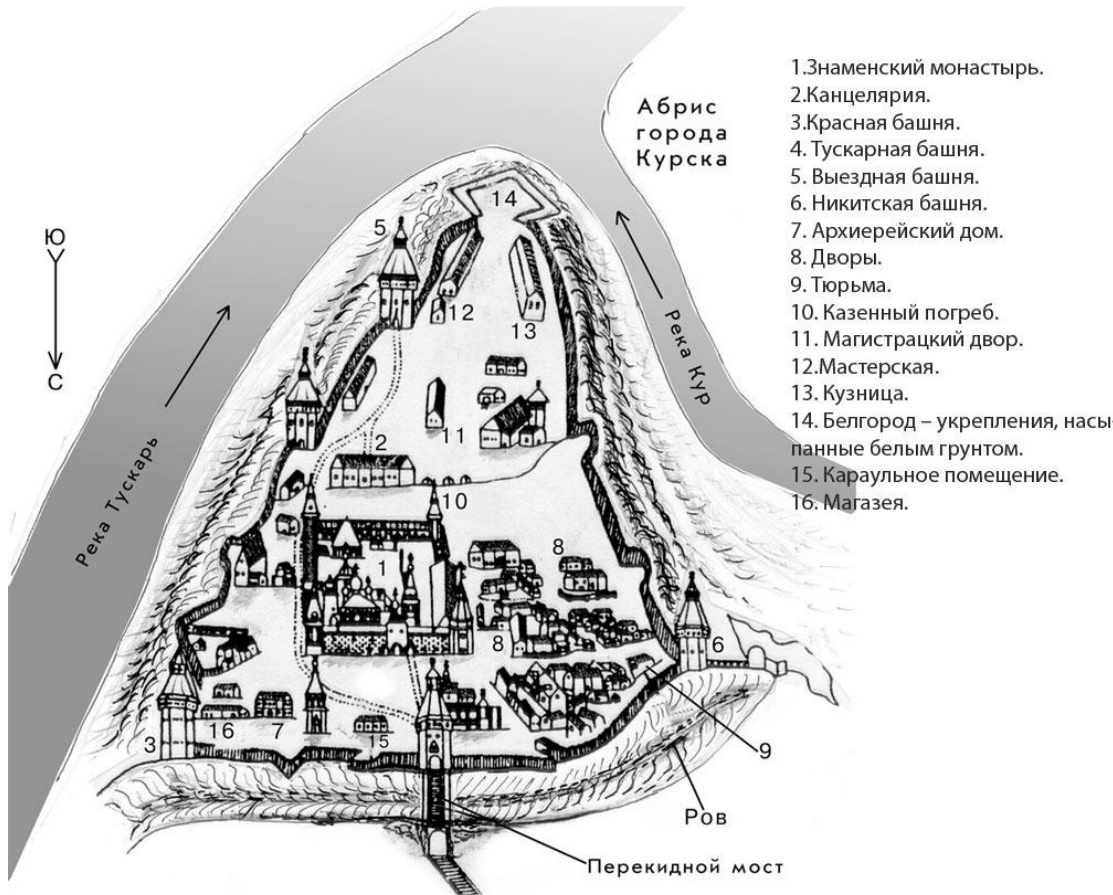
Однако будущее невозможно без знания прошлого. Его уроки позволяют избежать повторения многих ошибок, сделать нашу жизнь комфортнее, а труд эффективнее. Много лет прошло, и сейчас уже не осталось тех людей, кто помнил первые годы становления Курского трамвая. Время бежит, и от нас уходят люди, которые создавали и работали в системе горэлектротранспорта. Время постепенно стирает память. Для того чтобы не забыть того, что было, и написана эта книга. Она посвящена истории формирования и развития трамвайного хозяйства города. Писалась эта книга на основе архивных документов, старых газет и воспоминаний ветеранов и старожилов города. Это своеобразный мост из прошлого в будущее, которое у Курского трамвая, безусловно, есть!

Генеральный директор
МУП «Курскэлектротранс»
В.П. Наумов.

ПРЕДЫСТОРИЯ

Прежде чем начать повествование о Курском трамвае, истории которого, собственно, и посвящена эта книга, будет нелишним сказать несколько слов и об истории самого города, в котором этот самый трамвай появился и более-менее благополучно трудится на благо горожан вот уже в течение трёх веков – конца 19-го, всего 20-го и начала 21-го.

Итак, Курск. Сначала о происхождении самого этого названия. Почему наш город далёкие предки теперешних жителей называли именно так?



Этимологически древнерусское слово «Курьскъ» происходит от названия реки Кур. Курск расположен на двух холмах, по правому берегу реки Тускори, при впадении в неё реки Кура. Словосочетание: Кура-Тускори (Курск). Гидроним, возможно, связан с народным термином курья — «речной залив, узкий проток реки, заводь». Хотя по преданию, именно Кур когда-то был полноводной, судоходной рекой, а после обмелел. Если посмотреть географически, то в том месте, где сейчас протекает

Кур, с двух сторон идут возвышенности, слева по течению — район улицы Пушкарной (1-я, 2-я, 3-я Пушкарная, 1-я, 2-я, 3-я Офицерская) — справа Казацкая (Нижняя Казацкая, Верхняя Луговая, Заречная и др.) — возможно всё это и есть место, где протекал Кур. Такой же рельеф можно наблюдать по всей длине реки.

Народная этимология объясняет название города от птиц куропатка или курица, привязав название к их обилию здесь в древности, а также к названиям близлежащих сёл с «куриными названиями». Эти предания отразились в культурном ландшафте города, его символике.



Акварель Михаила Хилюка - Курская крепость в 17 веке

Существует тюркская версия происхождения названия. По ней древнее название города — «Курсык», в переводе — «охраненный город». А кого и от кого охранял почти тысячу лет назад древний Курск? Как сказал бы великий сатирик Аркадий Райкин: «Эпоха была жуткая, просто жутчайшая, настроение было гнусное и атмосфера была мерзопакостная... Но рыба в Куре была!!!». Отчего так, спросите вы? Да оттого, что на территориях южнее Курска обитали кочевые племена, основными занятиями которых было разведение скота и собирательство... того, что плохо лежит. А плохо, по их мнению, лежало всё то, что не было защищено высокими крепостными стенами с бдительной и суровой стражей на этих самых стенах. Так и появилась Курская крепость на южной границе древнерусского государства. О доблести курян, защищавших южные границы государства российского от набегов скотоводов-собирателей, повествуют предания и летописи, правда многие из них существуют, так сказать, виртуально, ибо стёрлись из памяти народной за многие

века, либо сгорели в многочисленный пожарах былых сражений. Но и того, что осталось, вполне достаточно, чтобы составить представление о подвигах во имя Отечества наших далёких предков. Взять хотя бы «Слово о полку Игореве». Но не будем отвлекаться на литературную тему и вернёмся к фактам конкретным и доказанным.

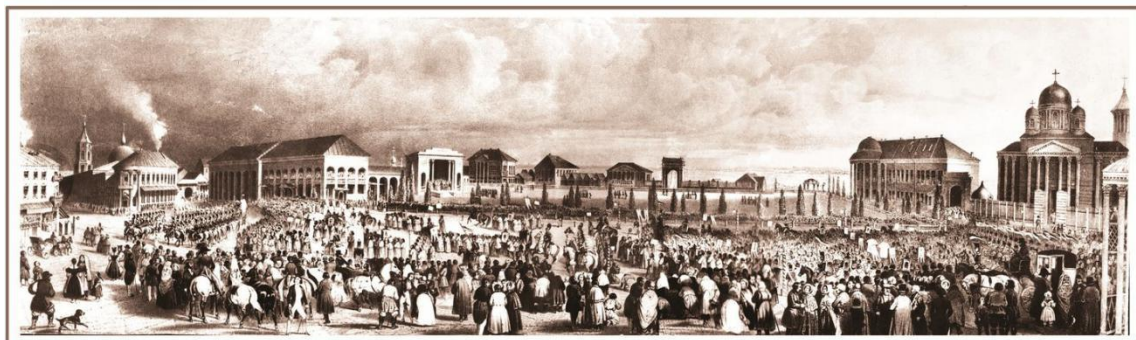
Курск впервые упоминается в Житии Феодосия Печерского (не ранее 1032, когда Днепровское левобережье перешло во владение Ярослава Мудрого). В указанной летописи Курск описывается как крупный город с развитой торговлей и значительным количеством жителей; входил в Черниговское, затем в Переяславское и Новгород-Северское княжества. Первое упоминание в Лаврентьевской летописи — под 1095 годом. Правда, полностью доверяться этим чудом сохранившимся упоминаниям будет не совсем корректно, ведь мы не знаем, сколько было других, более ранних упоминаний, которые не сохранились. Но в теперешней историографии принято считать датой основания города самое раннее сохранившееся упоминание. Но даже при таком раскладе, как писал поэт Николай Сидоренко: «Москва ещё лежала в колыбели, а Курск уже сражался за Москву...». Курск старше Москвы, да и трамвай в Курске появился на год раньше, чем в Москве, но об этом позже.

Археологические раскопки дают повод предполагать ещё более раннее время его основания – 982 – 984гг.) В период княжения Владимира Святославовича на берегу реки Тускарь при впадении в неё реки Кур, существовала крепость - один из форпостов Киевского княжества. К концу XI века образовалось уже Курское княжество. Оно, как и остальные удельные княжества на Руси, нередко вовлекалось в междоусобные распри. В 1185 году куряне участвовали в борьбе против половцев в составе дружины новгород-северского князя Игоря. Битва была проиграна, но этот исторический факт отмечен в русской культуре знаменитой поэмой "Слово о полку Игореве", где говорится о смелости курских воинов.

Название города «Курск» впервые упоминается в 1239 г., когда он был полностью разорён татарами, по другим данным — не ранее 1402 г. или 1432 г.

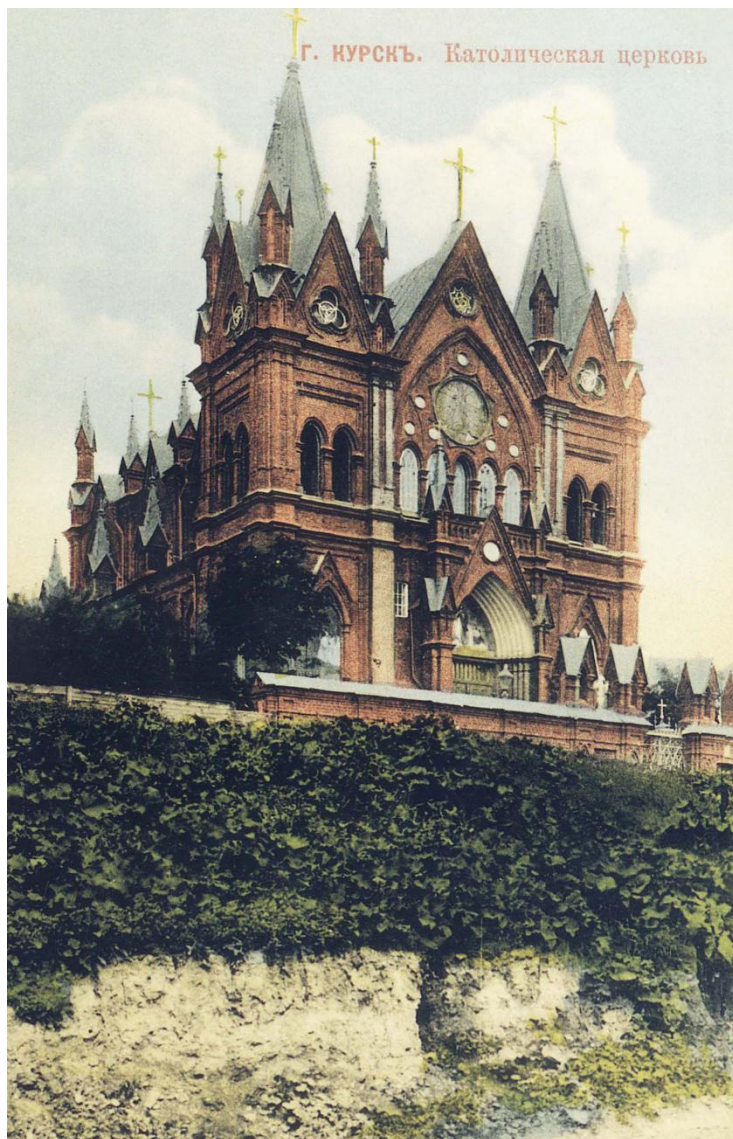
В летописях Курск впервые упоминается в 1095 г., когда его первый «властелин» Изяслав Владимирович построил дворец с каменным укреплением (остатки дворца разобраны в 1650 г.).

С 1797 года он являлся центром (губернским городом) Курской губернии (первым губернатором был С. Д. Бурнашев). В XVIII веке Курск становится крупным торговым городом и окончательно теряет пограничное значение. В нём получили развитие кожевенное, кирпичное, известковое производство, строились многочисленные каменные сооружения (торговые ряды и др.). В Курске действовала судоходная компания (управлял ею сам губернатор), — торговые суда отправлялись вниз по Сейму в сторону Киева.



Старинная гравюра: Курск, народные гулянья по случаю годовщины Победы в Отечественной войне 1812 года

После большого пожара, опустошившего Курск в 1781 году, был принят новый генеральный план города, согласно которому центральное положение должны были занять торговые ряды (которые и были возведены на центральной площади, получившей название Красной). В 1768 г. появилась каменная Ильинская церковь (была известна своим хором певчих), в 1778г. построен кафедральный Сергиево-Казанский собор в стиле барокко; к 1778 году был завершён Троице-Сергиевский собор с богатым внутренним убранством. В 1896 году в городе был построен католический храм в неоготическом стиле, отреставрированный и вновь переданный Церкви в конце XX века. Всего в начале XX века в городе действовали 21 православная и одна единоверческая церковь, католическая церковь, две синагоги, лютеранские церкви, мужской и женский монастыри.



В 1780 г. в городе была открыта первая школа, в 1783 г. — благородное училище. В 1808 году была организована мужская гимназия, в 1817 г. — духовная семинария. Женская гимназия открылась в Курске лишь в 1870 году.

В 1797 году в Курске заработала типография. Первоначально издавалась преимущественно художественная литература.

В 1792 г. в городе появился театр (частный, братьев Барсовых), на сцене которого в 1805 году дебютировал Михаил Щепкин.

С конца 1868 года Курск — узловая станция железных дорог (движение по железной дороге Москва — Курск было открыто 30 сентября 1868 года, когда Александр II, возвращаясь из Крыма, специальным поездом отправился из Курска в Москву).

2 г. Курскъ,

Вокзалъ.



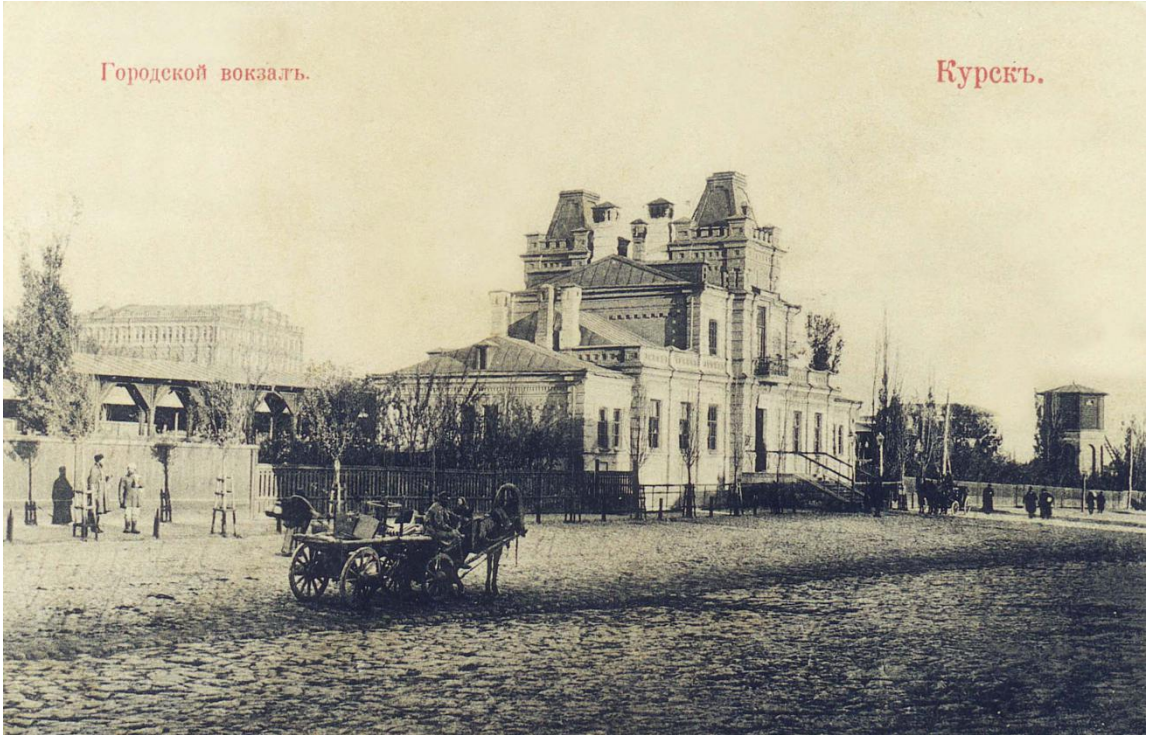
В 1878 году от станции Курск, находившейся в Ямской слободе (сейчас часть Железнодорожного округа Курска), была отведена железнодорожная ветка в центр города, где был построен городской вокзал (Курск II).



Поезд курск-ветки.

Городской вокзалъ.

Курскъ.



В конце XIX века Курск становится важным центром пищевой промышленности (мукомольной и сахарной); в 1883 был введён в эксплуатацию свечной завод (с 1935 — химфармзавод). В начале XX века при доминирующей роли пищевой промышленности (в Курске действовал пивоваренный завод № 1, один из крупнейших в России, принадлежавший А. К. Квилицу) получили развитие и другие отрасли промышленности; так, в 1900-е годы в городе появились 4 ситопробойные мастерские (из них крупнейшей была мастерская Тихонова, продукция которой отправлялась на внешний рынок — в Германию, Австро-Венгрию и др.). Было организовано несколько машиностроительных предприятий (в 1914 их насчитывалось 7, из них одно — железнодорожное). Условия работы на курских предприятиях были тяжёлыми, нередко случались забастовки.

Быстро развивалось городское благоустройство: 1874-м годом датируется появление водопровода, 1898-м — трамвайного движения.

После выкупной реформы 1861 в городе стали открываться банки — филиал Международного коммерческого, городской общественный и др.

В 1903 году принял первых посетителей Курский краеведческий музей. Вскоре в Курске появились первые кинотеатры

(«Иллюзион», «Мираж», «Гигант» и др.), крупная библиотека с читальным залом, два общественных сада — Лазаревский и «Ливадия», в последнем действовал летний театр.

Ну, а что было дальше, расскажут следующие главы этой книги.



Городской сад

«ПОЛЗЁТ КАК ЗМЕЯ»

В начале июля 1895 года инженер путей сообщения, надворный советник, член правления Московских и Казанских конных железных дорог Лихачев И.А. подал предложение в Городскую Управу об организации в Курске электрического трамвая. 18 июля 1895 года состоялись слушания в Городской Думе, по окончании которых предложение Лихачева И.А. было принято. 31 июля 1895 года проект договора на организацию городской электрической дороги был передан на утверждение губернатору.

31 июля 1895 года губернатор утвердил договор, подтвердив передачу концессии на право постройки и эксплуатации электрической железной дороги по улицам города и предместьям Курска с правом преимущества перед другими видами транспорта. Концессионеру Лихачеву И.А. также предоставлялось право на последующую возможную организацию электрического освещения частных учреждений и домов и преимущественное право на организацию электрического освещения города. Городские власти, согласно концессии, обязались безвозмездно предоставить землю для постройки депо, служебных сооружений, зданий для электростанций в местах пригодных для эксплуатационных целей. Для обеспечения концессии Лихачев И.А. оставил в кассе Городской управы залог в размере 5000 руб.

20 сентября 1895 года губернатор Милютин А.Д. направил в Техничко-строительный комитет МВД на согласование проект договора. 15 марта 1896 года пришёл положительный ответ из Хозяйственного департамента МВД с рядом дополнений и требованием предоставить технический проект городской электрической железной дороги, и 27 марта 1896 года все предложения МВД были утверждены Городской Думой.

23 мая 1896 года Городская Управа заключила с Лихачевым И.А. договор об организации в Курске трамвайного движения, после чего договор вместе с техническим проектом были отправлены в Техничко-строительный комитет. Рассмотрение этих документов заняло около года, при этом строительные работы начались уже летом 1896 года. Окончательное утверждение договора и технического проекта в МВД прошло 2 мая 1897 года.

18 октября 1895 года в Городской Думе прошли слушания еще одного проекта договора на организацию электрического трамвая от фирмы Сименс и Гальске (Siemens & Halske AG).

Предложенный немецким акционерным обществом договор был выгоднее ранее утвержденного, но Городская Дума его отклонила. Ввиду этого губернатор отправил письмо Министру внутренних дел с просьбой не утверждать проект договора Лихачева И.А., поскольку проект договора компании Сименс и Гальске (Siemens & Halske AG) предусматривает прокладку трамвайных линий по большому числу улиц и параллельное устройство электрического освещения в городе.

Сравнение предложенных контрактов на организацию электрических городских трамвайных дорог в Курске.

Основные положения контрактов	Лихачева И.А.	Сименс и Гальске (Siemens & Halske AG)
Улицы для прокладки путей	Московская, Херсонская	Московская, Херсонская, Мирная, Шоссейная
Срок концессии	49 лет	40 лет
Источники финансирования	Собственный капитал или передача концессии акционерному обществу	Собственный капитал
Передача городу трамвайного хозяйства	После окончания концессии безвозмездно или выкуп после 25 лет эксплуатации	После окончания концессии безвозмездно или выкуп через 20 лет эксплуатации или каждые последующие 5 лет
Платежи в городскую казну	После 15 лет ежегодно 1000 руб, после 20 лет — 2000, после 30 лет — 3000 руб. Внесение суммы не позднее 1 июля.	Ежегодно 2% от валового дохода.
Залог концессионера	5000 руб.	6000 руб.
Количество путей	Двухпутные линии.	Однопутные линии.
Ширина пути	1524 мм.	По усмотрению фирмы.
Такса за проезд	5 коп. поездка на одной улице, 8 коп. поездка по двум улицам, Учащимся 3 и 5 коп. соответственно.	10 коп., учащимся 5 коп.
Интервал движения	20 мин.	По соглашению с Городской Управой.
Время движения	Летом с 7 часов до 23 часов, зимой с 8 часов до	Возможно круглосуточное движение.

	21 часа.	
Средняя скорость движения	14 км/час.	По соглашению с Городской Управой.
Организация грузового движения	Заключение отдельного договора.	Возможно круглосуточное грузовое движение.
Организация электроосвещения улиц и продажа электроэнергии	Заключение отдельного договора.	Освещение Московской и Херсонской улиц 250 лампами накаливания в 25 свечей. Стоимость для города 8000 руб. ежегодно.
Срок строительства первых линий и закупки подвижного состава.	12 мес. за вычетом зимнего периода.	24 мес.
Срок строительства дополнительных линий по желанию Городской Управы.	6 мес.	Заключение отдельного договора.

31 октября 1895 года Лихачев И.А. учредил в Брюсселе «Акционерное общество электрической железной дороги в Курске» («Tramways de Kursk (societe anonyme)»), которому он передал полученную в Курске концессию. Капитал общества составлял 1 млн. 400 тыс. франков, представленный 400 тыс. акциями по 100 франков каждая и 10 тыс. учредительных паев без обозначения номинальной стоимости. Главными акционерами-учредителями общества стали 11 человек и 3 общества:

- 1) Лихачев И.А. — ответственный представитель общества в Российской Империи, первый директор Курского трамвая (1850 акций, 10 тыс. учредительных паев);
- 2) Акционерное (анонимное) Взаимное общество конно-железных дорог (11300 акций),
- 3) Международное вспомогательное общество железных дорог (100 акций),

- 4) Дюпюишь Г.Ш. — инженер, член правления Брюссельских конно-железных дорог (100 акций);
- 5) Общество Белградские конно-железные дороги (125 акций),
- 6) де Креефт ГГ. — инженер, член правления Центрального общества освещения (50 акций);
- 7) Гоффине Г.Ж. — инженер (50 акций);
- 8) Дюлэ Г.Ж. — инженер, управляющий общества электричества и гидравлики (Electricite & Hydraulique) (100 акций);
- 9) Гинот ГЛ. — член правления и главный директор каменноугольных копий Маримон и Баску (100 акций);
- 10) Барон де Реет д Ллькемад Г.Т. — член правления общества Соединенных собственников, бургомистр Беельзерской общины (50 акций);
- 11) Стюик Г.И. — бухгалтер (50 акций);
- 12) Стевенс Г.А. — председатель правления акционерного (анонимного) общества «Екатеринославский железнодороделательный и сталелитейный завод» (50 акций);
- 13) Бликертс Г.Ф. — собственник жилья в Икселле (25 акций);
- 14) Девандр Г.Ж. — почетный горный инженер (50 акций).

15 марта 1896 года из Министерства внутренних дел пришел ответ о рассмотрении проекта договора Лихачева И.А. с требованиями внесения ряда изменений и разрешение на его последующее официальное заключение. Таким образом, ходатайство курского губернатора было отклонено.

Технико-строительный комитет МВД выдвинул к предоставленному договору 6 требующих изменения замечаний:

- 1) требование предоставить технический проект с подробным описанием строительства двухпутной линии и использования электрических двигателей,
- 2) возможность укладки на части участков пути рельсов без лежней и шпал только по согласию с Министерством,



TRAMWAYS

DE

KOURSCK

(SOCIÉTÉ ANONYME)

Constituée à Bruxelles par acte passé devant
M^r VAN HALTEREN, notaire, le 31 octobre 1895
et publié aux annexes du *Moniteur belge*
des 16 et 17 novembre 1895, n^o 3312
Modifié par décision de l'assemblée générale du 27 novembre 1907
(annexes du *Moniteur belge* du 7 janvier 1911, n^o 149)

Siège social : BRUXELLES

CAPITAL SOCIAL : 3.500.000 FRANCS

DIVISÉ EN

35.000 Actions de Capital de 100 Francs chacune

Il est, en outre, créé 10.000 Parts de Fondateur
sans désignation de valeur

ACTION DE CAPITAL AU PORTEUR
ENTIEREMENT LIBÉRÉE

UN ADMINISTRATEUR,

Членъ Правленія,

Ch. Claeys



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ

ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ

ВЪ КУРСКЪ

Учреждено въ Брюссель согласно акту, зложеннаго
у Нотаруса Г-на ВАНЪ-ГАЛТЕРЕНЪ, 31-го Октября 1895 г.
и опубликованнаго въ приложенияхъ
Moniteur Belge отъ 16-го и 17-го Ноября 1895 г.,
подъ № 3312

Измѣненное постановленіемъ о бюджета собранія акціонеровъ
отъ 27-го Ноября 1907 г. (Приложенія къ Бельгийскому
Монитѣру отъ 7-го Января 1911, № 149)

Правленіе Общества въ Брюссель

Основной Капиталь 3.500.000 Фр.

раздѣленный на

35.000 Акцій, по 100 франковъ каждая.

Кромѣ того огулено 10.000 кредительскихъ частей
безъ обозначенія ихъ стоимости

АКЦІЯ НА ПРЕДЪЯВИТЕЛЯ
СПОЛНА ОПЛАЧЕННАЯ

Членъ Правленія

UN ADMINISTRATEUR,

№ 27098



LITH. DE LA COTE LIBRE BRUXELLES

3) добавление в договор параграфа о выполнении существующих и будущих установленных правил и требований при строительстве высоковольтной воздушной контактной сети рядом с телеграфными и телефонными линиями,

4) отмена параграфа в договоре, позволяющего Городской Думе издавать постановления по ходатайству предпринимателя, поскольку такие постановления может издавать только губернатор;

5) отмена параграфа об освобождении от имущественного налога на недвижимость городского трамвая, поскольку отмена сбора разрешена только для малоодоходных предприятий, которыми железные дороги не являются;

6) дополнить параграфы об ответственности предпринимателя пунктами, позволяющими налагать на предпринимателя штрафы в бесспорном порядке с указанием их размера, помимо ответственности по закону, в случаях увечья людей, полученных от неисправного содержания пути или небрежности служащих.

27 марта 1896 года Городская Дума внесла в утвержденный 18 апреля 1895 года проект договора все указанные министерством изменения. 23 мая 1896 года Городская Управа официально заключила с Лихачевым И.А. договор об организации в Курске трамвайного движения, после чего договор вместе с техническим проектом были отправлены в Техничко-строительный комитет МВД. 2 мая 1897 года договор и технический проект были утверждены МВД.

28 июня 1896 года «Акционерное общество электрической железной дороги в Курске» было высочайше утверждено в Российской Империи под названием «Бельгийское Анонимное общество «Курский трамвай»». С этого дня ценными бумагами общества (акциями и учредительными паями), который состоял из деревянных боковых и угловых стоек, в виде ценных бумаг на предъявителя) можно было торговаться в России на Санкт-Петербургской, Московской, Одесской и Харьковской биржах.

Строительство инфраструктуры трамвая - электростанции и депо — началось весной 1896 года. На Херсонской улице была

построена электрическая станция в здании, сложенном из красного лицевого кирпича, с высокой вытяжной трубой и двускатной крышей. Здание стояло рядом с металлической оградой Георгиевской церкви. От Херсонской улицы электростанцию отделял небольшой зеленый скверик, засаженный клёнами и ограждённый чугунной решёткой. К зданию станции от улицы был проложен кирпичный тротуар. Центральный вход в электростанцию находился с Восточной стороны здания и был обращён на фасад гостиницы «Лондон», стоявшей на Авраамовской улице (ныне ул. Добролюбова). На электростанции были смонтированы 3 паровых водотрубных котла с общей площадью нагрева 450 кв. м, 2 паровые машины общей мощностью 400 л.с. и 2 динамо-машины мощностью по 110 КВт каждая.

Электростанция трамвая



Поставкой электрооборудования для электростанции занималось акционерное общество «Электричество и Гидравлика» (Electricite et Hydraulique), впоследствии фактически ставшее монополистом в сфере поставок электротоваров как для трамвая, электростанций, так и для населения Курска.

На Выгонной улице было построено трамвайное депо, которое включало в себя кирпичный вагонный сарай-профилакторий на 4 тупиковых пути с канавами для осмотра и ремонта подвагонного оборудования, и отдельно стоящие

деревянные мастерские, в которых были смонтированы 2 токарных станка, пресс, ручной сверлильный станок и 4 домкрата. Помещения в депо не отапливались. Между профилакторием и мастерскими был проложен веер на два пути с окончанием тупиком.

В июле 1896 года в депо поступил первый подвижной состав: 12 моторных вагона и 6 прицепных. Поступившие моторные вагоны не имели электрооборудования и оно было приобретено у фирмы-акционера Курского трамвая «Электричество и Гидравлика» (Electricite & Hydraulique). Сами вагоны были произведены на крупных бельгийский заводах Рагено (Ragheno) и Франко-Бельге (Franco-Beige).

г. Курскъ. Московская улица.



Кузов бельгийского моторного вагона имел деревянный остов, который состоял из деревянных боковых и угловых стоек, связанных продольными брусьями и поясами, и крышевых деревянно-металлических дуг, скреплённых со стойками и с верхними продольными брусьями. Площадки кузовов имели металлический каркас, что облегчало их ремонт при повреждениях. Площадки были открытыми. Боковые стойки были выполнены из лиственницы, угловые — дуба. Деревянный остов вагона внутри обшивался деревянными пилястрами, раскладками и т.п.; подоконная часть обшивалась рейками. Снаружи остов покрывался тонкой металлической обшивкой. Крыша вагона образовывалась пришивкой деревянных реек к деревянным

частям крышевых дуг. Сверху эта обшивка покрывалась рубероидом. Потолок вагона выполнялся из реек, прикрепленных к крышевым рейкам.

Пол вагона состоял из сосновых досок, соединённых в шпунт, закреплённых болтами к балкам остова. В поперечном направлении доски скреплялись железными полосами. Поверх досок пола укладывались рейки, прикреплявшиеся к доскам гвоздями.

В салоне устанавливались продольные деревянные диваны из реек. Входные дверцы на площадках и двери на торцевых проемах кузова были задвижные. Вагоны были установлены на двухосные неповоротные тележки жесткой базы с размером базы ~ 2700 — 3200 мм. Внешних осветительных приборов не было. В Курске эксплуатировались вагоны с тележкой на колею 1524 мм. Вагоны вмещали до 48 пассажиров: 24 чел. на лавках, ещё 10 могли стоять в вагоне и 14 чел. могли стоять на площадках. Мощности двух двигателей по 20 л.с. едва хватало для движения в гору с пассажирами, которых иногда приходилось высаживать, чтобы вагон мог взять подъём, но по горизонтальному пути мог разогнаться и до 40 км/ч.

Вагоны были оснащены колёсно-колодочным тормозом с ручным приводом, а также рельсовым тормозом с ручным приводом и деревянными накладками тормозных башмаком, которые при вращении штурвала посредством винтового механизма и системы рычагов прижимались к рельсам, вызывая тормозной эффект. Водитель всё время стоял на ногах и находился под воздействием погодных условий.

Работа водителей на этих вагонах была тяжёлой, изнурительной, требующей больших физических усилий для торможения вагона, поэтому водителями работали исключительно мужчины. Нелегка была работа и у кондуктора. Ими были тоже только мужчины. Эти вагоны без существенных изменений конструкции проработали до остановки трамвайного движения в 1918 году.

Прицепные вагоны были открытыми, с поперечными скамьями по всей ширине вагона. С правого и левого борта вагона были устроены подножки по всей длине вагона, по которым передвигался кондуктор, взимая с пассажиров плату за проезд. Вагоны были двухосными бестележечными – опоры для букс колёсных пар крепились непосредственно к раме вагона.



По своему виду и особенностям конструкции прицепные вагоны напоминали коночные вагоны в южном исполнении. Вполне возможно, что таковыми они и являлись, и были приобретены Анонимным Обществом в каком-либо южном городе и привезены в Курск. Для работы в паре с моторным вагоном прицепные были оснащены сцепными приборами железнодорожного типа и буферами.

Весной 1897 года началась прокладка 5 км двухпутной линии на Московской и Херсонской улицах. Для строительства были созданы две артели строителей по одной для каждой улицы. Все работы по постройке линии велись исключительно вручную, с использованием тачек, телег, лопат и кирок. Для экономии средств и ускорения строительства общество «Курский трамвай» решило отказаться от закупки шпал и производить их на месте, в результате чего объём строительных работ значительно увеличился. Использовалась следующая схема работ: профилирование брусьев (они поставлялись на Городской вокзал Курск-ветки), их пропитка креозотом (осмолка), разборка брусчатки, рытье корыта под путь, сборка и укладка рельсовых плетей, их рихтовка и подъёмка, засыпка песком готового полотна, замощение пути, вывоз мусора и грунта с улиц.



Масштабное строительство по центральным улицам приносило большое число неудобств жителям города. Помимо шума, пыли и грязи на узких участках улиц происходили несчастные случаи с извозчиками, у которых при наезде на земляные насыпи переворачивались экипажи с пассажирами.

При доведении линии от Московских ворот до Красной площади в конце мая 1897 года общество «Курский трамвай» хотело изменить трассу линии, проложив участок от Красной площади до Знаменского собора, затем по Знаменской улице (ныне ул. Луначарского), после чего вывести пути на Херсонскую улицу, уменьшив за счет этого градус тяжелого профиля. Однако по итогам обсуждения Лихачев И.А. изменение в технический проект вносить не стал.

Ход строительства городского трамвая отслеживала специальная комиссия, которая регулярно в местных газетах публиковала доклады о процессе строительства и решении возникающих проблем. Так 11 июня 1897 года в Курских губернских ведомостях был опубликован очередной доклад этой комиссии, рассмотревшей 7 вопросов:

- 1) организация сноса торговых лавок возле Московских ворот для строительства объездных трамвайных путей;

- 2) строительство объездных путей с левой стороны Херсонских ворот,
- 3) расширение междупутья за Московскими воротами,
- 4) укрепление балками места вывоза снега и мусора с площадки строительства на берегу Тускари,
- 5) отказ на предложение Лихачева И.А. построить угольный склад на Георгиевской площади для трамвайной электростанции,
- 6) включение в состав комиссии городского архитектора,
- 7) решение обязать общество водопровода предоставить подробный план прокладки труб.

Основные работы по постройке были завершены в сентябре 1897 года. 11 апреля 1898 года Лихачев И.А. сообщил в Городскую Управу, что трамвай к пуску готов, и с 18 апреля возможно открытие пассажирского движения. 11 числа была проведена обкатка 12 трамвайных вагонов: «сначала трамваи ходили только от Херсонских ворот до Георгиевской площади (до моста на реке Кур), затем по всей Херсонской улице и до Общественного клуба (перекресток Гостиной и Московской улиц)».



Первый трамвайный маршрут пролегал от северной городской заставы, отмеченной Московскими шпильями (фото слева) до южной городской заставы, обозначенной Херсонскими шпильями (фото справа). (Московские шпильи располагались на месте нынешней Московской площади, а Херсонские шпильи - на перекрёстке ул. Дзержинского и 50 лет Октября.)

17 апреля 1898 года был произведен окончательный осмотр произведенных строительных работ. Вот протокол комиссии Городской Думы, а рядом расшифровка текста для удобства:

ПРОТОКОЛЬ

1898 года Апрель 17 дня, комиссия, избранная Думой для Наблюдения за устройствомъ и эксплуатациею Курскаго трамвая, въ составѣ гласныхъ: Ивана Ивановича Боева, Александра Николаевича Невѣрова, Николая Аполлоновича Фонз-Арте, Александра Ивановича Иванова, Константина Дмитриевича Попова при участіи, председателя комиссіи члена Управы, Федора Петровича Сапунова и отвѣтственнаго Директора Правленія Анонимаго Общества Курскихъ трамваевъ, Инженера Ивана Алексѣевича Лихачева, въ виду предстоящаго 8 Апрелья открытія движенія, осматривала произведенныя работы по устройству трамвая, какъ-то: вагонное депо, машинное зданіе центральной станціи, машины, путь отъ вагоннаго депо до шпиль у Московскихъ воротъ, вагоны и соотвѣтствующія для движенія приспособленія; нашла все устроеннымъ настолько хорошо, что можетъ быть дано разрѣшеніе для открытія движенія, согласно 27 парагр. договора 23 Мая 1896 года; что же касается до мелкихъ исправленій мостовой, додѣлокъ при постановкѣ машинъ, то такъ какъ таковыя, согласно 28 пар. договора не препятствуютъ движенію, то подробный осмотръ всего устроеннаго въ связи съ договоромъ и техническими условіями, можетъ быть отложенъ до будущаго времени; нынѣ же, на основаніи произведеннаго осмотра, комиссія находитъ возможнымъ открыть движеніе трамвая и для выдачи надлежащаго разрѣшенія настоящій протоколъ передаетъ въ Городскую Управу. - Подлинный подписали Предсѣдатель комиссіи Ф. Сапуновъ, члены: И. Боевъ, Невѣровъ, К. Поповъ, Н. Фонз-Арте и А. Ивановъ. -



Вѣрно: Городской Голова

Лавровъ

«1898 года. Апреля 17 дня, комиссия, избранная Думой для наблюдения за устройством и эксплуатацией Курского трамвая, в составе гласных: Ивана Ивановича Боева, Александра Николаевича Неверова, Николая Аполлоновича Фон-Агте, Александра Ивановича Иванова и Константина Дмитриевича Попова при участии председателя комиссии, члена Управы, Федора Петровича Сапунова и ответственного Директора Правления Анонимного Общества Курских Трамваев, Инженера Ивана Алексеевича Лихачева, в виду предстоящего 18 апреля открытия движения, осматривала произведенные работы по устройству трамвая, как-то: вагонное депо, машинное здание центральной станции, машины, путь от вагонного депо до шпилей у Московских ворот, вагоны и соответствующие для движения приспособления, нашла все устроенным настолько хорошо, что может быть дано разрешение для открытия движения, согласно параграфу 27 договора от 23 мая 1896 года; что же касается до мелких исправлений мостовой, доделок при постановке машин, то так как таковые, согласно параграфу 28 договора, не препятствуют движению, то подробный осмотр всего устроенного в связи с договором и техническими условиями, может быть отложен до будущего времени; ныне же, на основании произведенного осмотра, комиссия находит возможным открыть движение трамвая, и для выдачи надлежащего разрешения настоящий протокол передаёт в Городскую Управу».



Торжественное открытие движения состоялось в субботу 18 апреля 1898 года (по старому стилю). На Красной площади были выстроены 8 моторных вагонов, украшенные лентами и флажками. На церемонии присутствовали губернатор Милютин А.Д., епископ Курский и Белгородский Лаврентий, представители городских властей, Лихачев И.А., представители анонимного общества Дювельс и Леоди, специально прибывшие из Брюсселя; русские инженеры, техники и рабочие Курского трамвая.

В честь окончания строительных работ и открытия регулярного движения был совершён крестный ход с иконой Курской Коренной, освящены вагоны и отслужен благодарственный молебен.

По окончании молебна вагоны трамвая, битком наполненные горожанами, поехали вниз по Херсонской улице, при громких криках собравшихся: «Ура!». Вагоны проезжали мимо многочисленной публики, собравшейся на Красной площади по случаю такого события.

Реакция простых горожан на движущиеся вагоны была очень разнообразной – от восторга до испуга, а иногда и забавной, как в случае одной домохозяйки, которая встала на колени, силясь рассмотреть, за счёт чего движется невиданная повозка, трамвай проехал мимо неё, она встала, перекрестилась и громогласно заявила: «Ползёт как змея!». Выражение понравилось, и Курский трамвай какое-то время после открытия движения называли «Ползучая змея».



За Московскими воротами (пл. Перекальского) и Херсонскими воротами (перекрёсток ул. Дзержинского и ул. Павлуновского) располагались городские тюрьмы, поэтому в народе говорили, что трамвай ходит от шпилей и до шпилей, от ворот и до ворот и от тюрьмы и до тюрьмы.

БУДНИ

В первые дни, особенно по вечерам, вагоны трамвая были переполнены публикой. Всем хотелось лично насладиться поездкой в новом, невиданном доселе виде транспорта. Люди восхищались мерным и плавным ходом вагонов. Не обошлось и без курьезов. *«Лошади ещё не могут привыкнуть к движению вагонов. Нередко можно видеть волнующихся животных, опрокидывающих экипажи и телеги»* - писала в те дни газета «Курские губернские ведомости». Эта же газета сообщала в одном из следующих номеров: *«На Московской улице возле почты лошадь купчихи Ишуниной, испугавшись проходившего трамвая, наскочила на сидевшую в экипаже жену поручика Кондратовича»*.

Оплата за проезд в Курске была установлена: 5 коп. половина маршрута и 8 коп за проезд по всему маршруту, как было указано в концессионном договоре. Много это было или мало? Для сравнения приведём цены на основные продукты в 1896 году в Курске:

- булка французская сдобная 2,5 коп. за 1 шт, - хлеб пшеничный весовой 4 коп. за фунт, - хлеб ржаной ситный 2,5 коп. за фунт, - сахарный песок 13 коп. за фунт	- свечи парафиновые 23 коп. за фунт, - вермишель манная 12 коп. за фунт. - чернослив французский 40 коп. за фунт. (Русский фунт = 0,40951241 кг, 1 пуд = 16,380496 кг)
---	---

Дневной заработок рабочих в это время был в пределах 30 - 40 копеек.

В договоре также было указано время работы трамвая (с 7 до 22 часов), маршрут движения и ограничение скорости (12 верст/час). Однако другие вопросы эксплуатации оговорены не были: у маршрута не были установлены постоянные остановки, не были составлены расписания для каждой службы, и как следствие не соблюдались равные интервалы; отсутствовали правила пользования трамваями для пассажиров, не были выработаны правила дорожного движения для экипажей на улицах с трамвайным движением и т.д. Всё это порождало проблемы и сложности для городского транспорта.

Уже через 3 недели работы трамвая в Курске в газете «Курские губернские ведомости» за 12 мая вышла большая статья, где были перечислены недостатки в работе трамвая:

«Курский трамвай с точки зрения пользования им. Три недели действия курского электрического трамвая можно считать достаточным временем для того, чтобы определить, в какой степени условия действия его отвечают потребностям и удобствам публики. Очевидно, что действие такого перевозочного средства, как электрический трамвай, предназначенного исключительно для передвижения жителей в пределах города, должно вполне соответствовать своей цели и назначению, то есть доставлять городскому населению все те удобства и облегчения, в отношении сообщения, какие только может доставлять трамвай по данным техническим условиям пути и тяги. В этом отношении курский трамвай оставляет, однако, желать ещё многого. В настоящее время уже можно указать на некоторые, вполне обозначившиеся и притом наиболее ощутимые публикой слабые стороны, или, точнее, неудобства действия курского трамвая, заставляющие не отдельных только лиц, а весьма значительную часть населения Курска нередко отказываться от пользования таким превосходным перевозочным средством, как электрический трамвай. Прежде всего оказывается в крайней степени несоответственным интересам городского населения то распределение остановок на линии курского трамвая, какое установлено при открытии 18-го апреля движения по нему. Во всех городах, где только существует трамвай, остановки расположены таким образом, что пассажиры, направляющиеся с линии трамвая в прилегающие к ней улицы и обратно, могут вставать и садиться на каждом перекрёстке, то есть на месте, или почти на месте, пересечения линии этими улицами, не делая излишнего перехода пешком до каких-либо пунктов остановки в середине кварталов. Между тем, значительное число остановок курского трамвая расположено таким образом, что жители примыкающих к нему улиц, выйдя на Московскую или Херсонскую улицы, по коим открыто движение трамвая, должны проходить часто целые кварталы для того только, чтобы дойти до места остановки и сесть в вагон для дальнейшего следования по линии трамвая. Такое значительное и, по-видимому, не вызываемое никакою необходимостью ограничение удобств пользования трамваем, ощущается в начале Московской и в конце (к Херсонским воротам) Херсонской улиц, у гостиницы Полторацкой, городского дома, в котором помещается общественный клуб, то есть в одних из наиболее оживлённых и бойких по движению, в

ту и другую сторону, пунктов линии трамвая, а также у женской Мариинской гимназии, где к этой линии примыкает движение по Весёлой, Чикинской и соседним частям 1-й Сергиевской и Лазаретной улиц. Не говоря уже о том, что отсутствие остановки в этом последнем пункте совершенно игнорирует удобства массы учащихся в женской гимназии, живущих в отдалённых от гимназии кварталах Московской и Херсонской и прилегающих к ним улиц, заставляя не только проходить напрасно почти полквартала, но и подвергаться значительным неудобствам и даже простуде в дождливую и ненастную погоду, - отсутствие остановок, независимо от существующих уже в середине кварталов, - и на каждом пункте пересечения Московской и Херсонской боковыми улицами идёт совершенно вразрез с естественным распределением движения городского населения в Курске с боковых улиц на Московскую и Херсонскую, как с второстепенных артерий на главную и обратно, не соответствует самому назначению трамвая и является часто весьма ощутительным, в особенности, для населения всех тех боковых улиц, у которых почему-то не признано возможным назначить остановки. Говоря о недостатках распределения остановок курского трамвая, приходится вместе с тем упомянуть и о необходимости безотлагательного устройства на некоторых главнейших пунктах остановок, если не павильонов, в роде таких, какие устроены, например, в Харькове, Одессе и Киеве, то, по крайней мере, хотя простых навесов с одною - двумя скамьями для ожидающих пассажиров. Отсутствие таких навесов у тех остановок, где наиболее сосредоточивается приток пассажиров на линию трамвая, само собой разумеется, является чувствительным неудобством для публики в ненастную погоду, не только зимою, но и в особенности летом, во время дождя. Как на вторую слабую сторону действия курского трамвая, следует указать на крайнюю неравномерность движения вагонов в ту и другую сторону, - подчас равносильную совершенной невозможности пользования услугами трамвая. Не только пишушим эти строки, но и весьма многими его знакомыми и сослуживцами, даже за истекшие три недели, дознано на опыте, что от городского сквера, например, можно с успехом пройти до отделения Государственного, и даже дворянского банков, не увидеть ни одного попутного вагона и встречая лишь идущие в противоположную сторону, точнее также, как это случается, нередко, и в обратном направлении, то есть приходится пройти

самым тихим шагом четыре – пять кварталов по Московской или по Херсонской к центру и встречать следующие один за другим, с короткими даже промежутками времени, вагоны трамвая, но в сторону, к сожалению, противоположную своему маршруту. Такая неравномерность распределения пробега вагонов, составляет, впрочем, можно надеяться, явление временное, обусловленное недавним ещё действием курского трамвая, как и тот, чисто технический недостаток движения, благодаря которому случается, что движение тока вдруг прерывается и получается непредвиденный и напрасный простой вагона в пути. Нельзя не указать ещё на два недостатка движения курского трамвая, вызывающие вполне справедливые сетования пользующейся им публики. Один из этих недостатков, устранение которого желательно даже в интересах безопасности движения, состоит в том, что вход и выход пассажиров допускается с правой стороны, безразлично на обеих площадках, передней и задней, а иногда только на одной задней, вследствие чего происходит, в особенности при скоплении пассажиров, самая неприятная и безобразная толкотня, задерживающая как выходящих, так и входящих, напрасно замедляя остановку и подчас небезопасная для тех, кто вследствие такой задержки рискует сесть или выйти в тот момент, когда вагон уже двинулся. Опыт действия трамвая в тех городах, где он существует уже несколько лет, показывает, что подобное неудобство движения вполне устранимо назначением, хотя бы с одной только правой стороны (в видах безопасности при двух линиях трамвая), одной площадки для выхода и другой для входа, при каковом порядке, несомненно, было бы не только облегчено, но и ускорено передвижение пассажиров в вагонах во время остановок и устранялась бы, вместе с тем, вероятная при существующем порядке возможность несчастных случаев. Другой, из упомянутых двух недостатков, о скорейшем устранении которых нельзя не просить управление курского трамвая – это та пыль, которая столбом сопровождает вагоны трамвая, и которая вторгается внутрь вагонов, наполняя их и покрывая платье и бельё пассажиров, беспомощно вынужденных притом и дышать этою, далеко не безвредною уличной пылью всё время пребывания в вагоне. Оставление без поливки линии трамвая, в особенности летом, при небрежном содержании наших, даже главных, улиц, всегда покрытых обильным слоем пыли и при господствующих в Курске, весной и летом, сухих ветрах,

поднимающих и независимо от движения трамвая, столбы пыли, грозит сделать курский электрический трамвай в течение всего летнего сезона столь неприятным средством сообщения, что значительная часть публики будет прибегать к нему лишь в редких случаях, только при крайней необходимости...».

В конце мая 1898 года глава Городской Управы Лавров направил на имя губернатора прошение с указанием проблем в организации пассажирского движения курского трамвая и просьбой обратить на них внимание: *«...Скорость движения трамваев достигает 40 верст в час, вместо установленных 12 верст в час; отсутствует правильное расписание хода вагонов, происходят постоянные неисправности вагонов, служащие трамвая невежливо относятся к публике, общество не устраивает киоски для публики, ежедневно изменяющийся состав служащих, штат которых будучи не знаком с делом, представляет постоянную опасность как для едущих, так и для ходящих по улицам жителей, и, вообще, замечается, что администрация, поставленная во главе эксплуатации трамвая, недостаточно ознакомлена с делом; из установленной на Георгиевской площади при центральной электростанции в машинном отделении трубы выходит едкий черный дым, который распространяется с утра до ночи по всей низменной части города...»*

После вмешательства губернатора администрация Курского трамвая начала решать перечисленные проблемы, вместе с тем в соседнем Орле руководство города старалось не вмешиваться в работу трамвайного предприятия, несмотря на возмущения общественности. В орловских газетах даже приводились цитаты из гневных отзывов иногородних пассажиров трамвая:

«Курянин особенно возмущался нашим трамваем, который, по его словам, не может даже в сравнение идти с курским трамваем, на котором стоят образцовые порядки. Рельсовый путь курского трамвая несравненно шире, находится всегда в полной исправности, снег очищается и свозится немедленно, вагоны чище и опрятнее, битых стекол и грязных сидений, как у нас, не полагается, движение правильное и непрерывное, без ожиданий и поминутных перерывов тока... Станционные будки — не конюшни, как у нас, а комнатки с отапливаемыми печами. Летом в них продаются фруктовые и минеральные воды, цветы, прислуга любезная и предупредительная... То же самое подтверждают и наши орловцы, видевшие курский трамвай».



Дом дворянина В.В. Толубеева (ул. Дзержинского 62), где располагалось Управление трамвая с 1898 по 1912 год.

Ещё одной проблемой в связи с пуском трамвайного движения стали помехи со стороны трамвая для телеграфной связи, которая была однопроводной, так как в качестве второго провода использовалась земля. С появлением трамвая появились и блуждающие токи в земле, которые и создавали помехи. Устранить эту проблему могла только двухпроводная система телеграфа.

2 мая 1898г. Главное управление телеграфов докладывает в Министерство внутренних дел о перестройке в текущем году телеграфной сети Курска с однопроводной на двухпроводную, что оградит телеграфную сеть от помех со стороны трамвая. 27 октября 1898 г Главное управление почты и телеграфов уведомило Курского губернатора об утверждении сметы на переустройство телеграфной сети Курска в двухпроводную. Выполнение работ отложено до декабря в ожидании поставки кабеля от фирмы «Сименс и Гальске».

20 июня 1898 г Городской Голова Лавров представил Курскому губернатору план устройства сквера у здания электростанции на Херсонской улице. Таким образом, городские власти заботились о

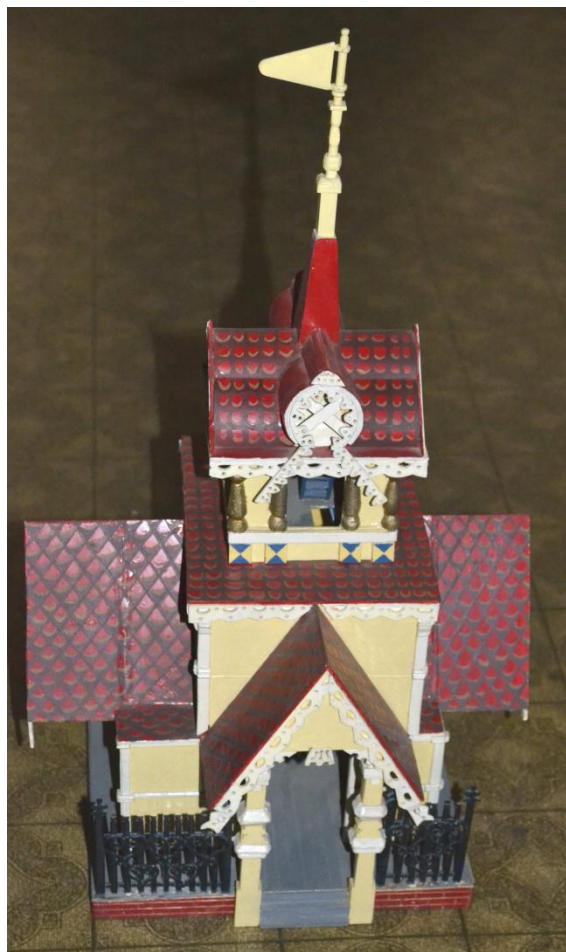
благоустройстве города в целом и Георгиевской площади, где и располагалась электростанция, в частности.

Исторические документы сохранили и другие факты, свидетельствующие о заботе тогдашней городской администрации и администрации Анонимного Общества о благоустройстве города. 10 февраля 1899 года директор Общества Курских трамваев М. Л. Шмигельский подал в Курскую Городскую Управу заявление с просьбой разрешить заменить дымовую трубу на трамвайной станции. Цель замены трубы – *«уничтожение дыма и копоти, распространяемых существующею трубою»*. Городская Управа доложила 12 февраля в Губернское правление, что *«препятствий к производству означенных работ не имеется»*. Губернский архитектор проект замены трубы рассмотрел и утвердил. На основании этого Строительное отделение Курского Губернского Правления проект утвердило. Новая труба была довольно внушительным сооружением. Вот данные о её размерах. Высота трубы 18 сажений 2 аршина 4 вершка, разбита на 8 равных частей. Наружный диаметр вверху трубы 2 аршина 8 вершков, наружный диаметр трубы в месте пересечения с крышей 71,2 вершка. (Данные взяты из расчёта устойчивости трубы к ветровой нагрузке). Впоследствии проект Шмигельским был изменён в части выноса трубы за пределы здания станции, у внешней стены. Городская Управа по этому изменению возражений не имела, о чём и докладывала в Строительное Отделение Губернского Правления. Губернское Правление изменения в проекте утвердило.

Окончательные размеры трубы - высота 39,65м, диаметр у основания 4,48м, диаметр вверху 2,55м. Из расчёта прочности и устойчивости трубы следует, что условие устойчивости соблюдено почти с двукратным запасом прочности. Со сносом старой трубы возникла задержка, и на требование Губернатора о сносе старой трубы 28 июня 1900 года Шмигельский отвечает, что, во-первых, потребовалось время для согласования с Правлением общества трамваев, во-вторых, площадь перед зданием засажена молодыми деревьями и цветниками, которые он сажал за свой счёт, и просит отложить это дело до более благоприятного времени. Это время наступило 19 декабря 1900 года. Труба была разобрана, а задержка связана была ещё и с тем, что помещение внутри станции было загромождено прибывшими из Петербурга принадлежностями к аккумуляторной батарее для временного электрического освещения города.

Упомянувшийся в статье от 12 мая 1898 года недостаток в работе курского трамвая, заключающийся в отсутствии остановочных павильонов, был устранён через год. Вот документ, свидетельствующий об этом.

«3 мая 1899 г. Из Курской Городской Управы в Курское Губернское Правление. Курская Городская Управа не возражает против постройки Анонимным Обществом «Курский Трамвай» двух деревянных павильонов для ожидающих трамвай пассажиров, расположенных в 1 и 3 частях города - один в городском сквере на Красной площади около павильона для продажи фруктовых вод, другой - на Херсонской ул. в Георгиевском сквере на месте павильона для продажи фруктовых вод, предложенного на слом».



городском сквере на Красной площади около павильона для продажи фруктовых вод, другой - на Херсонской ул. в Георгиевском сквере на месте павильона для продажи фруктовых вод, предложенного на слом».

Курское городское полицейское Управление 7 мая также представило в Курское Губернское Правление своё согласие на производство работ по постройке павильонов. Имеется протокол Строительного отделения Курского Губернского Правления, что надзор за соблюдением строительных норм и правил при возведении павильонов возложен на Губернского Архитектора.

Размеренное течение жизни Курска было нарушено 29 августа 1901 года. И опять причиной стал трамвай, точнее его недовольные условиями труда и оплаты одного работники. Утром по Курску поползли слухи: - «На трамвае - бунт!». Что же произошло на самом деле? Обратимся к документам того времени.



О забастовке курских трамвайщиков писала оппозиционная пресса, в частности газета «Искра» посвятила этому событию целую статью: «Курск. 29 августа облетела весть о небывалом событии в летописях города: «на трамвае бунт!» Привыкший к грохоту и звону вагонов обыватель с изумлением взирал на пустые пути и, скрепя сердце, нанимал повеселевших извозчиков. Однако к часу дня показались первые вагоны, медленнее обыкновенного и как-то неуверенно скользившие по рельсам. К вечеру движение приняло обычный, правильный характер, но на улицах долго ещё слышались разговоры и замечания о сенсационном событии, взволновавшем наш мирный земледельческий город.

Вот подробности «бунта».

В 7 часов утра около парков трамвая собрались машинисты и кондуктора (около тридцати человек), но на работу не стали, а потребовали, чтобы к ним явился для объяснений директор трамвая. Немедленно прибыл к ним один из администраторов и первым долгом, по российскому обычаю, стал ругаться скверными словами. Недвусмысленный ропот забастовавших и внушительный кулак одного из них прекратили, впрочем, поток начальственной ругани, и волей неволей начальство вынуждено было узнать, чего требуют недовольные: уменьшения рабочего времени путём увеличения числа смен, упорядочения штрафов, на которые у иных выходит за месяц чуть ли не половина жалованья, которое колеблется от 20 до 25 рублей, и раздачи от Общества трамвая тёплой одежды на зиму. Тем временем к месту «бунта» прибыл полицмейстер Стеткевич во главе отряда приставов и городских, человек в 18, и само собой тотчас же принялся усмирять: «Молчать! Сгною! Всех вышлю административным порядком!» так и посыпалось из уст рассвирепевшего охранителя порядка. Г. Стеткевич, как и администратор трамвая, тотчас же осёкся. «Мы сюда не ругаться пришли, ваше высокородие», - заявил ему кондуктор Павлов. «Ты разговаривать! Арестовать его!» - приказал держиморда. - «Арестовывайте всех!» - слышались голоса среди шума ругательств и восклицаний забастовавших, выведенных из терпения руганью начальства. Г. Стеткевич понял, что зашёл далеко в усмирении, и переменял тон. «Что же, братцы, все хотите в часть? Пойдёмте».

И вот «братцы» во главе с приставом двинулись по Херсонской улице мимо губернаторского дома (пристав хотел было миновать дом нашего Милютина-паши, да кондуктора настояли) к зданию третьей части, в которой и водворились. В часть приехал местный жандармский ротмистр. Этот повёл дело тактичнее и убедил забастовавших дать подписку, что все они станут на работу. Подписку дали под условием, что начальство выслушает их требования и жалобы. На следующий день служащие трамвая узнали, что десять человек из них администрация уволила и что Павлов посажен в тюрьму как «зачинщик». Вероятно, трамваю пришлось бы снова стать, если бы не попечительная жандармерия, по настоянию которой уволенных снова приняли. Кроме того, депутатов от рабочих соблаговолил выслушать управляющий губернией фон-Бюнтинг,

в присутствии директора трамвая, которому и указал, как слышно, что надо порядки улучшить, время работы сократить... нет сомнения, что администрация трамвая, вкупе с попечительной жандармерией, успеет ещё разделаться с «бунтовщиками» и помаленьку, исподволь переменит состав «беспокойных». Но пока последние торжествуют и уверены, что хотя бы часть их требований будет уважена. Павлов просидел три дня – в действиях его «состава преступления» не усмотрели, выпустили из тюрьмы и даже приняли на службу.

Надо отдать справедливость забастовавшим, - держали они себя очень тактично и обдуманно: единодушно показывали начальству, что действуют они без уговора и что забастовка их вовсе не забастовка.

Во всех слоях населения забастовавшие вызвали самое полное сочувствие (на словах пока, к сожалению), и «бунт» трамвая живым и весёлым лучом скользнул по нашей монотонной, серенькой жизни».

А теперь обратимся к официальным документам того времени.

Из рапорта Курского полицмейстера о забастовке работников Курского трамвая от 30.08.1901г.

«29.08.1901г у Херсонских спицей собралось 27 человек машинистов и кондукторов трамвая. С 7-00 утра трамвай не работал. На требование полицмейстера приступить к работе, после чего их требования будут выслушаны и переданы на рассмотрение по инстанции, работники ответили отказом, после чего были отправлены в 3-й участок полиции для разбирательства. Там работники трамвая дали расписку, что приступят к работе, после чего были отпущены. Машинист Павлов Степан Трофимович давать такую расписку отказался и был арестован как зачинщик забастовки. С 13-00 трамвай заработал. В тот же день Павлов также дал расписку и был отпущен».

Из доклада вице-губернатора Курска в департамент полиции МВД. «30 августа вице-губернатор вызвал несколько человек из числа забастовщиков для разъяснения причины «бунта». Рабочие заявили, что их заставляют работать по 13 часов в сутки, накладывают большие штрафы, вычитают ежемесячно за спецодежду, выданную Правлением трамвая. Их претензии вице-губернатор передал Старшему губернскому фабричному Инспектору для подробного расследования.

14 сентября 1901 года. Старший фабрично-заводской инспектор доложил вице-губернатору о проведенной проверке. Начало работы самой ранней службы 7-00, а самой поздней 10-30. Окончание работы служб с 19-17 до 23-10 часов. Всего служб 12. Количество рейсов за смену от 11 до 8. Зарплата машинистов и кондукторов находится в пределах от 20 до 25 рублей.

Причины забастовки таковы:

- 1) Тяжесть службы.
- 2) Несправедливые тяжёлые штрафы.
- 3) Завышенные счета за спецодежду.
- 4) Беспричинные увольнения.

В части превышения фактического времени работы над нормой инспектор убедился лично, прохронометрировав время движения вагона по маршруту за один рейс и умножив его на положенные за смену 11 рейсов. Отмечены им были также короткие перерывы в 43, 42 и 45 минут, недостаточные для отдыха и приёма пищи. Также инспектор отметил как провинности самих рабочих, так и вину самого руководства, экономящего средства во вред рабочим. Из провинностей рабочих инспектор отметил такие как повреждения кронштейнов контактной сети при соскакивании токоприёмника с провода и поломку предохранительной подвагонной доски. Отмечено, что при разрешённой скорости 12 верст в час токоприёмник не соскакивает, а препятствие на пути, об которое может сломаться доска, можно заметить заранее и принять меры к остановке вагона. Поэтому наказания за такие инциденты, происходящие из-за неаккуратного вождения, признаны справедливыми. По остальным же пунктам инспектор постановил:

- 1) Составить правила распорядка для служащих трамвая.
- 2) Рабочее время не должно быть более 11,5 часов (10 часов, если часть рабочего дня попадает на тёмное время суток).
- 3) Предоставлять работникам трамвая 4 выходных дня в месяц.
- 4) Сверхурочные работы назначаются по обоюдной договорённости с работниками. Если работа заканчивается после полуночи, то на следующий день работник не может быть допущен до работы ранее 9-00 утра.
- 5) Продолжительность рабочего времени до первого перерыва не может быть больше 6 часов.
- 6) Возле Херсонских шпилей поставить трамвайную будку (с отоплением и клозетом) для отдыха машинистов и кондукторов.

7) На конечной остановке трамвая должна быть охрана, которая будет караулить вагон, пока его бригада отдыхает.

8) Заболевший на службе рабочий в течение 2-х недель должен получать жалование, а расходы на лечение должны относиться на счёт Анонимного Общества.

9) Все взыскания, накладываемые на работников, должны отображаться в специальном табеле.

10) Спецодежду следует выдавать бесплатно под залог 20 руб. Все залоговые суммы должны храниться в государственной сберкассе для приращения процентов.

11) Увольнение должно проводиться с предупреждением за две недели.

Данное предписание направлено для принятия мер Ответственному Агенту бельгийских Обществ в России Лихачёву И.А.

И.А. Лихачёв 11 декабря 1901 года направил уведомление начальнику Курского Губернского Жандармского Управления, что в ответ на предписание, полученное 7 декабря, отправил его со своими многочисленными дополнениями в Брюссель. Директору Курского трамвая им направлено предложение о составлении Правил для работников трамвая. Переписка по делу о забастовке содержит 20 протоколов, постановление и справку от машиниста Павлова, где он обязуется добросовестно исполнять свою работу и ни в каких забастовках более не участвовать и к оным не призывать.

Однако этим дело не ограничилось, и история с забастовкой продолжилась и в следующем году.

Из доклада И.А. Лихачёва Курскому губернатору от 20 марта 1902 года по делу о забастовке работников курского трамвая.

«Категории рабочих Общества:

1) Центральная станция – 7 человек.

2) Трамвайное депо: ремонтные рабочие – 8 человек, машинисты – 14 человек, кондукторы – 14 человек, путевые рабочие летом 7 человек, зимой 13 человек.

В забастовке участвовали 10 человек (по донесению полицмейстера – 27 человек, прим. ред.) – водители и кондуктора. Машинист Павлов был отпущен из-под ареста 29 августа и тоже был допущен к работе.



Далее Лихачёв объясняет, что только рабочие депо и станции подпадают под требования фабрично-заводского законодательства, но они никаких претензий не высказывают. Машинисты и кондуктора работают по договору найма, об условиях работы извещены заранее и согласны. Зарплату в 20-27 рублей в месяц Лихачёв считает очень приличной для малограмотных людей, которыми большинство их является (это видно по почерку на подписях под обязательствами прекратить забастовку и приступить к работе).

Затем Лихачёв опровергает все выдвинутые Инспектором обвинения, включая превышение рабочего времени и недостаточность перерывов. Кроме того, Лихачёв пишет в докладе, что при Управлении трамвая имеется врач, а лекарства для заболевших работников выписываются за счёт Общества, жалованье на время болезни сохраняется.

Тем не менее, Лихачёв доводит до сведения Губернатора, что требования Инспектора он удовлетворил в части:

1) Продолжительность рабочего времени установлена зимой не более 10 часов в сутки, летом – 11 часов в сутки с одним или двумя перерывами от 1,5 часа до 3 часов, причём время с начала работы до первого перерыва не должно быть больше 6-ти часов.

2) Сверхурочные работы производятся по согласию работника. Если работа заканчивается после полуночи, то на следующий день работник допускается не ранее 9-00 утра. При регулярном выполнении сверхурочных работ через каждые 12 дней полагается выходной 36 часов.

3) У Херсонских шпилей установлена трамвайная будка (с отоплением зимой и клозетом) для отдыха машинистов и кондукторов.

4) В качестве наказания за нарушения применяется временное отстранение от работы без сохранения зарплаты.

5) Залог за спецодежду машинистам отменён, а для кондукторов снижен с 20-ти до 10-ти рублей.

6) Увольнение с предупреждением за 2 недели практиковалось и раньше, но теперь это правило будет соблюдаться неукоснительно.

7) Заболевшему на службе работнику будет сохраняться зарплата в течение двух недель, а лекарства будут приобретаться за счёт Общества.

На этом история борьбы работников трамвая за свои права не закончилась. Вот ещё один эпизод.

25 сентября 1902 года слесаря трамвайного депо Иван Алфёров, Василий Павличенко, Кирилл Бибикив пожаловались фабрично-заводскому Инспектору на то, что им не доплачивают за ночные дежурства. После проверки Инспектор направил губернатору своё заключение, что согласно уставу Общества нарушений в выплатах нет, что и подтверждает ответственный Агент анонимных бельгийских Обществ Лихачёв И.А. Губернатор наложил резолюцию: просьбам отказать и взыскать с просителей по 60 коп. пошлины, а в случае несогласия обратиться в суд.



Путейские рабочие Курского трамвая за ремонтом пути на ул. Херсонской.

Первое известное ДТП с участием трамвая в Курске произошло 2 декабря 1903 года. Вот что стало известно об этом из архивных документов. 2 декабря 1903 года за Московскими воротами вагоном №2 электрического трамвая был задавлен крестьянин слободы Пушкарной Казацкой волости Курского уезда Козьма Михайлович Власов. Выводы о причинах произошедшего по окончании расследования этого происшествия были озвучены 19 марта 1905 года на заседании Курского Губернского Присутствия:

«...ближайшими причинами причинения смерти крестьянину Власову были: полное отсутствие на пути следования вагона от шпиль до Московских ворот, освещения, а также неимение у вагонов сеток, щитов или кожухов, предназначенных предупреждать несчастья с людьми, наступившими в пути».

Поскольку это происшествие было первым в истории Курского трамвая со смертельным исходом, то через 7 дней после случившего Городская Управа составила ходатайство к Городскому Голове о создании комиссии для обследования городского трамвая, которое было произведено 2 января 1904 года. В состав комиссии вошли инженер-электротехник Харьковского почтово-телеграфного округа, губернский архитектор, младший архитектор, представители городского управления, полицейский чиновник и представители управления трамвая. В ходе осмотра подвижного состава и путей был обнаружен ряд неисправностей:

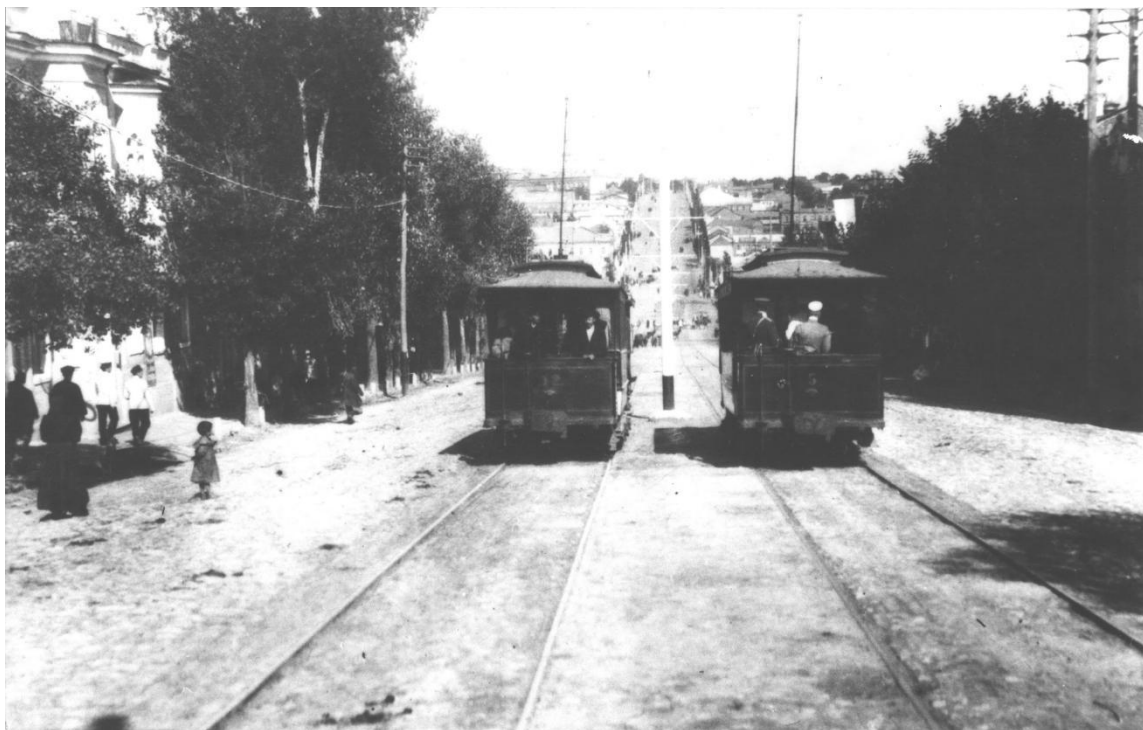
износ пути и неисправности в подвижном составе. Результаты обследования были зафиксированы в соответствующем акте. Директор трамвая де Вильде возражал на некоторые замечания, но, тем не менее, дал подписку об устранении неисправностей. Копия результатов осмотра по ходатайству судебного следователя 2-го участка г. Курска была приобщена к материалу расследования наезда на крестьянина Власова. Директор трамвая де Вильде, который обязался исправить неисправности, никаких действий не произвел. После игнорирования замечаний руководством трамвая 11 декабря 1903 Городская Дума постановила довести до Правления бельгийского общества в Брюсселе от имени Управы о беспорядках на трамвае, вызывающих негодование всего городского населения.

4 марта 1904 года произошло столкновение двух трамвайных вагонов, в результате чего несколько пассажиров получили травмы. 11 марта Курский вице-губернатор по ходатайству Городского Головы приостановил движение трамвая. После пятидневного осмотра трамвая комиссия составила акт, в котором говорилось, что шпалы и столбы контактной сети имеют признаки гниения, вагоны № 1, 2, 6, 7, 11 и 12 не могут быть допущены к движению, вагоны № 4 и 9 могут быть пущены после накладок металлических скоб на треснувшие брусья основания кузова, а вагон № 9 требует ремонта рельсового тормоза. Вагон № 5 может быть пущен после замены болта на подвеске тягового двигателя. Кроме этого комиссией был указан ряд существенных и опасных неисправностей, а также отмечено, что дирекция трамвая с 4 марта начала усиленный ремонт вагонов, а до 4 марта вагоны содержались в столь плохом состоянии, что угрожали общественной безопасности.

Рабочие, которых увольняли в связи с прекращением работы трамвая, обратились к фабрично-заводскому Инспектору с просьбой содействовать выдаче им зарплаты до 1 апреля, но директор трамвая отказался это делать, так как остановка движения была не по его распоряжению. Губернатор рекомендовал просителям обратиться в суд.

25 марта Городской Голова на основании акта комиссии допустил к работе 6 трамвайных вагонов, так же 30 апреля им было составлено ходатайство губернатору, что Управа, согласно контракту имеет право, а не обязанность, производить осмотр трамвая и только после пятидневного срока после оповещения Анонимного Общества. Также в виду того, что трамвай не

подчинен никакому техническому надзору, а директор трамвая выпустил 25-го числа на линию неисправные вагоны, то необходимо подчинение трамвая правительственной комиссии.



Ул. Херсонская, вид в сторону Красной площади.

30 апреля Курская Городская Дума после рассмотрения доклада Городского Головы об эксплуатации электрического трамвая постановила оштрафовать Анонимное Общество на 950 рублей за простой вагонов с 5 по 24 марта (50 рублей за сутки).

Дорожно-транспортные происшествия с трамваем были очень редки, однако были и громкие дела, ставшие известными и за пределами городов Центрального Черноземья. Так Харьковская судебная палата рассматривала апелляцию на приговор Курского окружного суда по факту столкновения извозчика Огаркова, перевозившего бухгалтера курского губернского казначейства Маслова Н.Н и наследника отставного унтер-офицера Бышкина, с трамвайным вагоном № 5 при повороте с улицы Херсонской на Вокзальный переулок в августе 1904 года. В результате столкновения Маслов и Бышкин получили увечья и требовали с Анонимного Общества компенсацию в 200 рублей. Курский окружной суд признал машиниста и кондуктора виновными и взыскал с Анонимного Общества 200 рублей в пользу Городской

Управы, а выплату пострадавшим пассажирам извозчика постановил не выплачивать, поскольку извозчик нарушил §11 правил для лиц, занимающихся извозом, принятых Курской Городской Думой. Однако Харьковская судебная палата, куда обратились с апелляцией Маслов и Бышкин, решение Курского окружного суда отменила и постановила работников трамвая признать невиновными, и вину в столкновении с Анонимного Общества снять; все судебные издержки принять в счет казны (кроме издержек по вызову свидетеля Колосова), а вопрос выдачи компенсации передать на рассмотрение Курской Городской Думы. Последняя при рассмотрении этого вопроса на одном из заседаний постановила внесенные в кассу Городской Управы от Анонимного Общества 200 рублей бухгалтеру курского губернского казначейства Маслову Н.Н и наследнику отставного унтер-офицера Бышкину не выдавать.

Таким образом, работа трамвая в Курске постоянно находилась в поле зрения городских властей, которые заботились и о соблюдении законности, и о безопасности населения. Такое внимание к общественному транспорту со стороны властей, да и само появление трамвая в сравнительно небольшом губернском городе, говорит о том, что явление это было если и не исключительным, то довольно значимым в то время. Что же представлял собой Курск в те годы? Вот отчёт статистического ведомства о Курске за 1904 год.

Площадь заселённая - 796 десятин (2276 кв. саженей).

Число улиц, переулков и прочее - 112.

Число площадей - 8, общей площадью 50 000 кв. саженей.

Общая протяжённость улиц, переулков и прочее - 96 верст.

Протяжённость мощёных улиц, переулков и прочее - 23 версты.

Общественных садов - 4, общая площадь - 12 десятин.

Бульваров - 2, размером до 1000 кв. саженей.

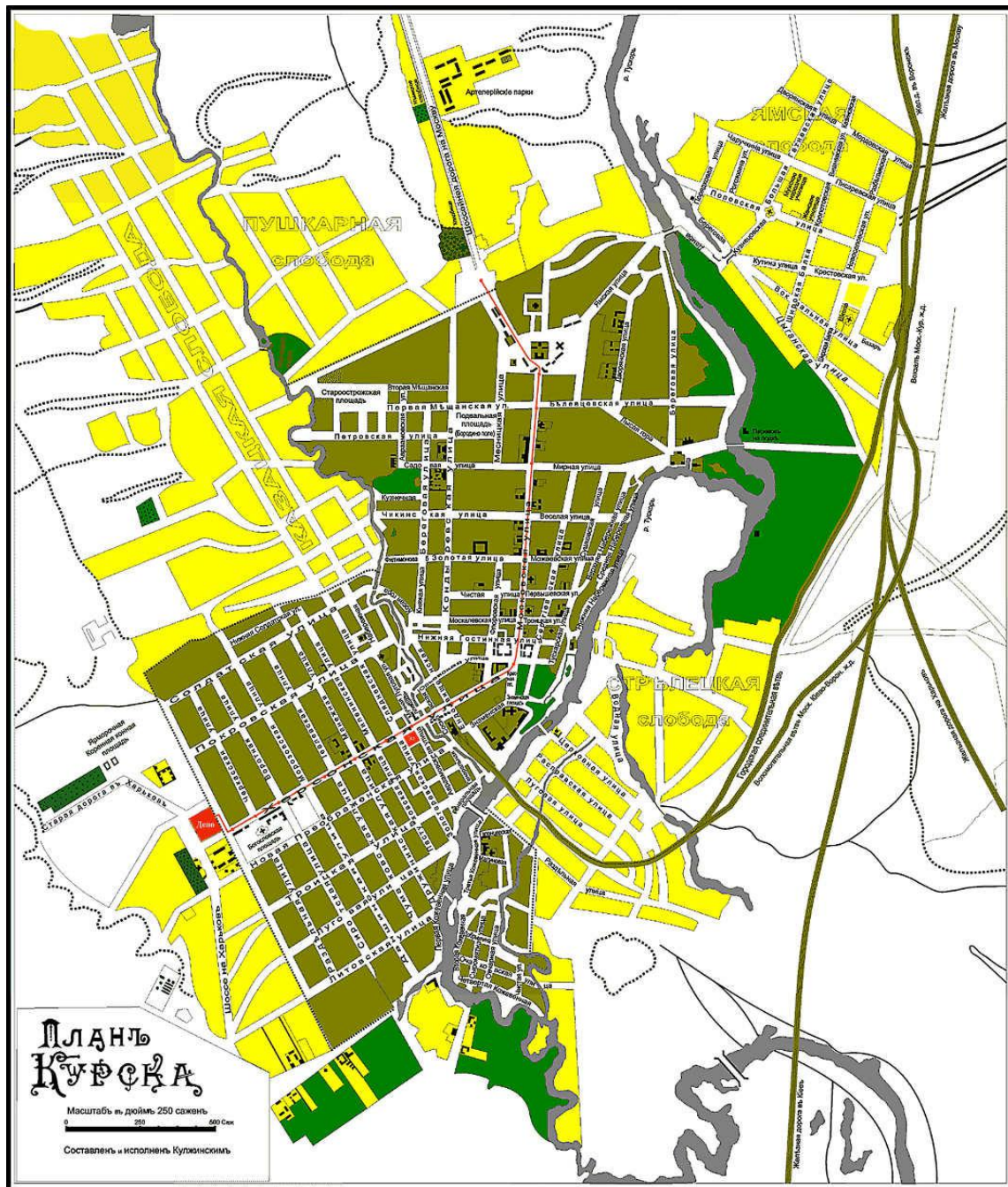
На всех улицах растут деревья, но в порядке обсаженных деревьями улиц нет.

Число жилых строений - 4519, из них каменных - 967, деревянных - 2677, смешанных - 885. Крыто железом - 3883, деревом - 189, соломой - 447.

Освещение улиц в настоящее время в городе керосиновое, но подготавливается электрическое. Всего керосиновых фонарей - 500.

В городе имеется водопровод акционерного общества, а на окраинах вода берется из реки и колодцев.

Нечистоты удаляются простым вывозным способом.



Городская пожарная часть имеет 8 помп, 16 бочек, 72 служителя и 84 лошади. Имеется пожарная дружина из 77 членов.

Имеется городская скотобойня, на которой забивается до 8 000 голов скота в год.

Число жителей - 29 845 мужчин и 26 743 женщин.

Число церквей - 21, 1 костёл, 1 кирха, 2 синагоги, 2 православных монастыря - 1 мужской и 1 женский.

Высших учебных заведений нет. Средних мужских - 4, число учителей в них - 85, а число учащихся - 1959. Женских - 3 гимназии и 1 епархиальное училище. Имеется 1 воскресная школа. Имеется 1 общественная библиотека с 723-мя абонентами и 1 читальня, которую посещают 900 человек в год.

Больниц - 4. Аптек - 4, аптекарских магазинов - 6. Число врачей - 37, ветеринаров - 13, акушерок и повивальных бабок - 16, фельдшеров - 17, фельдшериц - 21.

Гостиниц - 15. Число харчевен, постоянных дворов, трактиров, ресторанов, чайных и т.п. заведений - 41.

Число фабрик, заводов и прочих предприятий - 82, число рабочих в них - 1392. Сумма производства - до 1,5 млн. руб. Число ремесленных заведений - 526, число ремесленников - 659.

Дом трудолюбия - 1, ночлежка - 1.

Имеется благотворительное общество, имеющее дешёвую столовую, ясли и богадельню. Имеется Общество трезвости с 40-ка членами, которое содержит чайную.

Имеется один самостоятельный городской банк и три банковских отделения. Имеется Общество Взаимных Кредитов и контора по найму прислуги.

Имеется 1 театр.

Нотариальных контор - 4.

Местные газеты - "Губернские ведомости", "Епархиальные ведомости", "Курский листок".

Типографий - 4, литографий - 6, фотографов - 8.

Извозчиков - 298, электрический трамвай с протяжённостью единственного маршрута 5 верст, имеется телефонная сеть с 150-ю абонентами.

Средняя стоимость квартир: 7-ми комнатная - 800руб., 5-ти комнатная - 500 руб., 2-х комнатная с кухней - 180 руб.

Имеется историко-археологический и кустарный музей, музей наглядных пособий Губернского Земства, ветеринарный музей.

Стоимость продуктов:

1 фунт печёного хлеба (ржаного и пшеничного) - 1,5 коп, и 3-5 коп соответственно.

1 фунт соли - 1 коп.

1 фунт мяса высшего сорта - 13 коп., худшего - 11 коп.

1 фунт сахара - 15 коп.

1 фунт керосина - 4 коп.

Стоимость прислуги - мужской 10-12 руб. в месяц, женской 4-8 руб. в месяц.

Наемная плата чернорабочим 50-70 коп. в день для мужчин и 30-40 коп для женщин.

Число нищих в городе 200.

Штат полиции: полицмейстер, его помощник, 4 пристава, 8 их помощников, 75 городских.

В городе имеется 1 тюрьма, в которой содержится 156 мужчин и 19 женщин. Также имеется 1 арестантское отделение на 324 места.

Бюджет города: доходы- 332947,86 руб. (1903 год), расходы- 332848,15 руб., долги - 565265,57 руб.

Есть городской статистический комитет.

Городское местное население занимается преимущественно торговлей. Развито кожевенное производство, в котором используется ручной труд. Число рабочих в таких заведениях не более 10 человек.

Торговые заведения мелкие, существуют на небольшие капиталы, развиваются на кредиты, получаемые от местных банковских учреждений.

Город с севера на юг простирается на 7 верст, с запада на восток на 3 версты.

146 периодических изданий куряне выписывали из Петербурга, из Москвы - 36, из Варшавы - 7, из Риги - 2, из Киева - 7, из Харькова - 2, из Одессы - 2. Из других городов - 21.

Курский трамвай продолжал более-менее нормально работать до начала первой мировой войны. В 1910 году трамвай перевёз 500 тысяч пассажиров. В 1912 году Курский трамвай представлял из себя следующее:

Всего работников 60: вожатых 20, кондукторов 20, рабочих 18. Зарплата: вожатых 23 руб., кондукторов 23 руб., рабочих 10 руб.

Обучение машинистов (вагоновожатых) в Курске производилось в депо. Для получения работы кондуктора нужно

было внести залог в размере месячной заработной платы. Активно практиковалось совмещение должностей: многие водители работали попеременно кондукторами и контролёрами. Рабочие, обслуживающие подвижной состав, путевое и энергохозяйство набирались из бывших сотрудников железной дороги. Те, кто не имел опыта работы на железной дороге, приставлялись к работникам со стажем в качестве учеников. Коллектив предприятия состоял в основном из мужчин.

В 1912 году появились первые правила пользования трамваем, утверждённые Губернатором.

Вот полный текст этих правил, которые назывались:

«Обязательныя постановления, составленные Курской городской думою, согласно ст. 108 гор. Полож. и изданные мною, на основании ст. 110 того же положения, порядком, определённым 424 ст. I т. св. зак., изд. 1892 года, о мерах безопасности и порядке движения Курскаго электрическаго трамвая».

§ 1

Вагоны электрическаго трамвая должны иметь остановку в следующих пунктах: 1) Херсонские шпиды, 2) Херсонские ворота, 3) 3-я Мещанская улица, 4) у городского театра, 5) на углу Ртищевской улицы, 6) центральная станция трамвая, 7) городской вокзал, 8) городской сквер, 9) городская управа, 10) почтовая контора, 11) Золотая улица, 12) государственный банк, 13) Чикинская улица, 14) Садовая улица, 15) Губернская Земская Управа, 16) Белевцевская улица, 17) Московские ворота, 18) шпиды.

Примечание: на углу Шоссейной улицы против склада огнестрельных припасов остановка – по заявлению пассажиров.

§ 2

На остановках вагоны должны останавливаться перед перекрёстками улиц, при остановках, где нет перекрёстков, вагоны должны останавливаться перед столбами, указывающими остановку. При встрече вагонов на остановках, машинисты не должны пускать их в ход одновременно, а один после другого.

§ 3

Начало движения вагонов летом должно быть не позже 7 часов утра, зимой 8-ми часов и окончание движения летом не раньше 11-ти часов вечера, зимой не раньше 9-ти часов вечера. Движение вагонов может производиться и сверх означенных

часов, но в этом случае Анонимное Общество не ранее как за одни сутки доводит до сведения Городской Управы, и путём объявлений в вагонах оповещает публику о времени начала и прекращения движения и неукоснительно производить движение в течение объявленного срока.

§ 4

Движение вагонов должно быть спокойное при отсутствии стука и толчков.

§ 5

Управление трамвая обязано содержать как рельсовый путь и его принадлежности, так и полосу мостовой между рельсами и на один фут с каждой внешней стороны рельсов в полной исправности, сохраняя при этом профиль улиц. Сметаемые с путей трамвая снег, сор и грязь должны быть вывозимы средствами Управления в назначенные для этого городом места.

§ 6

Уборка сора и грязи со всего пути трамвая должна производиться в промежутки времени между 12-ю часами ночи и 7-ю часами утра. Уборка сора и грязи в течение дня в интересах общественного здоровья воспрещается, уборка снега должна производиться без замедления и так, чтобы собранный снег между рельсами не служил препятствием переезда и перехода через улицы. Воспрещается посыпка путей следования вагонов солью, как в чистом виде, так и в смешанном с песком виде.

§ 7

Сбрасывание сора и грязи с путей трамвая на смежные части мостовой воспрещается.

§ 8

Движение экипажей по полотну пути трамвая должно быть беспрепятственно, едущие по пути экипажи при приближении вагонов обязаны немедленно очищать путь.

§ 9

При приближении процессий, войск, пожарного обоза и в случае тушения пожаров по линии трамвайного пути остановка вагонов обязательна на столько времени, сколько для той или другой надобности потребуется.

§ 10

При движении вагона по линии, вагоновожатый внимательно следит, чтобы не наехать или не толкнуть вагоном идущих или едущих вдоль линии около рельс, для чего должен во всех мало-мальски опасных случаях замедлять ход и давать

тревожные звонки. Тревожными же звонками вагоновожатый сгоняет с полотна трамвая животных. С целью сделать движение вагона наиболее безопасным, вагоновожатый даёт звонки при встрече вагонов, подъезжая к боковым улицам при проезде ворот, а равно проезжая Красную площадь (базар у сквера), особенно в базарные дни при скоплении публики. При испуге лошадей в запряжке – остановить вагон.

§ 11

Вагоны трамвая должны быть содержимы опрятно и в полной исправности.

§ 12

Вход в вагоны допускается только с правой стороны вагона (по направлению следования) через заднюю площадку, а выход только через переднюю. Дверь вагона со стороны вагоновожатого, во избежание сквозняков, должна быть во время движения закрыта. Открывать окна допускается только с одной стороны, именно с подветренной.

§ 13

Во время движения вагонов воспрещается пассажирам сходить с вагона и вскакивать в вагон.

§ 14

Все вагоны трамвая должны быть снабжены предохранительными впереди вагона сетками, тормозами, звонками, фонарями и всеми нужными принадлежностями при следовании по улицам.

§ 15

Форма одежды для кондукторов, вагоновожатых и контролёров должна быть однообразная и содержаться опрятно, причем они обязаны на фуражках иметь номер.

§ 16

Все без изъятия служащие по эксплуатации трамвая должны быть предупредительны и вежливы к публике. В случае беспорядка они должны обращаться к содействию полиции.

§ 17

Безусловно не допускаются служащие на электрическом трамвае к исполнению обязанностей в нетрезвом виде.

§ 18

Пассажиры занимают места сообразуясь с числом мест в вагоне и не должны стоять внутри вагона и на подножках, а равно и сидеть на перилах площадок.

§ 19

За проезд детей моложе 5-ти лет, не занимающих отдельных мест и находящихся на руках у родителей, плата не взимается. Воспрещается ставить детей на сиденья в вагонах.

§ 20

По уплате денег за проезд, пассажир получает от кондуктора билет и хранит его при себе во всё время переезда для предъявления при контроле. Пассажир, не предъявивший билета контролёру, обязан немедленно уплатить стоимость проезда. Билет действителен только в том вагоне, в котором выдан, и другому лицу не может быть передан.

§ 21

Пассажир, не исполнивший требования относительно уплаты денег, следуемых с него за проезд, обязан, по предложению кондуктора немедленно удалиться из вагона; при неисполнении сего, кондуктор обращается к содействию полиции.

§ 22

Пассажиры не должны затруднять кондукторов разменом денег свыше рубля и сдачу получать вместе с билетом на проезд.

§ 23

Не допускаются в вагоны: 1) находящиеся в нетрезвом виде, 2) больные, 3) лица в нечистой одежде и 4) дамы с длинными острыми шляпными булавками без предохранительных наконечников.

§ 24

Пассажиры могут иметь при себе ручной багаж, объём которого не должен стеснять ни прохода, ни рядом сидящих пассажиров. Не допускаются в вагон вещи, имеющие неопрятный вид или издающие дурной запах, а также живые животные.

§ 25

Курение табаку внутри вагонов, плевание на пол и приклеивание билетов к стенкам и стёклам вагонов воспрещается.

§ 26

За повреждение пассажирами какой-либо принадлежности вагона уплачивается стоимость повреждённого по таксе, утверждённой городским общественным управлением и вывешенном в вагоне.

§ 27

Вещи, забытые в вагоне, кондуктор обязан представить в контору трамвая.

§ 28

Настоящие обязательные постановления, а равно и текст § 26 с примечаниями к нему, а также пункт и § 38 договора от 23 мая 1896 года должны быть вывешены в каждом вагоне на видном месте.

Виновные в нарушении настоящих обязательных постановлений подлежат ответственности по 29 статьи установления о наказаниях, налагаемых мировыми судьями.

Настоящие обязательные постановления, согласно 111 статьи городского положения, получают силу по истечении двух недель со дня опубликования их в Курских Губернских Ведомостях.

*И. д. Губернатора
Вице-Губернатор Дудинский
24 мая».*

С началом Первой мировой войны в города Центрального Черноземья стали пребывать санитарные поезда. Для перевозки раненых в больницы использовались все доступные транспортные средства, в том числе и трамваи. В Курск санитарные поезда начали пребывать с 1 августа 1914 года. Прибывшие вагоны перегонялись с курского вокзала на станцию Курск-город, где неспособных самостоятельно передвигаться раненых переносили на перестроенные открытые прицепные трамвайные вагоны. Моторные вагоны отвозили их к больницам и госпиталям города. Предложение о перестройке вагонов и бесплатной перевозке раненых в любое время суток было высказано директором Курского трамвая Дальбру. Также Дальбру выслал на имя губернатора письмо с приложенными 500 рублями, которые он жертвовал на помощь раненым.

Европейская война застала трамвайное предприятие в фазе переделки. Третья паровая машина была удалена с трамвайной станции и на её месте возвели фундамент для установки дизеля в 320 л.с. с соответствующей динамомашинной. Предвиделась впоследствии установка двух таких двигателей и буферной батареи. Перед войной была получена динамомашинная, но двигатель застрял в пути вследствие военных обстоятельств.

В 1916 году в городах Центрального Черноземья начинается топливный кризис. Все имевшиеся запасы угля и нефтепродуктов направлялись на работавшие фабрично-заводские предприятия, выпускавшие оборонную продукцию.



Ул. Херсонская, напротив городского вокзала, перевозка раненых в городские госпиталю.

Курский трамвай также с 1916 года стал испытывать проблемы с поставкой нефти для трамвайной электростанции, что приводило к периодическим остановкам в движении. Весной 1917 года произошла поломка дизеля электростанции, что привело к введению ограничению на поставку электричества.

27 апреля 1918 года на электростанции Курского трамвая закончилась нефть, и трамвайное движение в Курске остановилось. Для вечернего освещения города и подачи электроэнергии для части зданий в районе за рекой Кур электростанция работала на минимально возможной мощности от имевшихся в городе запасов угля.

30 июня 1918 года Курский трамвай был национализирован, однако бельгийское руководство еще оставалось в городе и управляло работающей трамвайной электростанцией, одновременно собирая всю документацию, касающуюся работы Анонимного Общества.

В начале 1919 года директор трамвая Бернар, инженер по трамваю Рейске, инженер по электростанции Нипокачитский и начальник депо Лафтер собрали рабочих трамвая на совещание, на котором дали распоряжение разобрать трамвайные пути, поскольку они мешают движению экипажей, снять контактную сеть, поскольку она может упасть (завалятся столбы); в вагонах снять моторы и подготовить их к отправке на сохранение в Бельгию. Необходимость этих действий объяснялась тем, что трамвайное движение в Курске больше не возобновится.

Рабочие трамвая возразили на это утверждение и предложили обсудить этот вопрос на следующий день в присутствии председателя Совнархоза Серикова. Не дожидаясь следующего дня, руководство трамвая покинуло город, взяв с собой все документы, чертежи и небольшую часть оборудования. Часть вещей было сдано на ответственное хранение кассиру Северянову С.Э. На следующий день было выбрано коллегиальное управление электростанцией и трамвайным хозяйством из 6 человек, председателем был назначен Домбровский В.В., инженером - Таубе Л.З.

26 февраля 1919 года трамвайное хозяйство было передано Правлению государственных электрических станций г. Курска «Электросвет». Трамвай не работал, всё его хозяйство находилось на консервации. Для запуска его в эксплуатацию не было средств и возможностей. В таком коматозном состоянии Курский трамвай пробыл до 1924 года.



ул. Чумаковская, 4, где располагалось Управление трамвая после 1912 года

ВОЗРОЖДЕНИЕ

Подготовительные работы по восстановлению Курского трамвая начались ещё в 1923 году.

5 августа 1923 года трамвай передан в ведение Курской государственной технической конторы по электрификации Курской губернии «Электрострой», а 18 октября все электрические станции города и трамвайное хозяйство были переданы комбинату №1 «Водосвет» городского отдела местного хозяйства.

Из справки о состоянии трамвайной электростанции с 1923 по 1924 годы.

«На станции трамвая в 1923 году установлен новый дизель в 300 л.с. для работы на освещение и в 1924 году была заменена старая холодная ветхая кровля над машинным отделением трамвайной станции новой тёплой с прокладкой войлока и толи, установлены новые оконные переплёты - зимние и летние - и отремонтировано внутри всё машинное отделение. На дымовую трубу трамвайной станции одето 27 скрепляющих колец и трещины залиты известковым раствором, а также отремонтированы комнаты для рабочих и сделаны тёплые конюшни для обозных лошадей и сарай для угля. Бездействовавший трамвай в 1924 году был отремонтирован Управлением Киевско-Воронежской железной дороги по соглашению с Губисполкомом и 1-го октября пущен в ход, но он требует дальнейшего ремонта, именно ремонта котлов, пути».

В июле 1924 года Курский губисполком одобрил предложение Московско-Киевско-Воронежской железной дороги самостоятельно восстановить трамвайное движение в городе. Губисполком пообещал правлению железной дороги ассигновать все необходимые затраты, но из составленной сметы в 82500 руб. смог выделить только 65000. Состояние трамвайного хозяйства к 1924 году было плачевным. Трамвайный рельсовый путь осел и нуждался в сплошном подъёме на всем протяжении, шпалы и столбы контактной сети подгнили и нуждались в замене. Подвижной состав, состоящий из 12-ти вагонов, пришёл в ветхое состояние и нуждался в капитальном ремонте, а вагон №4, пострадавший в аварии, был совершенно разрушен.

Восстановление трамвая Управление Киевско-Воронежской железной дороги начало весной 1924 года. *«Был отремонтирован рельсовый путь, то есть, произведена сплошная подъёмка пути*

на балласт на протяжении 4000 погонных сажень, перешито 3200 погонных сажень и заменено 1640 шпал. Заменено 180 столбов контактной сети и подвешен новый провод на части ул. Троцкого, прилегающей к Херсонским воротам. На трамвайной станции в местах течи починена крыша над котельным отделением с устройством водосточных труб. У паровых машин расточены цилиндры и заменены поршни на новые с большим диаметром, приобретены приводные ремни на 32 метра каждый шириной в 68 см. Из 12-ти вагонов отремонтировано 9 и в вагонном парке починена крыша, отремонтированы оконные переплёты и произведен ремонт вагонной канавы».

Восстановление трамвая было объектом постоянного интереса горожан и широко освещалось в прессе. 9 июля 1924 года «Курская Правда» писала:

«Курский трамвай будет пущен 1 сентября. Последним постановлением Губисполкома окончательно решён вопрос о восстановлении Курского трамвая. Ремонт путей, вагонов и станции взяло на себя правление М.К.В.ж.д. Уже начались работы по восстановлению в нормальное состояние трамвайного движения. Быстро, по большевистски, было принято решение восстановить трамвай и столь же быстро это будет проведено. Советская власть под руководством коммунистической партии твёрдо и уверенно поднимает свою экономическую мощь, через все мероприятия советской власти проходит главная цель – улучшить быт и условия жизни рабочих и крестьян. И трамвай в этом отношении является одним из средств на этом пути.

Восстановлению трамвая в предыдущие годы препятствовал недостаток и дороговизна топлива. Но теперь республика из топливного кризиса вышла окончательно. Топлива нам хватает не только для потребностей внутри страны, но и для вывоза за границу. Это дало возможность Губисполкому принять столь важное решение и его осуществить.

По твёрдому убеждению Правления дороги, трамвай будет пущен не позже 1 сентября сего года. Ближайшие два месяца будут использованы на подготовительные работы. Проект Губисполкома и условия договора с Правлением дороги заключаются не только в восстановлении трамвайного движения между Херсонскими и Московскими воротами, но также в устройстве новой трамвайной линии до Ямского железнодорожного узла. Последнее мероприятие имеет в условиях нашей

курской действительности колоссальнейшее значение. Линия, соединяющая город и Ямскую, послужит дополнительным соединяющим звеном для железнодорожного пролетариата и населения города Курска.

Наряду с пассажирским движением, трамвай будет содействовать дешёвой перевозке различных строительных материалов на ремонт и восстановление разрушенных домов и других грузов, а также понесёт ощутительный удар безработица в нашем городе».

Вот ещё одна публикация в «Курской Правде» от 28 августа 1924 года:

«ВОССТАНОВЛЕНИЕ Курского трамвая. Трамвай в Курске пойдёт 1-го октября.»

Вопросу восстановления Курского трамвая в настоящее время уделяется особое внимание, как со стороны нашего Губисполкома, так и Губотдела местного хозяйства в правлении Моск. - Киевск. - Воронежской жел. дороги. Руководство работами поручено инженеру управления МКВ ж. д. Н. Е. Ренделю, строителю Мурманской и Черноморско-Кубанской железных дорог, и представителю Губисполкома т. Разинькову.

Как прежде пускались трамваи в России?

Очень просто... Построят сарай (трамвайную станцию), проложат пути, установят столбы и протянут сеть — это была работа местная, русская. А затем из Англии (или из Германии) привезут паровой котел, паровую машину и динамо-машину, со всеми к ним принадлежностями, а в Бельгии или Австрии купят трамвайные вагоны — и трамвайное сообщение установлено.

Так «строились» трамваи во всех городах России, таким же путем был пущен трамвай и в Курске.

Курские трамвайные вагоны.

Вся разница между курским трамваем и трамваями некоторых других городов состоим лишь в том, что в других городах трамвайные вагоны приобретались новые или хотя бы еще довольно хорошие, крепкие, а курские... Курские вагоны имеют за собой очень богатое прошлое. Сначала они долгое время эксплуатировались в Пизе (Италия), затем, слегка подкрашенные, были привезены в Нижний-Новгород (вагоны Курского трамвая не могли быть из Нижнего Новгорода, так как таких вагонов там не было, да и бельгийское Общество не имело отношения к трамваю Нижнего, прим. ред.). И лишь после

изрядной трѣпки в Нижнем, они попали в Курск и здесь, сызнова «омолодившиеся» проработали еще около 2-х десятков лет. Если прибавить ко всему этому еще последние семь лет стоянки в парке, в продолжение которых они успели окончательно сгнить и перержаветь (металлические части), картина состояния трамвайных вагонов будет, пожалуй, достаточно ясной.

Путь

Путь (рельсовая прокладка) был в самом отвратительном состоянии. Шпалы перегнили, а благодаря постоянной езде по ним подвод, грузовиков и проч., — они осели и оторвались от рельс. Пришлось заменить шпалы, исправить мосты, поднять, переложить и вновь перешить весь путь на протяжении 9 верст. Вся эта работа, благодаря удачному подбору рабочих, исполнена настолько добросовестно, что путь, в техническом отношении, приведен в отличное состояние.

Воздушная сеть

Кто из курян не замечал жалкое состояние столбов трамвайной сети? Все они были изъедены, сгнившие, покосившиеся. Сейчас все столбы заменены, перетянута сеть. И вся работа по восстановлению воздушной сети была бы уже закончена, если б поставщик некоторых отсутствующих технических принадлежностей не затормозил в их доставке к сроку. Но все же работа по восстановлению как пути, так и воздушной сети в первых числах сентября будет совершенно закончена.

Ремонт вагонов и парка.

Состояние трамвайного парка не на много, пожалуй, уступило состоянию самих вагонов. Парк заново отремонтирован, для его технических надобностей прорыт погреб и сооружена кладовая. Вагоны вновь перетянуты, годные части использованы, а взамен негодных установлены новые. Моторы в вагонах отремонтированы, а некоторые недостающие принадлежности изготавливаются на Николаевском механическом заводе. К 10-му сентября, по уверениям инженера Ренделя, 9 вагонов будут совершенно закончены ремонтом и окрашены.

На трамвайной станции

На трамвайной станции вся работа по ремонту, как самой станции, так и машин уже почти вся закончена. Перекрыта и окрашена половина крыши. Очищено и приведено в полный порядок всё здание станции. Закончен капитальный ремонт 3-х паровых котлов, для двух из них недостает только дверец. Но

Николаевский завод, где эти дверцы заказаны, обещает отлить их к 5-му сентября.

Котлы, еще раньше переведенные с дровяного на минеральное отопление, теперь совершенно приспособлены к этому. Ранее изношенные две паровые машины и две динамомашинны приведены в полный порядок. Не хватает только ремня, но его достать нигде нельзя было. С трудом удалось добиться согласия Мосрезинотреста выткать на своих заводах необходимый ремень. Обещали к 10-му сентября изготовить. Распределительная доска (регулирующая и распределяющая всю силовую энергию станции уже совершенно готова.

Жесткая экономия средств

Когда была составлена смета расходов по восстановлению трамвая, она выразилась в сумме 82.500 рублей. (Кстати, нужно отметить, что в смете некоторые отрасли работ предвидены не были). Губисполком обещал эту сумму ассигновать. Впоследствии выяснилось, что на восстановление трамвая может быть отпущено всего лишь 65000 р. Делать нечего, пришлось уложить расходы в рамки урезанного бюджета. Для этого надо было проводить жесткую экономию расходования средств. И эта экономия была проведена. Маленький пример: оборудование конторы станции обошлось всего в 16 р. 50 коп; - сюда включен расход по покупке портрета Ильича.

Работа была очень трудной. Преодолеть множество разных препятствий было ещё труднее, но работу эту надо было выполнить, и она выполняется. - А к 1-му октября трамвай в Курске всё же пойдёт! - заключил тов. Рендель, прощаясь со мной.

Л. Сезерцев.»

Вот что писала «Курская Правда» 23 сентября 1924 года. **«По Курску. По комбинату «Водосвет.** Управлением комбината «Водосвет» усиленно используется конец строительного сезона для приведения в полный порядок электростанций и водопровода. Ремонт трамвайной станции. Перекрыта крыша и сделана тёплая кровля над машинным отделением трамвайной (вспомогательной) станции. Установлены новые основные и двойные оконные рамы и исправлена дымовая труба. Ремонт дизелей. На Тускарной электрической станции дан текущий ремонт дизелям, а также приступлено к капитальному ремонту одного дизеля. Ремонт воздушной линии. Спешно устана-

вливаются 100 новых дубовых столбов на главной магистрали воздушной электрической линии. Снабжение топливом. Нефтяным топливом электрические станции снабжаются полностью местным нефтескладом. Электрические станции будут работать без перебоев. Благодаря произведенным ремонтам как самих станций, так и машин, а также обеспечения топливом, можно вполне надеяться, что электростанции будут работать вполне удовлетворительно и подача электрической энергии будет происходить без всяких перебоев».



Группа участников восстановления Курского трамвая, в нижнем ряду третий слева - И.И. Разиньков.

Несмотря на урезание сметы, 1 октября 1924 года трамвайное движение в Курске было возобновлено сначала шестью вагонами, а затем постепенно их количество увеличили до девяти. Трамвайное хозяйство находилось в обслуживании комбината № 1 «Водосвет».

Газета «Курская правда» посвятила этому событию первую полосу. Вот что она писала: **«Новенькие вагоны Курского трамвая отныне, бегая по городу, будут вызванивать гордую песню о победе советского труда. ПРИВЕТ ТВОРЦАМ ТРАМВАЯ! «Привет творцам!** Сегодня в Курске – большой праздник. Сегодня по звонким рельсам побегут быстрые новенькие советские вагоны, нами, советским Курском пущенные. Много было сомневающихся, когда три месяца (всего 3 месяца) тому назад был поднят вопрос о восстановлении Курского трамвая. Много было товарищей, считающих, что Курску не под силу пустить свой трамвай. Но было много и товарищей, считавших, что Курску трамвай нужен, и что Курск свой трамвай восстановить может. Сегодня мы уже знаем, кто был прав. Сегодня мы ещё раз убеждаемся, что нет невозможного для творческих сил трудящихся. Сегодня мы видим воочию, что мы работать умеем и восстановить свой город сумеем. Эти новенькие вагончики, которые, весело позванивая, несутся сегодня по Курску, вызванивают нам радостные песни победы труда, вызванивают гимн советскому народу, своими собственными силами строящему своё дело. Мы рады сегодня приветствовать творцов нового, советского Курского трамвая. Мы приветствуем всех работников Курского трамвая и шлём им пожелание домчать в ближайшие годы свои вагончики и до Ямской, и до Казацкой, и до самых далёких окраин нашего города. Мы поздравляем граждан Курской губернии с большой победой на нашем губернском фронте. Гр. Цыпин».

«Берегись! Раздавит! На меня этот вечер, в субботу, произвёл такое впечатление: или в городе большой пожар, или большой престольный праздник. Мастеровщина, пошабашив, шагала по камням тротуара. Среди пёстрых детских рубашонок и стройных голых ног путались ничего не понимающие собаки. Старушки медленно плелись от всенощной, шевеля сухим пергаментом тонких губ. И растопылив ноги, обутые в стоптанные валенки, разинув рот и глаза, стоял дворник «Дома матери и ребёнка». – Гляди-кось... идёт!.. идёт!.. – Посторонись, родненький, из-за твоей лохматой головы ничего не видать... – Ур-р-ра! – гаркнуло сразу несколько детских глоток. Старушка в чёрном платке часто-часто закрестилась... Двое у телеграфного столба перекидывались словами: – Пустили таки... – Да. Никак не думалось, что они это могли сделать. – Сделали, пожалуй, не они... Инженеры за них работали. – Нехай инженеры работали, а

дело вели коммунисты... А дальше в толпе, провожающей вагон трамвая: - И красной краской выкрасили: «знай, мол, кто восстановил». - Конечно, рабочая рука дотронулась. Директором, слышать, рабочий назначен, самый что ни на есть натуральный, трамвайщиком был лет семнадцать... - Ну и нехай, - плюнул жёлтой слюной человек в шинели с «ясными пуговицами». Человек этот был сух, как вобла. Пробный вагон трамвая возвращался обратно. Поравнявшись с воблой в шинели, он издал несколько тревожных звонков. Кто-то дёрнул воблу за рукав и крикнул в ухо: - Берегись, ваше благородие, раздавит!! **Некий Марк**».

«На службе революции. Для специалиста, подобного Николаю Ефимовичу Ренделю, главное - живое, полезное, нужное всем дело. Для этого он отдал 15 лет своей жизни строительству железнодорожного транспорта, для этого он последние месяцы посвятил себя восстановлению курского трамвая. Окружённый энергичными, уверенными в успехе своего дела работниками, тов. Рендель сумел проявить много выдержанности, настойчивости и умения малыми средствами достичь больших результатов».

«Воля, победившая в борьбе. Многие в нашей действительности кажется никогда и ни при каких условиях непреодолимыми. Мы бедны, у нас нет материалов, мало специалистов, опыта, сноровки. И вдруг, при всех наших недостатках, за какие-нибудь два месяца почти заново восстановлен трамвай... Говорят, у него исключительный запас воли и энергии. Это - сущая правда. Ведь он - пролетарий. С 10 лет пошёл на работу. До революции был токарем, потом механиком на курском трамвае. Проработал немало - 17 лет. Тов. Разиньков был беспартийным, но после смерти В.И. Ленина пошёл в РКП, довершать начатое Ильичом великое дело. Будучи ещё беспартийным, теперешний главный руководитель трамвая 2 года избирался членом горсовета, а в последний год избран членом Губисполкома».

«(Объявление рамке) Сегодня, в 5 ч. в здании Губпрофсовета созывается **СОВМЕСТНОЕ ЗАСЕДАНИЕ ПЛЕНУМА ГУБИСПОЛКОМА, ЧЛЕНОВ ГУБКОМА, ЧЛЕНОВ ГОРСОВЕТА И ПРАВЛЕНИЯ МКВ ж.д.** На заседание приглашаются представители всех месткомов, фабзавкомов и секретари ком'ячеек. Повестка дня: 1) Доклад о промышленности и 2) Текущие дела. Перед переходом к докладам будет совершено **ОТКРЫТИЕ ТРАМВАЙНОГО ДВИЖЕНИЯ**».

«Курская Правда», 1 октября 1924

года:

«Правление «Водосвета» доводит до сведения учреждений и граждан гор. Курска, что **ОСТАНОВКИ ТРАМВАЙНЫХ ВАГОНОВ** по пути их следования назначены в следующих пунктах:

ПО ул. ТРОЦКОГО.	ПО ул. ЛЕНИНА.
1. Шпили по ул.Троцкого.	9. Здание губпроф.....
2. Воротная ул. и Сиротская.	10. Улица Бебеля и Почтовая.
3. Чеховская и Даньшинская.	11. Золотая и ул. Робеспьера.
4. Здание Зимнего театра им. Щепкина.	12. Мирная и Садовая.
5. Ртищевская и Пастуховская.	13. Здание детского городка III-й Интернационал.
6. Электрическая станция трамвая.	14. Здание губисполкома.
7. Улица Невского и Сосновская.	15. Ворота ул. Ленина.
8. Красная площадь и 1-й городской сад.	16. Шпили ул. Ленина.



Все участники восстановления Курского трамвая по-лучили памятные серебряные именные медали. Вот имена некоторых из них: И. Желудков, В. Домбровский, Н. Беляев, слесари Я. Круль, И. Разиньков, столяр И. Соласенко, токарь И. Яковлев, молотобоец П. Реутов, Я. Пахомов, токари С. Канищев, С. Сошников... А первым советским директором Курско-го трамвая стал И.И. Разиньков.

Из протокола заседания Президиума Курского губернского исполнительного комитета.

«Слушали - Положение-инструкцию комиссии по восстановлению Курского трамвая, проект штатов служащих по управлению трамваем и вопрос об изыскании оборотных средств для работы трамвая.

Постановили. Инструкцию утвердить. Поручить комиссии в составе представителей от ГубФО, ГубРКИ и ГОМХ под

председательством первого в недельный срок рассмотреть представленный проект штатов служащих по управлению трамваем и представить своё заключение в президиум ГИК. Утвердить размер платы за проезд 2-х станций (от спилей и до спилей) в 15 коп., поручить комиссии по восстановлению трамвая доработать вопрос о плате за проезд одной и двух остановок. Отпустить из топливных запасов, приобретённых Губисполкомом для нужд учреждений г. Курска двухмесячную потребность топлива для трамвая, считая эту выдачу взаимобразной с покрытием через 3 месяца».

2 октября 1924 г. утвержден штат Управления Курским трамваем:

- Управление и контора - 6 ед.
- Центральная станция - 22 ед.
- Воздушная сеть - 3 ед.
- Служба пути - 11 ед.
- Служба движения - 47 ед.
- Парк и мастерские - 30 ед.

Всего - 119 ед.

Вот что писала «Курская Правда» 3 октября 1924 года об открытии трамвайного движения: «**Трудовое достижение особенно дорого.** Капиталистический мир не знает достижений, которые весь трудовой народ принял бы за свои. Он не знает поэтому и радости хозяйственных побед, которая охватывает широкие трудящиеся массы. У нас, в Советском Союзе, каждая, хотя бы и маленькая, победа нам ценна и дорога тем, что она достигается не туго набитой капиталистической мощью, а трудовыми копейками трудящихся – рабочих и крестьян. Поэтому каждое достижение у нас сопровождается всенародным торжеством. Так было у нас и 1 октября – в день открытия Курского трамвая. Не было, правда, широких демонстративных шествий, не было громких митинговых речей. Но во всём сквозило торжество. Несмотря на обычно тихие в Курске послеобеденные часы, улицы кишмя кишели народом. Тут и рабочие, сознательно участвующие в торжестве, тут и просто любопытные, которые рады поглазеть на невиданное зрелище, тут и толпы ребятишек, наполняющих улицы своим весёлым шумливым гамом. Новые вагончики трамвая – показатель живой сознательной мощи Советского Союза – как бы объединяют всех в

одно сплошное ликование. **Хозяин города открывает движение.** А в зале Губпрофсовета тем временем заседает пленум Городского Совета. Он, хозяин города, отмечает этот день как светлый радостный момент в истории революционного Курска. - Много преодолено препятствий, - говорит председатель Горсовета тов. Прядченко, - много затруднений и недостатков приходилось заполнять волей к победе, верой в успех всех работавших на восстановлении трамвая. - Это достижение, говорит далее тов. Прядченко, - в условиях нашей послевоенной разрухи, при обилии наших нужд и потребностей - маленькое. Много работы ещё предстоит впереди городскому Совету. Жить дальше в таких условиях антисанитарии, отсутствия жилищ и других городских недостатков мы не можем. Но восстановленный трамвай - это живой свидетель революционной настойчивости, воли и здорового труда курских трудящихся, которые, несомненно, скажутся столь же полно и в будущих работах. Тов. Прядченко отдаёт должное правлению МКВ ж.д. в лице его председателя т. Черного за инициативу, средства и руководство восстановительными работами по трамваю, инженеру Ренделю и т. Разинькову - непосредственным проводникам трамвайных работ, доведённых ими до конца. После этого выступают ещё т.т. Черный и Колдаев, в кратких речах приветствуя курских трудящихся с достигнутым успехом, свидетельствующим о неиссякаемой творческой силе трудящихся Советского Союза.

Народный дом будет восстановлен. Затем собравшиеся высыпают на улицу, где их поджидают разукрашенные флагами новые вагончики трамвая. Первый рейс, первая поездка принадлежит хозяину. Сопровождаемые резвыми криками ребятишек, вагоны помчались к Московским воротам, к ныне ещё разрушенному, но ждущему своего скорого восстановления народному дому. Здесь небольшой митинг. Он смахивает, как правильно отметил в своём выступлении тов. Гусаков, на прежние массовки революционеров, устраивавшиеся на окраинах городов, вдали от змеиного ока царских жандармов. Внутри дома разруха, темень. Митинг устраивается перед домом. Выступают т.т. Разиньков, Цыпин, Седых и Гузьков. Выступающие уверенно выражают в своих речах желание трудящихся г. Курска во что бы то ни стало месяца через 2 - 3 восстановить этот, зияющий ещё впадинами вместо окон, народный дом. Этот дом будет восстановлен. Он будет носить великое имя учителя и вождя пролетариата - Владимира Ильича. Этот дом станет рассадником

света, культуры и просвещения для многомиллионной тёмной ещё массы Курской губернии. – Восстановленный трамвай, новые вагончики, привезшие нас сюда – это залог неисчерпаемой, всё растущей воли к трудовым успехам курских трудящихся. Через пару месяцев об этом будет также говорить и восстановленный народный дом имени Ильича». (прим. Дом Ильича – теперь здание Курской государственной филармонии).

В этом же номере «Курской Правды» имеется заметка под заголовком **«По Курску. Правила трамвайного движения»**. «2 октября с утра пошли 5 трамвайных вагонов. К вечеру был пущен и шестой. К концу будущей недели трамвайное движение будет обслуживаться уже 9-ю вагонами. **135 концов в день.** Движение трамвая происходит с 7 часов утра до 11 часов ночи. Таким образом каждый вагон трамвая будет делать 15 концов в день, что при наличии 6 вагонов даст 90 концов, при 9-ти вагонах трамвайное движение будет доведено до 135 концов в день. **3 станции.** Трамвайных остановок, как и 7 лет тому назад, установлено 17; станций – 3: от шпилей по ул. Троцкого до Красной площади, от Красной площади до шпилей ул. Ленина, а также от Госбанка до моста на Куре. **Плата и абонемент.** Плата за проезд одной станции установлена в 8 коп., за полный конец – 15 коп. Для учащихся введена льготная плата за одну станцию – 5 коп., за 2 станции или полный конец – 10 коп. Кроме того, для удобства граждан введены абонементы. Цена абонементной книжки на 1 станцию (24 билета) 1 р. 60к., на полный конец (15 билетов) – 2 рубля. До изготовления новых билетов, в обращение пока пущены запасы прежних билетов и абонементных книжек. **Обслуживающий персонал.** Обслуживающий персонал набран из старых служащих трамвая и будет пополняться свежими силами из комсомольцев».

(Пояснения: 1 конец для вагона – полный рейс туда и обратно, полный конец для пассажира – рейс от одной конечной станции до другой. На ул. Херсонской (ныне Дзержинского) со старых времён существовал мост через реку Кур, сейчас Кур протекает в районе Центрального рынка в трубе, которая начинается перед Центральным рынком и заканчивается за зданием Госцирка на ул. Сонины).



Восстановленный бельгийский вагон на ул. Ленина.

Повествование о первых днях работы восстановленного Курского трамвая хочу дополнить цитатой из книги курского краеведа Владимира Степанова «С Каминским по старому Курску», где Степанов приводит воспоминания Г. Каминского, бывшего личным свидетелем этих событий.

«Ребята из компании Гени Каминского с интересом ожидали момента открытия трамвайного движения. Он настал 1 октября 1924 года, когда на главных улицах Курска: Ленина и Троцкого вновь раздались долгожданные трамвайные трели - курский трамвай возобновил свою работу. Для этого в сжатые сроки была выполнена очень трудная работа по восстановлению всего трамвайного хозяйства. Кадровые рабочие с энтузиазмом взялись за большое для города дело и выполнили своё обещание - первые трамвайные вагоны, громыхая, выехали из депо.

Проехать на трамвае ребятам очень уж не терпелось, хотя извозчиками в их семье все пользовались по надобности и особых транспортных проблем как будто у многих горожан не было. Стоимость проездного билета на трамвай была установлена в восемь копеек, на что можно было купить, к примеру, порцию дешёвого мороженого и в придачу пару ирисок. Родители дали ребятам деньги на трамвайный проезд до Московских шпилей и обратно. В первые же рейсы ребята уже толпились на остановке

у одноэтажного здания гражданского суда, стоящего и ныне на углу улиц Дзержинского и Дружининской.

Трамвайный вагон, идущий со стороны депо, расположенного на Выгонной улице, ждали недолго. Вскоре он появился с яркими красными боками и жёлтыми номерными знаками. На белом фигурном маршрутном табло не был проставлен номер "марки", как тогда говорили куряне, ибо маршрут трамвая был единственный: Херсонские шпилы - Московские шпилы. Правда, трамвай мог свернуть с улицы Троцкого, где стояли старинные шпилы на Выгонную улицу (ныне ул. 50 лет Октября) и, не проехав двести метров, сворачивал по одним из четырех стальных путей в огромные распахнутые ворота вагонного депо.



Электроцех трамвайного депо.

Деревянное здание депо было небольшое, со световыми фонарями на железной крыше и четырьмя высокими арочными двухстворчатыми деревянными воротами. В раскрытые пасти ворот тянулись рельсовые пути и всегда было видно, как в депо и находившемся за ним хозяйственном дворе под открытым небом стояли трамвайные вагоны.

...Тем временем к трамвайной остановке мягко подкатил трамвай, все время подтренькивая: "Блям-блям-блям". Вагоно-

вожатый блестящей золотом круглой ножной педалью вызывал нервное позванивание звонка. Ребята сразу же ринулись к решётчатой подножке открытой задней площадки и с жадным любопытством ввалились в салон вагона, уже забитый пассажирами.

Кругом на верхних закруглениях стен, переходивших в белый потолок, были наклеены рекламные плакаты. Ребята с интересом начали читать крупные буквы текстов: "Зубки режутся у гражданочки, покупайте ей бараночки", "Магазин Гнучева", сопровождаемый адресом его владельца, "Нигде кроме, как в Моссельпроме"; "Покупайте ландрин и рокс"; "Качество хал выше похвал". Потом дошли до чтения текста: "Когда бык идёт к корове с визитом, он моется всегда стирольнозитом". При чтении последнего текста ребята покрутили головами, переговариваясь между собой, явно не понимая смысла прочитанного, хотя рядом висевший плакат магазина "ТЭЖЭ" был им очень ясен.

Оплатив свой проезд и ознакомившись со словесной рекламой, ребята по ходу движения трамвая стали знакомиться с внутренним его видом. Пассажиров в вагоне было много. Часть из них сидела на продольных лавках спиной к окнам, а остальные ехали стоя, держась за ручки свисающих с потолка ремней. На лавках могли сидеть не более 24 пассажиров, а вообще трамвайный вагон был рассчитан на перевозку 48 человек. Металлическая конструкция вагона была внутри обшита деревом. Передняя и задняя площадки вагона были открытыми. Вагоновожатый всё рабочее время стоял на ногах. Десять пассажиров могли стоять в небольшом вагоне, а остальные могли тесниться на площадках.

Ребята с Геней выбрались из салона на заднюю площадку, откуда лучше был виден проезжающий мимо них центр города. Уже проплыли перед ними на улице Ленина красивый портик Ильинского храма, потом проехали мимо готической кирхи с выложенными лицевым кирпичом стенами, высоким острым шпилем и толстым золочённым крестом, отбрасывающим от себя ослепительные лучи солнца, потом промчались у Благовещенской церкви и здания губкома РКП(б), построенного в начале прошлого века в псевдорусском стиле для крестьянского Поземельного банка, на архитектурный стиль которого часто обращал внимание преподаватель рисования в школе, где учился Геня Каминский.

Трамвайный вагон нырнул под арку больших триумфальных Московских ворот, построенных в честь императора Александра I,

и выехал на Скорятинскую площадь, ранее называемую Десято-Пятницкой, где высилось скучное здание исправительной тюрьмы, свернул в сторону спилей, стоявших тогда на нынешней Московской площади, на которой находились переводные стрелки на второй путь. Там была, как и в дореволюционное время, последняя из 12-ти трамвайных остановок.

В тот час, когда они приехали на конечную станцию трамвая, им не хотелось тратить восемь копеек на обратный путь, и с лёгким сердцем сойдя с порожек вагона, отправились через весь город домой пешком, предвкушая по пути купить мороженое и пару ирисок...

Потом Геня Каминский с друзьями много раз ездил на трамваях. Колёса вагона мерно постукивали на стыке рельс, отчего задняя площадка лёгкого трамвая слегка колебалась. Ребята, обнаружив ритм, особенно, когда вагон спускался с горы, в такт колебаниям площадки дружно и ритмично её раскачивали. Амплитуда колебаний постепенно увеличивалась, после чего на площадку вырывалась гневная кондукторша и в грозном крике предупреждала озорников ссадить на первой же остановке...

В школе №11, в одном классе вместе с Геней Каминским, учились дети старшего электромонтера городской электростанции Калущкого: Иван и Татьяна. Ваня часто говорил ученикам в классе, что после уроков пойдёт к отцу на станцию. Однажды Геня увязался с ним, чтобы побывать внутри электростанции, которая его всегда влекла своим красивым кирпичным фасадом, сложенным из красного лицевого кирпича, высокой вытяжной трубой, из которой всегда валили клубы белого дыма, протяжным шипением высоких струй пара, когда машинисты спускали его из котлов.

Здание электростанции стояло напротив Пролетарского сквера, рядом с оградой Георгиевской церкви. Оно ещё издали выделялось среди других построек своей крутой двухскатной крышей. От улицы станцию отделял небольшой зелёный скверик, засаженный клёнами и ограждённый чугунной художественной решёткой. К зданию станции от улицы был проложен кирпичный тротуар.

Центральный вход в здание электростанции располагался не с нынешней улицы Дзержинского, а с восточной стороны здания и глядел на дворовый фасад здания бывшей гостиницы "Лондон", стоящей на улице Добролюбова.



Совсем рядом от входа, на втором этаже здания станции располагалось помещение, где работал отец Ивана. Оно было заполнено шкафами, переносными лестницами, бухтами проводов, на полу лежали стальные "когти" для лазания монтажников по деревянным опорным столбам, тут же горками лежали резиновые перчатки. Здесь мальчики нашли Калущкого.

- Пап, мы пришли...

- Ну, чего вам надо? - проворчал недовольным тоном старший электромонтёр.

- Покажи машины, - попросил Иван, хотя сам уже много раз их видел. Отец с ребятами не пошёл, а поручил провести экскурсию одному из своих монтажников.

Тот сначала повёл ребят в котельную, расположенную в южной части здания, где находились два горизонтальных котла, питавшие паром две паровые машины, на валу которых в машинном зале находились генераторы постоянного тока, а осмотрев бегло котельное хозяйство, перешли в помещение водоподготовки и хранения в больших цилиндрических ёмкостях дизельного топлива. Но самое интересное для ребят началось с осмотра большого машинного зала, хорошо освещённого лучами

солнца через громадные окна. В ночное время зал обычно был залит светом электрических ламп, подвешенных под высоким потолком, ниже которых двигался мостовой кран.

Гене понравился монотонный шум, исходивший от трёх дизельных агрегатов фирмы "Зульцер". На одном валу с дизелями находились электрические генераторы постоянного тока напряжением в 660 вольт. Кроме них был ещё один агрегат на напряжение в 440 вольт. Это напряжение подавалось на специальный моторный делитель напряжения Доливо-Добровольского, с которого снимался ток в 220 вольт, подаваемый в сеть для освещения Западной части города в отличие от восточной, питаемой электростанцией, стоявшей на берегу реки Тускарь, рядом с которой в начале тридцатых годов выросло здание Центральной электростанции, которую горожане именовали ЦЭСом.

У западной стены машинного зала находился большой электрощит, где на серых мраморных панелях располагались стрелочные приборы; амперметры, вольтметры, ваттметры, приборы защиты, электрорубильники. Потом монтер подвел ребят к самому интересному, показывая искрящиеся коллекторные щетки и поясняя, что исправный коллектор не должен так сильно искрить.

Здание станции было сооружено в 1897-1898 годах акционерным обществом "Курский трамвай" на бельгийский капитал для снабжения электрической энергией работы трамвайного движения. Осенью 1900 года с этой станции стала поступать электроэнергия для освещения первых 37 дуговых фонарей мощностью по 800 свечей на Московской и Херсонской улицах, а также ряда учреждений и частных квартир. Но мощность станции была очень небольшая. Поэтому в 1901 году акционерное общество "Курский трамвай" заключило с городской думой контракт на устройство в городе постоянной сети электрического освещения и построило на берегу Тускари электрическую станцию мощностью в 603 киловатта. С пуском в Курске в 1934 году Центральной электрической станции отпала необходимость эксплуатировать первую в городе маломощную бывшую бельгийскую электростанцию и её ликвидировали, переделав капитальное здание в городскую баню, просуществовавшую до семидесятых годов прошлого века.

Пока мальчишки заворуженно стояли у генератора, к ним подошёл мастер Зюбан. Низкорослый, плотный, ещё не старый,

но уже седеющий, с усами, как у легендарного Тараса Бульбы, он отлично знал городское электрическое хозяйство, умел оперативно решать трудные технические задачи. Потом ещё не раз приходили ребята на электрическую станцию бывшего трамвая и если видели мастера Зюбана, стремились расспрашивать его, потому что никто не мог так доходчиво изложить суть технического вопроса, как он.

Автор этих строк тоже помнит очень старческую фигуру мастера М. Е. Зюбана, беспрекословного знатока курских кабельных сетей, когда пришлось работать на ЦЭСе мастером теплоэлектrolаборатории, впервые вычерчивая на огромном генеральном плане города линии подземных электрических коммуникаций. Зюбан, старчески кряхтя, садился на стул, всматривался в расчерченные прямоугольники городских кварталов, разъяснял суть дела и на огромном настенном планшете прорисовывались благодаря его великолепной памяти линии подземных сетей...».

Однако первоначальные восстановительные работы не могли обеспечить бесперебойное функционирование трамвая. Впоследствии ремонтные работы продолжались. Было заменено 60 штук рельсов, 500 шпал. Отремонтировано ещё два вагона и построен новый вагон с закрытыми площадками. Приобретено 50 бандажей, 20 зубчатых шестерен, обмоточный провод для ремонта двигателей, а также мелких запчастей, таких как, ролики для токоприёмников, тормозные колодки, ручки и т.п. Сделан заказ на буксы и шестерни для вагонов и коллекторы для двигателей. Контактная сеть по ул. Троицкого в тех местах, где раньше она держалась на растяжках, перевешена на кронштейны, укрепленные на столбах. Трамвай работал в это время в две смены с 7 часов утра и до 11 часов вечера. На движение трамвая работала только одна паровая машина станции. Во время пуска нескольких вагонов одновременно машина загружалась полностью, и в случае увеличения числа вагонов на линии возможно отбивание автомата защиты. В случае увеличения количества вагонов для предотвращения аварийного отключения пришлось бы запускать на электроснабжение трамвая и вторую машину, что оставило бы станцию без резерва. Таким образом, расширение трамвайного движения в Курске могло стать возможным только после пуска новой городской электростанции, так как расширение старой трамвайной станции было невозможно из-за ограниченности её территории.

Вот данные о работе Курского трамвая за конец 1924 и начало 1925 года.

Месяцы	Перевезено пассажиров, чел.	Выручка, руб.	% наполняемости вагонов	Сделано рейсов	Выпуск вагонов средний, ед.
Октябрь 1924 г	184850	15790,03	-	2516	-
Ноябрь 1924г	192478	16381,92	56,3	3256	8,4
Декабрь 1924г	189869	15941,34	52,9	3379	9
Январь 1925г	179804	15154,35	47,5	3586	8,8
Февраль 1925г	163447	13716,61	46,4	3310	8,9
Март 1925г	181548	15179,49	44,3	3846	8,8

Анализ кадров Курского трамвая показал, что из всего штата, составлявшего 103 человека, необходимое специальное образование для занимаемой должности имело только 28% сотрудников (29 человек). Остальные 72% (73 человека) не имели необходимой квалификации.

8 июля 1925 года директор «Водосвета» представил проект организации льготного проезда на Курском трамвае. Вот полный текст проекта: *«Полная себестоимость перевозки одной пассажиро-станции за истекшую первую половину года выразилась в 15 коп., при существующем тарифе в 15 коп. Исходя из указанной себестоимости цену льготного проездного билета на трамвае за полную станцию возможно установить в 3 руб. 60 коп., руководствуясь следующим расчётом: пассажир пользуется льготным проездным тарифом только при проезде на работу и обратно, то есть 2 раза в день или 48 раз в рабочий месяц, со скидкой в 50% с вышеуказанной себестоимости, то есть 7,5 коп за станцию, что в месяц даст $7,5 \times 48 = 3,6$ руб., а полстанции 1 руб. 80 коп. в месяц. Проезд пассажиров по льготному тарифу «Водосвет» мыслит организовать путём введения особых проездных льготных книжек по образцу существующих абонементных книжек, что позволит легко осуществить контроль проезда и учёт движения пассажиров».* (Примечание: под одной пассажиро-станцией понимается весь тогдашний маршрут от Московских до Херсонских шпилей).

Сохранившиеся документы того времени дают более детальное представление о деятельности Курского трамвая. Из справки по городскому хозяйству за 1925 год.

«К началу операционного года трамвайное движение в Курске было восстановлено. Оно обошлось в 70 380 рублей, из которых «Водосвет» уже погасил 45 000 рублей, так как трамвайное движение является безусловно выгодным. В смете 1924/25 года предполагалось перевезти 178860 пассажиров. Фактически с 1 января по 1 октября 1925 года перевезено 1 919 286 пассажиров, то есть в среднем в день 7 182,2 пассажирских станций. Средний процент наполнения вагонов предполагался в 30%, фактически же выразился в 47,4%. Выручка от перевозки пассажиров предполагалась в год на сумму в 529,72 рубля, фактически – 143 568,76 рублей. В довоенное время в 1910 году выручка выражалась в день в сумме 290,73 рубля.

По расширению путей трамвая предположено провести до Ямского вокзала линию длиной в 2,7 км, стоимость чего выразится 1360204 рубля, и по Раздельной улице для грузового движения на 2,96 км со стоимостью 229 064 рубля. С проложением линии для грузового движения перевозка хлебопродуктов по трамваю станет дешевле на 3,5 копейки с пуда»

Доклад «Водосвета» по электрическому трамваю.

«С 1 октября прошлого года (1924-го) открылось движение Курского электрического трамвая. Для обслуживания трамвая был набран штат кондукторов, вагоновожатых, контролёров, часть из прежних служащих и часть из комсомольцев и членов ВКП(б). Некоторые рабочие электрических станций использованы для обслуживания трамвая, как машинисты, слесаря и т.п. Организация предприятия была произведена «Водосветом».

Приведен в должный порядок прежний запас билетов и заказано новое количество их, а также заказаны: книги, плакаты и пр. Отремонтированы сумки для кондукторов. Для паровых котлов изготовлены и установлены новые чугунные рамы и дверцы для топков. Приобретена смазка для вагонов, 50 роликов простых (для токоприёмников) и 50 зубчатых для гололёдки, контрольные ручки двух сортов, рельсовые колодки 50 штук. Сделан заказ на изготовление 50 штук бандажей для колёс трамвая на сумму 3 400 рублей, за что дан задаток 843 рубля, первая партия которых в количестве 13 штук получена.

Приобретено 8 штук больших и 13 штук малых шестерен, за которые уплачено 725 рублей.

Приобретен гибкий металлический рукав для продувки сажи с кипяtilьных труб паровых котлов, три пары водомерных кранов, водомерные стёкла с резиновыми кольцами (использовались для визуального контроля уровня воды в паровом котле). Кроме того, сделана заявка на запасные части к паровым котлам: трубы, грязевики, секционные коробки, краны и прочее, ибо железная дорога не произвела ремонт паровым котлам, которые имеют слабым местом грязевики, подлежащие замене новыми.

Силами и средствами «Водосвета» отремонтированы капитально ещё два вагона, причём раньше применялись керосиновые лампы для освещения буфера, теперь в одном из вновь отремонтированных вагонах применено электрическое освещение буферного фонаря. Всего в настоящее время имеется 11 вагонов отремонтированных и приступлено к капитальному ремонту последнего вагона. В нём проектируется устройство закрытых площадок для защиты вагоновожатого от ветра и дождя, как это есть в вагонах больших городов.

Сделан заказ на домкрат для подъёма вагонов, 200 штук угольных щёток и приобретен обмоточный провод для вагонных моторов. В запас топлива для трамвая приобретено 20 000 пудов угля, что достанет почти на два месяца.

Задолженность Управлению Киево-Воронежской железной дороги за восстановление трамвая регулярно погашается. Уплачено по сей день 20 540 руб. 78 коп, из которых 14 000 руб. уплачено наличными, остальные погашены счетами за материалы, воду, электроэнергию. Прилагаемые исполнительные сметы указывают на полную окупаемость предприятия с остатком сумм на амортизацию и погашение долга, и даёт возможность производства дальнейшего ремонта.

Всего рабочих на трамвае следующее количество:

- Подвижной состав - 52 чел.
- Электростанции - 23 чел.
- Служба пути - 6 чел.
- Воздушная сеть - 3 чел.
- Ремонтные мастерские - 24 чел.

Всего - 108 чел.

Конфликтов с рабочими не было. Спецдежда выдана. Вагоновожатым и кондукторам даны валенки, полушубки и плащи; кочегарам – ботинки; монтерам воздушной линии – полушубки и валенки».

Подписано директором и инженером «Водосвета».

За 1925 год перевозка пассажиров составила 2 800 000 человек. Стоимость проезда: 8 коп. - 1 станция, 15 коп. - 2 станции.

Итак, трамвай восстановлен и работает, но построенной ещё бельгийским Обществом линии, проходящей через центр города, стало уже недостаточно. Нужна была надёжная и удобная транспортная связь предместий и слобод с самим городом. Вопросы расширения трамвайной сети Курска начали обсуждать ещё в начале 1925 года. Вот статья на эту тему в газете «Курская правда» за 29 января:

«Новые трамвайные линии. Осенью прошлого года был пущен городской трамвай, бездействовавший в течение ряда лет. Восстановление курского трамвая, в силу технических причин, многие считали невозможным. Однако упорство специнженеров, коммунистическое отношение к поставленной себе цели рабочих масс и стремление всех трудящихся к культурному строительству преодолели, казалось, невозможные технические условия и трамвай был восстановлен. По городу, из одного конца в другой, весело побежали заново отремонтированные, пахнувшие свежей краской вагончики, оживляя движение двух главных улиц, шумом своим возвещая победу пролетариата над недавней разрухой и запустением.

Строившее Курский трамвай акционерное бельгийское Общество не преследовало целей рациональной прокладки линий, не принимало во внимание принцип связки отдаленных частей города с центром, а преследовало исключительно цель выгодной эксплуатации и получения солидных барышей.

Этим и объясняется то, что наш трамвай построен как-то несуразно. Линия его проходит в центре города, не связана ни с крупным железнодорожным узлом — станцией Ямская, ни хотя бы с ближайшими окраинами города: сл. Казацкой, сл. Стрелецкой, Цыганским Бугром и т. д. Такая прокладка, не захватывающая рабочих окраин, не может быть признана рациональной в советском городе, для которого интересы рабочих, и вообще трудящихся, должны стоять на первом плане.

3-го января на техническом совещании ГОМХ'а был поднят вопрос о прокладке новых трамвайных линий, которые устранили бы указанные дефекты. Этот вопрос вызвал оживленные прения, в результате которых единогласно был принят проект постройки следующих дополнительных линий: Московские ворота — Ямской вокзал; Московские ворота — артиллерийские парки; Московские ворота — Херсонские ворота через следующие пункты: по Гоголевской улице, мимо винокуренного завода в слободу Казацкую, далее по Луговой улице на Покровскую, вдоль по Покровской до Воротней ул. и вдоль Воротней до ул. Троцкого; Херсонские ворота — Чертов мост по Подольско-Харьковскому шоссе (сейчас на месте Чертового моста находится транспортная развязка ул. Энгельса - ул. Литовская - ул. Сумская) и угол Авраамовской ул. и ул. Троцкого до конца Раздельной, через Барнышевский мост. Последней линией связывается центр города с Цыганским бугром. Таким образом, если губернскому отделу местного хозяйства удастся провести в жизнь намеченный план прокладки новых трамвайных линий, а это должно удасться; ибо при желании всегда найдутся возможности, — жизнь Курска оживится более чем на 100%, увеличится строительство города, его развитие и благоустройство.

Для детальной разработки проекта, составления ориентировочных смет, совещанием выделена комиссия под председательством инженера Кузнецова и членов: инженеров Скворцова и Гладкова. Комиссии поручено немедленно приступить к рассмотрению данного вопроса, закончив это в самый кратчайший срок. Главным вопросом в осуществлении этого плана является вопрос о средствах, но о них в следующей статье.

В. Мухин».



Трамвайное депо на ул. Выгонной (50 лет Октября), 1925 год.

В БУДНЯХ ВЕЛИКИХ СТРОЕК, В ВЕСЕЛОМ ГРОХОТЕ, В ОГНЯХ И ЗВОНАХ

Пытаясь хоть как-то увеличить численность трамвайных вагонов, в 1926 году на 3-х сохранившихся тележках от бельгийских вагонов в депо трамвая начали самостоятельно строить кузова трамвайных вагонов. С конца 1926 года началась плавная замена кузовов всем вагонам в депо. Новые кузова имели увеличенную длину (на 2 оконные секции по сравнению с бельгийскими), закрытые остекленные площадки, на буферах вагонов устанавливали электрические фонари вместо керосиновых. Механическое и электрическое оборудование новых вагонов было аналогично используемому на бельгийских, строились вагоны существующим штатом рабочих в свободное время урывками по 2-3 часа. Затраты на постройку составляли 7-8 тыс. руб. (новый моторный двухосный вагон стоил 22 тыс. руб.).



Несмотря на выполненный капитальный ремонт как трамвайных вагонов, так и инфраструктуры (путей, контактной сети и электростанций) существующий полный износ основных фондов, эксплуатирующихся в большинстве своем с 1898 года,

привел к быстрому ухудшению работы трамвая уже к концу 20-х годов: «Трамваи не останавливаются на остановках из-за технических неисправностей». «Сидящие в трамвае не предохранены от дождя. С потолка словно душ поливает».

«Вагоны курского трамвая, находящиеся в настоящее время в эксплуатации, настолько изношены, что ежегодно требуют большой затраты средств на ремонт, причем ремонт этот далеко не дает нужных результатов. В течение последних 3-х лет на текущий ремонт трамвайных вагонов было израсходовано около 108 тыс. руб., а на их капитальный ремонт — 27 тыс. руб. Этих 135 тыс. руб. вполне было бы достаточно на приобретение 4 новых вагонов, эксплуатация которых обошлась бы гораздо дешевле, нежели эксплуатация отремонтированных старых.

Приобретение для линии 6 новых вагонов с изъятием из обращения соответствующего количества старых — на одном лишь содержании и текущем ремонте подвижного состава даст ежегодно экономию не менее 15 тыс. руб. Кроме того, приобретение новых вагонов диктуется соображениями чисто технического порядка и требованиями безопасности эксплуатации».

«В последнем заседании президиума Курского горсовета утвержден план работ по переустройству и расширению трамвая на 1928-1929 год. Согласно плана — в сезон текущего года в трамвайное хозяйство города намечается вложить 314 тыс. руб.

Предполагается произвести следующие работы:

- выполнение работ первой очереди по постройке нового трамвайного парка и мастерских,
- капитальный ремонт полотна на протяжении свыше 1 км,
- смена стрелочных переводов, капитальный ремонт воздушной сети.

Кроме того, намечено заказать для линии 6 новых моторных вагонов. На проектирование и расширение изыскательных работ предусматривается израсходовать 20 тыс. рублей».

Вот некоторые данные, дающие представление о работе Курского трамвая в эти годы:

Штатная ведомость трамвая на 1926-27 год.

Наименование должностей	Количество	Разряд	Оклад в год
Производство тока			
Инженер	1	Спец. ставка	1752-00
Механик	1	14	1315-00
Машинист	2	9	1315-00
Машинист	1	8	562-60
Смазчик	3	5	1198-00
Слесарь	1	8	562-60
Кочегар	4	8	2250-40
Помощник кочегара	3	6	1361-50
Уборщица машин	1	5	399-30
Монтёр	1	8	562-60
Чернорабочий	3	4	980-00
Сторож	4	3	1078-70
Итого	24		13337-70
Служба движения			
Кассир	1	12	992-00
Помощник кассира	1	8	534-75
Контролёр	1	10	724-50
Контролёр	1	9	603-75
Контролёр	1	8	534-75
Вагоновожатый	25	7	12075-00
Кондуктор	26	6	11212-50
Обтирщица вагонов	1	4	310-50
Итого	57		26987-75
Транспорт	81		40325-45

Смета на капитальные ремонты и оборудование Курского трамвая на 1926-27 год.

Электростанция трамвая.

- *Перестройка крыши над котельной и ремонт её по смете - 15 120,26 рублей.*
- *Устройство лёгкого рельсового пути для подвозки угля к бункеру (рельс 260 м, накладки 110 шт., шпалы железные 130 шт., вагонетка) - 1 348,5 рубля.*
- *Ремонт запасного якоря для динамо-машины (ориентировочно) - 600 рублей.*
- *Приобретение измерительных приборов (водомер, тягомер, паромер) - 1500 рублей.*
- *Приобретение вентилятора с мотором для вентиляции помещения - 500 рублей.*
- *Капитальный ремонт пути: (рельсы III-а 33,5 кг/м 125 шт., накладки шестидырные 125 шт., электрические соединения 80 шт., подкладки трёхдырные 125 шт., болты путевые 750 шт., костыли путевые 1500 шт., шпалы дубовые 200 шт., булыжный камень 2 куб. сажени, песок 7 куб. сажени, рабочая сила) - 10 049,75 рубля.*

Парк и мастерские.

Капитальный ремонт мастерских - 3 338,25 рубля.

Пристройка деревянной рубленой кладовой при мастерских - 1 484,28 рубля.

Запасные части для вагонов (16 больших шестерен, 26 малых шестерен, 16 бандажей, 12 колесных центров) - 6 850,55 рубля.

Разных материалов согласно ведомости на сумму 13 688,28 руб.

Капитальный ремонт трёх вагонов (всего 82 наименования для одного вагона на сумму 4562,76 руб.).

Список на спецодежду работникам трамвая на 1926-27 г.г.

№	Наименование профессий	Наименование предметов	Срок износа
	Вагоновожатые	Полушубок Рукавицы брезентовые Валенки с галошами Плащ брезентовый Шапки с наушниками Варежки Костюм летний Фуражка	3 года 6 месяцев 1,5 зимы 1 год 2 года 6 месяцев 1 год 2 года
	Кондуктора	Полушубок Валенки с галошами Шапки с наушниками Варежки Костюм летний Кепи	3 года 1,5 зимы 2 года 6 месяцев 1 год 2 года
	Контролёры	Плащ Полушубок Валенки с галошами Шапки	2 года 3 года 1 год 2 месяца
	Ремонтные рабочие	Полушубок Рукавицы с варежками Валенки с галошами Плащ Обувь кожаная	3 года 6 месяцев 1,5 зимы 2 года 1 год

Примечание: по истечении срока износа, спецодежда поступает в собственность рабслужащего, которому она была выдана.

Подписано: по поручению Курского Губотдела Союза РК председатель Исаев, управляющий комбинатом №1 «Водосвет» Никитин.

Всего согласно расчётной ведомости работникам Курского трамвая было выдано спецодежды на 1926-27 год на 1380,55 рубля.

Из Информации на промсекции Губплана 9 мая 1927 года.
«О сооружении трамвайной линии до Ямского вокзала.»

Вопрос о сооружении трамвайной линии до Ямского вокзала неоднократно ставился на обсуждение в Губплане, «Водосвете» и других учреждениях. При рассмотрении эскизного проекта, составленного инженером Ренделем (прокладка одноколейного пути по Шоссейной улице с одним разъездом за мостом) выявился целый ряд неудовлетворительных сторон его, а именно:

1) Небезопасность движения при наличии большого уклона к реке Тускарь порядка 106‰ и следующего за ним довольно значительного поворота.

2) Нерентабельность эксплуатации одноколейного пути по причине невозможности пуска в движение более двух вагонов.

Всё более растущая потребность в сооружении этой трамвайной линии для связи города с слободой выдвигает необходимость тщательной и серьёзной проработки этого вопроса с составлением детального проекта сооружения этой линии совместно с общим проектом расширения трамвая в городе Курске. К разработке этого проекта необходимо приступить теперь же, учитывая то обстоятельство, чтобы ко времени пуска Марицкой Районной Электростанции городской трамвай был бы уже мощным потребителем её дешёвой электроэнергии.

Таким образом, проект расширения трамвая вообще и линии Курск - Ямская в частности должен быть в полной мере увязан с проектом Марицкой Станции и являться как бы его дополнением. Разработку проекта расширения трамвая и производство изыскательных работ по трассировке линии наиболее целесообразно передать Государственному Электротехническому Тресту «ГЭТ», разрабатывающему проект Марицкой Районной Станции.

В проекте расширения трамвая, кроме разработки проекта трамвайной преобразовательной подстанции должен быть предусмотрен и другой вариант временного питания линии, а именно от существующей Трамвайной станции на случай могущей быть задержки в удовлетворении электроэнергией с Марицкой Районной Станции.

По получении проекта расширения трамвая с разбивкой всех работ по очередям явится возможность исходатайствования перед соответствующими учреждениями кредитов на предмет производства первоочередных работ и закупки подвижного

состава». Подписано: инженеры Скворцов, а вторая подпись неразборчива.

Докладная записка из Курского горсовета в президиум губисполкома от 9 августа 1927 года. «Вопрос о сооружении трамвайной линии до Ямского вокзала в течение двух лет неоднократно подвергался обсуждению в Губплане, «Водосвете», и других учреждениях, причём реального разрешения этот вопрос до сего времени, как известно, не получил. Объясняется это тем, что не имеется достаточно разработанных данных, чтобы иметь возможность сдвинуть этот, в полной мере назревший, вопрос с мёртвой точки. Постройка этой линии по намеченному направлению (мимо дома Ильича вниз по ул. Карла Маркса через р. Тускарь и затем по дамбе до слободы Ямской) встречает целый ряд серьёзных затруднений.

1) Укладка двухпутной колеи от ворот Ленина до реки невозможна без расширения существующего полотна дороги, ввиду того, что здесь имеется большое крестьянское гужевое движение, ибо эта дорога является единственным подъездным путём к городу со стороны северных деревень и селений. Расширение полотна дороги возможно лишь при условии срезывания с одной стороны откоса и сноса имеющихся здесь строений.

2) В связи с сооружением трамвайной линии встаёт вопрос о постройке моста через реку Тускарь. Вопрос о выборе системы моста, а также и материала для его сооружения является также весьма серьёзным и требует серьёзной разработки.

3) Ширина имеющейся за мостом дамбы недостаточна и, при условии прокладки по ней трамвайных путей, потребует расширения. Это, естественно, значительно удорожит стоимость всего сооружения.

4) Разработка вопроса о снабжении этой трамвайной линии электроэнергией должна быть в полной мере увязана с проектом районной электростанции, ибо питание линии электроэнергией с существующей трамвайной станции, ввиду изношенности и неэкономичности последней, будет чрезвычайно затруднительным и нерентабельным. Поэтому этот вариант питания (с существующей трамвайной станции) может быть принят лишь как временный, на случай задержки в получении дешёвой электроэнергии с районной станции.

Вышеперечисленные основные моменты, связанные с постройкой трамвайной линии до Ямского вокзала, весьма

сложны, как с технической, так и с финансово-экономической стороны и требуют серьёзной и детальной проработки. Производство предварительных изыскательных работ и разработка эскизных проектов моста, путейских, электротехнических и прочих сооружений, может быть оценена не менее чем 8 – 10 тыс. рублей, что составляет 2 – 3% стоимости всего сооружения.

Президиум Городского Совета, естественно, чрезвычайно заинтересован в сооружении этой линии, ибо соединение слободы Ямской с городом, как с административно-политическим и культурным центром даст свои положительные результаты в отношении культурного и общественно-политического развития слободского населения, а также даст большой толчок городскому строительству в слабо населённой пока части города. Поэтому Президиум Горсовета полагает наиболее целесообразным передать ведение этого дела именно ему. Если эту точку зрения Президиум Губисполкома разделяет, то необходимо ассигновать упомянутую выше сумму, передав её сейчас же в распоряжение Президиума Горсовета».

Протокол №2 совещания по вопросу постройки трамвайной линии на Ямскую и вокзал Курск 1-й. 19 августа 1927 года.

Присутствовали: Кононович С.А., Георгиевский Н.В. (ГИК), Жавинский (председатель Горсовета), Кононов (председатель Ямского райсовета), Гринев Б.Н. (Губернский инженер), Голубцов А.И. (Губплан), Скворцов Н.И., Домбровский В.В. (Водосвет), Евченко А.В. (Горкоммунотдел), Георгиевский М.В. (Губкоммунотдел). Председательствовал Кононович при секретаре Георгиевском.

Слушали: т. Кононович, открывая совещание, остановился на истории вопроса постройки трамвайной линии на Ямскую. Далее зачитывается докладная записка Горсовета №421 от 9 августа 1927 года (приведена выше). В прениях принимали участие т.т. Щавинский, Евченко, Георгиевский Скворцов, Гринев.

Постановили: Считать целесообразным передачу ведения организационных работ по постройке трамвая на Ямскую Горсовету. Указанную Горсоветом ориентировочную цифру стоимости изыскательных работ и проектов 10 000 рублей считать соответствующей, но с тем, чтобы в счёт этой суммы был составлен проект развития всей трамвайной сети г. Курска, увязав его с работами по составлению проекта планирования г. Курска. При составлении проекта трамвайной линии считать

необходимым, чтобы проектирующая организация приняла во внимание пожелания Горкоммунотдела и Ямского райсовета».

31 августа 1928 г. дефицит электроэнергии для трамвая составил 150 кВт. Вопрос о постройке новой, более мощной городской электростанции не то, что назрел, но, как говорится, перезрел - город буквально задыхался в тисках дефицита электроэнергии.

14 октября того же года состоялось техническое совещание при «Водосвете» по обсуждению вопросов, связанных с разработкой проекта и постройкой трамвайного парка.

Присутствовали: Зав. ГорКО Пилясов, Управляющий "Водосветом" Никитин, ВРИД Управляющего «Водосветом» Агибалов, представитель ГУКХ НКВД инженер Зосимовский, представитель проектно-консультационного бюро «ВЗОК» инженер Гербко, инженеры «Водосвета» Скворцов, Таубе, Плотников, Покровский, техник Домбровский, окружной инженер Гринёв, инженеры ОкрОМХ Кузнецов, Гладков, Георгиевский, инженеры ГорКО Евченко, Георгиевский.

Обсуждался вопрос о выборе места для нового парка, предлагалось несколько вариантов - у Московских ворот, на месте существующего парка, на участке, занимаемом трамвайной электростанцией, на Барнышевской площади, на Луговой улице у базара. По этому вопросу было решено строить новый парк у Московских ворот, что же касается возражений о трудности буксировки неисправных вагонов в парк, то эту трудность признали вполне преодолимой, а расположение парка у Московских ворот признали наиболее рациональным. Предлагавшаяся постройка обходного пути по ул. Луначарского была признана нецелесообразной.

По вопросу вместимости парка было решено строить парк на 30 вагонов вместо предлагавшихся вначале 38-ми, в соответствии с ожидаемым размером движения вагонов.

Тип здания выбрали кирпичным с плоским железобетонным перекрытием с уклоном наружу, предложение крыши со скатами было отвергнуто.

Также принято решение о проведении расчётов пригодности моста через Тускарь для трамвайного движения. В случае непригодности старого моста предлагалось два варианта - постройка нового моста для трамвайного и гужевого движения или оставление старого моста для гужевого движения и постройка нового - для трамвайного.

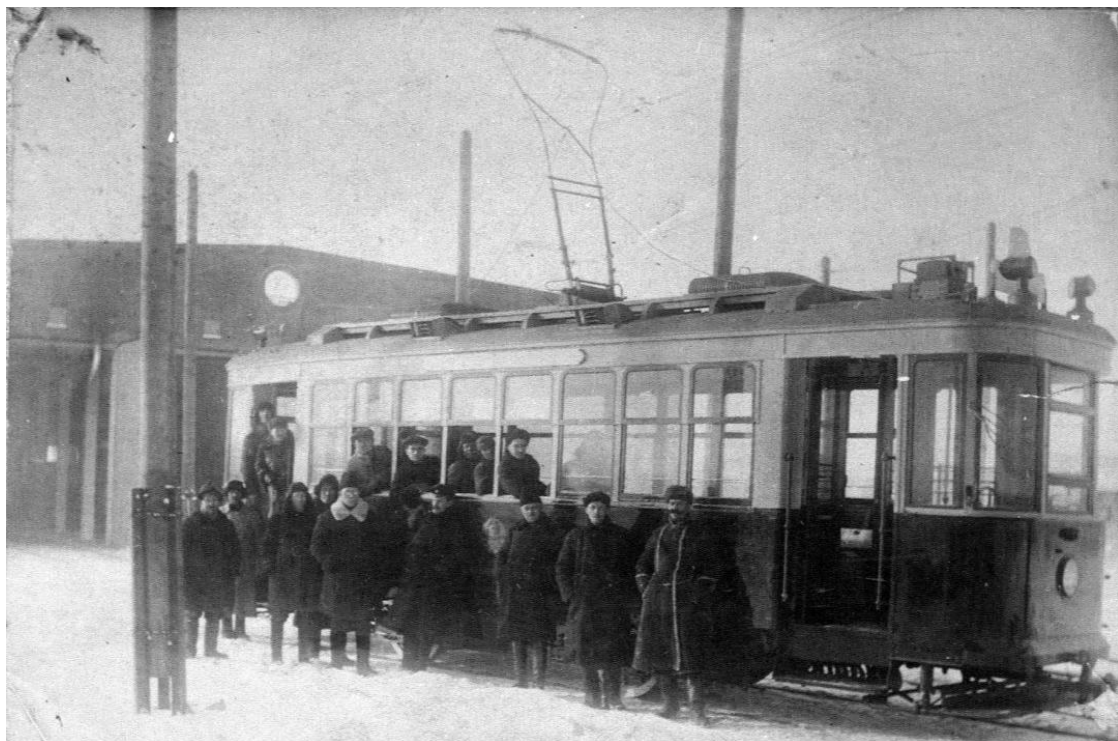
Несмотря на трудности с электроснабжением, старые, изношенные вагоны, тесный неудобный трампарк, трамвай продолжал работать. Показатели работы трамвая за 1929-30 годы выглядели следующим образом:

Показатель	1928-29г факт	1929-30г план	1929-30г факт
Перевезено пассажиров, чел.	3 182 706	3 309 091	4 425 751
Сделано вагоно-километров	465 863	490 000	494 384,5
Выработано электроэнергии на движение трамвая, кВт/ч	410 431	430 000	429 296
Расход тока на вагоно-километр, кВт/ч	0,881	0,876	0,868
Средняя эксплуатационная скорость, км/ч	9,6	-	9,97
Списочное число вагоновожатых на конец года, чел.	27	-	29
Средняя зарплата вагоновожатых в месяц, руб.	46,47	-	46,35
Списочное число кондукторов на конец года, чел.	30	-	30
Средняя зарплата кондукторов в месяц, руб.	37,49	-	37,48
Себестоимость 1-го пассажира, коп.	7,8	8	6,6
Валовый доход, руб.	262 372,32	280 116,11	384 954,30
Средняя отпускная цена перевозки 1 пассажира, коп	8,24	8,47	8,7

На капитальный ремонт пути и контактной сети за 1929-30 операционный год израсходовано соответственно 9 126,8 руб. и 4 794,89 руб. За вычетом всех расходов трамвай получил чистой прибыли 44 824,25 рублей.

На капитальный ремонт вагонов затрачено в 1928-29 году 16 848,87 рублей, а в 1929-30 – 47 597,03. Таким образом, старые бельгийские вагоны к концу своей службы в Курске требовали очень больших расходов на поддержание их в рабочем состоянии, и приобретение новых вагонов стало критически необходимо. (Данные взяты из годового отчёта коммунального треста «Водосвет» за 1929-30 операционный год).

Трамвайное хозяйство Курска с начала 1930-х годов начинает постепенно расширяться. 7 ноября 1930 года было открыто новое трамвайное депо (Северное), однако его строительство продолжалось до 1931 года: первая и вторая очереди на 20 и 18 вагонов соответственно. Для нового депо были приобретены 11 вагонов серии «Х» с Мытищинского завода: 6 в 1930 году и 5 в 1931 году.



Подробнее об этих вагонах. В начале 1925 года в Ленинграде прошел второй Всероссийский съезд работников трамвая, на котором было решено принять в качестве «нормального» поезд из двухосных моторного и прицепного вагонов с цельнометаллическими кузовами. Было поручено организовать серийное производство таких вагонов на Мытищинском заводе. В 1926 году были выпущены первые образцы моторного вагона, а с 1928 года началось серийное производство моторных и прицепных трамвайных вагонов. Моторные вагоны получили серию Х «харьковского типа», прицепные М «московского типа» - по адресам первых крупных поставок. Так они и обозначались во всех городах, кроме Ленинграда, где существовала особая система обозначений: там моторные вагоны получили серию МХ, прицепные ПМ и прицепные, переоборудованные из моторных - ПХ.

Новые вагоны имели цельнометаллические клёпаные

кузова с несущей обшивкой и закрытыми площадками. Кузов моторного вагона опирался на двухосную тележку с жесткой базой, а ходовая часть прицепного была выполнена бестележечной на свободных осях. Кузов отделялся от площадок перегородками с задвижными дверями. Наружные двери — ширмовые с ручным рычажным приводом. Вагоны выполнены двухсторонними, моторные вагоны имели по два поста управления. Вагоновожатый управлял вагоном стоя. В салоне были установлены диваны вдоль боковых стен на 24 сидячих места. Вагоны оснащались отечественным электрическим и пневматическим оборудованием: тяговыми двигателями сначала — ДМ-1А (часовой мощностью по 52,3 кВт), затем ДТИ-60 (часовой мощностью по 55 кВт) и контроллерами ДК-5. Тормоз колодочный с пневматическим и ручным приводом. Небольшое количество моторных вагонов было выпущено с роликowymi осевыми подшипниками.

Технические данные вагона «Х»:

- Длина кузова - 9,8м.
- Ширина кузова снаружи - 2,462м.
- Высота без токоприемника - 3,3м.
- Диаметр колес - 850 мм.
- Масса порожнего вагона (тара) - 13,6т.
- Мест для сидения - 26.
- Мест для стояния при нормальном наполнении - 50, при максимальном - 64.
- Полная вместимость моторного вагона - 90 пассажиров (из расчета 8 чел на 1 м² пола).
- Полная масса вагона при максимальном наполнении - 17,1т.
- Ускорение при разгоне - 0,5м/с².
- Замедление при экстренном торможении (совместно реостатным и колодочным тормозом) - 1,5м/с².
- Максимальная скорость - 40км/ч.
- Мощность двигателей суммарная - 104кВт или 141л.с.

В 1937 году производство стандартных трамвайных вагонов было передано на Урал, на Усть-Катавский завод. Объемы выпуска стандартных вагонов на Усть-Катавском заводе составили около 150 вагонов в год. В 1941 году начался выпуск последнего варианта стандартных вагонов: это были улучшенные

односторонние трамвайные вагоны с более совершенным электро и пневмооборудованием. Они поступили работать в Минск. Характерной деталью их внешнего вида была большая накладная звезда на лобовом листе ограждения площадки.

В 1952 году был разработан типовой проект модернизации стандартных вагонов, в процессе которой снимался один из постов управления, заделывались двери по левому борту, а двери правого борта оборудовались пневматическим приводом.



На передней площадке устанавливалась перегородка, отделяющая вагоновожатого от пассажиров, а сами площадки утеплялись путем обшивки крыши и нижнего пояса обшивки изнутри вагонкой и фанерой. Для наружной очистки лобового стекла при дожде и снегопаде устанавливались стеклоочистители. Старые барабанные контроллеры заменялись кулачковыми типа МТ-1.

Стандартные вагоны Х и М работали в пассажирском движении до начала 70-х годов.

Говоря о вагонах, надо упомянуть и о выпускавшем их заводе. Мытищинский машиностроительный завод был основан в 1897 году в г. Мытищи Московской области. Основали его «потомственный почетный гражданин С. И. Мамонтов, дворянин К.Д. Арцыбушев и гражданин Североамериканских штатов,

временный Московской 1 гильдии купец, инженер А. В. Барри, которые в конце 1895 г. представили в Министерство финансов России проект под названием «Московское акционерное общество вагоностроительного завода». В январе 1896 г. Комитет министров разрешил «учреждение означенной Компании», а ее Устав, как тогда было принято, утвердил Николай II.

По своему техническому оборудованию он предназначался для постройки подвижного железнодорожного состава и изготовления запасных частей. Первой продукцией завода стали вагоны для Северной железной дороги России. В 1903 г. началось производство трамвайных вагонов и снегоочистителей для г. Москвы. В эти годы среди машиностроительных заводов страны Мытищинский завод занимал второе место по выпуску продукции. Еще до начала первой Мировой войны завод принял заказы от военного ведомства и приступил к изготовлению полевых вагонов и платформ для перевозки военной техники.

С 1 июля 1920 г. Мытищинский завод был включен в «ударную группу» крупнейших предприятий Москвы и Подмосковья, которые должны были выполнять наиболее важные работы по восстановлению народного хозяйства и, в первую очередь, транспорта. 1925 — 1926 гг. стали переломными в работе Вагоностроительного завода. С этого времени начала восстанавливаться его специализация как вагоностроительного предприятия, сократилось производство сельскохозяйственных машин. В 1926 г. заводские конструкторы Бабин и Двухшерстнов разработали проект первого в стране 19-метрового металлического вагона для электрифицированной железной дороги. С этого момента на заводе началось массовое производство новых типов вагонов. В 1929 году на Мытищинском вагоностроительном заводе были изготовлены первые электрические пассажирские поезда для России.

Осенью 1930 г. начались работы по реконструкции и перестройке завода. На заводе создали цех по ремонту оборудования, перевели на поточную систему сборку трамвайных и пригородных вагонов, организовали электросварочный цех, внедрили штамповку. В 1932 г. строго определилась специализация предприятия — выпуск трамвайных и 19-метровых железнодорожных вагонов.

17 мая 1933 г. руководство завода издало приказ о начале работ по метровагонам. И с 1 июля коллектив автогенного цеха

приступил к сварке тележек и кондукторов для этих вагонов. В январе 1935 г. завод выпустил первые 40 вагонов метро. Метровагоны, изготовленные на Мытищинском заводе, впервые в практике отечественного вагоностроения были цельнометаллическими, сварной конструкции. Вагоны первого типа «А» имели высокую надежность. Вагоны типа «А» и «Б» выпуска 1934—1939 гг. проработали на Московском метрополитене почти сорок лет. В том же году рабочие освоили производство роликовых букс, крайне необходимого в вагоностроении узла, который прежде Россия закупала за границей.

В 1939 г. началось серийное производство трамваев для Москвы.

В мае 1940 г. был освоен и налажен серийный выпуск двухосных 20-тонных платформ и контейнеров. Мытищинский завод уверенно набирал темпы и стал одним из крупнейших предприятий вагоностроительной промышленности страны.

После победного завершения Великой Отечественной войны возникла серьезная потребность в товарах народного потребления. На заводе был организован цех ширпотреба, первой продукцией которого стали молотки, настенные полки, аптечки, детские санки, дверные петли, столы, тумбочки и многое другое.

В начале 1946 г. было принято решение о возобновлении на Мытищинском заводе производства вагонов для метрополитена. А в конце того же года было организовано производство самосвалов. Получили также новое развитие заказы Министерства обороны. Так, в первый послевоенный год был сформирован профиль завода, сохранившийся вплоть до последних лет. По существу «под одной крышей» было создано три разных производства: массовое автомобильное, серийное вагонное и серийное производство изделий оборонной техники.

В начале 30-х годов водителями Курского трамвая становятся женщины. Первая женщина — Конокотина А. Но она вскоре после этого была застрелена бандитами. Следующей стала Яковлева М.Н.



Работа на трамвае оставалась тяжелой. Зимой вагоны не отапливались, и чтобы согреться, кондуктор брался за поручень и бежал рядом с трамваем, а некоторые пассажиры даже снимали свои перчатки и давали кондуктору, чтобы согреть ему руки. Вагоновожатые в диспетчерских на конечных станциях нагревали на печах кирпичи, а затем клали около контроллера в вагоне их себе под ноги. Выходных дней у работников было мало, отпуска и путевки не давали.

Несколько слов о новом Северном депо. В профилактории депо имелись 6 канав, 3 из которых являлись тупиковыми и на которых велись ремонтные работы, а 3 использовались для проведения ночного и дневного осмотров. Само здание депо было построено из кирпича с плоским железобетонным перекрытием, опиравшееся на железобетонные колонны, пол в профилактории был дощатый по эстакадам. Площадь здания депо 1271 кв. м. Габариты депо — расстояния между вагонами и колоннами, в воротах, между осями канав и т.д. были рассчитаны под стандартные советские двухосные вагоны.

В 1934 году к зданию депо было пристроено помещение мастерских площадью 520 кв. м с кирпичными стенами и деревянными перекрытиями, где были размещены электросварочная, компрессорная, столярная, механическая, электроцех, контора и инструментальная. Из-за недостатка площадей кузница была размещена в помещении топливного склада котельной, а ряд мастерских депо не имело: малярной, моторной, слесарно-агрегатной, пневматической, гальванической и обойной. По этой же причине отсутствовали мастерские для службы пути и электрохозяйства, также отсутствовала пескосушилка (песок заготавливался летом). В 1934 году помимо мастерских в депо был построен кирпичный гараж на 4 автомобиля.

Мастерские депо были оборудованы станками (двумя токарными, тремя сверлильными, строгальным, шлифовальным), тремя прессами, двумя сварочными аппаратами, приводной ножовкой и двумя подъемными кранами.

Пропускная способность мастерских в одну смену составляла 6 вагонов капитального ремонта в год. Мастерские депо обслуживали не только нужды трамвая, но и выполняли работы для других коммунальных предприятий города: электростанции, водопровода, бани и др.

Трамвайные пути в депо были уложены в 1931 году из старых рельсов типа ВПА, ВША и ВІVА на шпально-песчаном основании, протяженностью 1320 м одиночного пути. Развитие парковых путей было слабым, а его дальнейшее развитие было невозможно из-за ограниченной территории.

Помимо депо, в 1931 году было построено здание Управления трамвая. Стены здания были выстроены из кирпича с деревянно-балочными перекрытиями, крыша четырехскатная, покрыта железом.

Депо не имело необходимых бытовых помещений: раздевальной, душа, буфета, комнаты отдыха и т.д. Из-за тесноты в мастерских невозможно было создать нормальные производственные условия для работников и сотрудников, что отражалось на качестве производимых работ.

В 1932 году постановлением Президиума Курского Горсовета утверждён рост количественных показателей по трамваю 14,9%. Отмечено, что качественные показатели промфинплана по трамваю в части производительности труда совершенно неудовлетворительны.

В постановлении Президиума Горсовета от 9 мая 1932 года отмечено, что себестоимость пассажироперевозки сокращена с 5,21 коп до 5,14 коп за счёт снижения на 10% расходов на топливо и повышения производительности труда. Прибыль по трамваю составила 276 000 руб. при сумме затрат 380 000 руб.

Из постановления Президиума Горсовета от 9 июня 1932 года. *«В связи с острой нехваткой средств в городском бюджете, увеличить стоимость электроэнергии на 20%, на воду на 30% и на трамвайные билеты по 5 коп, за исключением красноармейских и ученических - оставить прежнюю ставку 10 коп. Полученные в результате этого дополнительные средства направить на достройку ЦЭСа (центральной элетростанции), на проектирование расширения второй очереди водопровода и*

проведение подготовительных работ по прокладке трамвайной линии в Ямскую».



28 октября 1932 года «Курская Правда» сообщила о приёме первой тяговой подстанции Курского трамвая, расположенной рядом с парком им. 1 Мая. **«Хроника. Закончен монтаж трамвайной подстанции.** С пуском новой курской электростанции (ЦЭС) энергетическая база городского трамвая во много раз возрастет. Ток с ЦЭСа не сможет быть прямо использован трамваем, а предварительно будет подвергаться «обработке» на специальной подстанции, снимок здания которой мы сегодня помещаем. Подстанция оборудована двумя ртутными выпрямителями. Монтаж подстанции уже закончен. Вчера состоялась приёмка». (Пояснение: электростанция вырабатывает трёхфазный переменный электрический ток напряжением в десятки тысяч Вольт (ЦЭС в то время вырабатывал электроэнергию напряжением 6600 В), а трамвай использует постоянный ток напряжением 550-600 Вольт. Основное оборудование тяговой подстанции – это вводное устройство, трансформатор, преобразующий трёхфазный переменный ток высокого напряжения в однофазный переменный ток напряжением 600 Вольт, выпрямитель, преобразующий переменный ток в постоянный. Подстанция с ртутными выпрямителями имела к.п.д. 89%. Сейчас ртутные выпрямители не используются ввиду их неэкономичности и экологической вредности. Современные выпрямители выполняются на основе кремниевых полупроводниковых приборов. Кроме того, на подстанции имеются аппараты защиты от токов короткого замыкания).

Замена подвижного состава очень сильно повлияла на показатели работы Курского трамвая. Перевозка пассажиров за 1932 год составила 7 203 000 человек, то есть почти удвоилась по сравнению с 1929-м годом, когда эксплуатировались старые бельгийские вагоны.

В соответствии с изменениями в отрасли 1 января 1933 года в Курске был ликвидирован комбинат №1 «Водосвет» Курского губотдела местного хозяйства, а трамвайное хозяйство передано непосредственно в ведение Горкоммунотделу с преобразованием в Трест городского транспорта.

Характеристика состояния трамвайной станции и трамвая в 1933 году.

«В состоянии сильного износа находится трамвайное хозяйство, где имеется 2 старых паровых машины и 4 паровых котла с возрастом 36 лет, при норме 23-25 лет. В данное время заканчивается ремонт паровой машины и будет закончен 15 сентября 1933 года, но этот ремонт не может сильно улучшить сейчас работу трамвая.

С пуском ЦЭС трамвай перейдёт на её ток, для подготовки к приёму которого уже построена и оборудована подстанция с прокладкой кабеля, а кроме того представляется возможность расширить трамвайное хозяйство путём соединения города с посёлком Ямская и железнодорожной станцией.

Стоимость первоочередных работ для этой цели определяется ориентировочно в 450 000 руб».

Основные показатели работы Курского трамвая за 1931 - 1933 годы.

Показатель	1931г	1932г	1933г
Количество вагонов	11	11	11
Протяжённость одиночного пути, км	9,45	9,45	9,45
Среднегодовое число вагонов на линии	9,76	9,21	9
Пробег одного вагона, тыс. км	52,2	53,4	55,6
Всего вагоно-километров	574 111	587 913	610 000
Выработано электроэнергии на движение, тыс. кВт/ч	750 587	825 904	860 110

Средняя скорость, км/ч	11,46	11,61	12
Перевезено пассажиров	6 424 929	7 203 268	7 800 000
Себестоимость перевозки 1-го пассажира, коп.	5,589	6,27	6,33
Отпускная цена перевозки 1-го пассажира, коп.	8,77	8,8	9,24
Валовый доход, руб.	563 756	644 502	681 720
Валовый расход, руб.	359 096,92	424 740	494 367,24
Чистая прибыль, руб	203 906,69	219 762	211 004,46
Среднемесячная зарплата вагонновожатого, руб.	54,47	70,44	96,76
Среднемесячная зарплата кондуктора, руб.	43,90	58,09	72,00

В 1934 году была введена новая преобразовательная подстанция Курского трамвая, которая позволила вывести из эксплуатации старую электростанцию трамвая (которая продолжала использоваться для уличного освещения и обеспечения электроэнергией домов за рекой Кур). В этом же году началось строительство новой трамвайной линии, которая должна была связать центр Курска с Ямской слободой. Проект был разработан Коммунстроем в 1929 году. Для экономии средств комбинат «Водосвет» внес изменения в проект, выраженные в переносе линии трамвая с центра Шоссейной улицы на левую сторону с устройством ряда переездов, что позволило избежать необходимости в расширении дамбы с двух сторон и сократило затраты на замощение линии (путь был открытым). Президиум Горсовета утвердил данный вариант проекта и предложил Водосвету направить его на рассмотрение Главному управлению коммунального хозяйства НКВД.



Ул. Шоссейная (Перекальского). Здесь скоро пойдёт трамвай, слева на фото - Домбровский В.В.

Строительство новой однопутной линии началось 15 июня 1934 года, в это же время началось строительство трамвайного моста через реку Тускарь. Мостовая переправа для двухпутной линии сооружалась из дубового леса. Система моста — ригельно-подкосная с затяжкой, длина 116м, 9 пролетов по 11,5м каждый, и 2 береговых устоя по 6,25м. Движение одного вагона по новой линии от пл. Карла Маркса по улицам Шоссейной и Интернациональной с тупиком у Ямского вокзала началось 12 июля 1935 г. После укладки разъезда осенью 1935 года здесь стали ходить три вагона, в это же время была открыта небольшая одноколейная линия от улицы Дзержинского до Барнышевской площади. Также в 1935 году началась прокладка второго пути с оборотным кольцом на линии к Ямскому вокзалу. Эти работы были завершены в 1936 году.

Первый советский директор Курского трамвая Иван Иванович Разиньков оставил свои воспоминания о первых курских электростанциях: *«Постройка трамвая началась в 1896 году, прежде чем электростанция. Силовая установка электростанции трамвая состояла из трёх одноцилиндровых паровых машин*

низкого давления по 190 л.с., которые соединялись с тремя динамо-машинами «Компаунт» напряжением 600 Вольт. При станции трамвая была деревянная пристройка с аккумуляторной батареей.

Станция освещения строилась в 1898 году. Её строила кампания «Пастухов и Гнесин», которая по договору в 1900 году передала станцию бельгийскому анонимному обществу. Оборудование станции состояло из трёх динамо-машин по 200 л.с., которые приводились в действие паровыми машинами при трёх паровых котлах, водотрубной системы «Броллей» из Москвы и двух аккумуляторных батарей по 1200 ампер-часов ёмкостью.

В 1910 году на станции освещения был установлен один дизель-генератор в 225 л.с. В 1913 году был установлен второй дизель мощностью в 250 л.с. В 1918 году был установлен третий дизель мощностью в 300 л.с., но уже на станции трамвая.

В 1924 году на станции освещения были сняты три паровые машины и на их место был установлен четвёртый дизель мощностью 300 л.с., который вращал две старые динамо-машины.

В 1930 году началось строительство мощной электростанции переменного тока напряжением 6600 Вольт на берегу реки Тускарь. В 1934 году первым потребителем переменного тока была трамвайная подстанция №1 с тремя ртутными выпрямителями по 500 киловатт».

Стоимость проезда в 1935 году составляла: 5 коп - 1 станция, 12 коп - 2 станции, 15 коп- 3 станции.

Вопросы при дорожно-транспортных происшествиях в те годы решались на местах без проведения расследований. Так летом 1937 года на Красной площади трамвай наехал на корову. Вагон приподняло. На место прибыл начальник трамвая Сарычев с рабочими. Корову ножом прирезали, домкратом подняли вагон, вытащили тушу и отдали хозяину. Также его оштрафовали за то, что он пустил скотину без присмотра, а смена на вагоне продолжила дорабатывать наряд.

За 13 лет после восстановления трамвайного движения в Курске трамвайная сеть расширилась с 9 до 15,6 км, а число перевезенных пассажиров возросло с 2 млн. 800 тыс. человек в 1926/1927 хозяйственном году до 18 млн. 383 тыс. человек в 1937 году.

За 1939 год трамвай получил прибыль 1810 тыс. рублей.

26 января 1940 года приказом НККХ РСФСР №50 были введены в действие новые правила пользования трамваями в городах РСФСР.

Из материалов горфинотдела исполкома Горсовета за 1940 год по трамваю.

- Протяжённость эксплуатационного пути - 10,4 км.
- Стоимость действующих основных средств на 1.01.40г - 4732,3 тыс. рублей, на 1.01.41г - 5781,4 тыс. рублей.
- Расход электроэнергии за 1940г - 3289,5 тыс. кВт/ч.
- Капиталовложения на 1940 год - 1331,8 тыс. рублей.
- Длина одиночного пути - 25 км.
- Моторных вагонов - 33.
- Прицепных вагонов - 3.
- Производственная программа перевыполнена на 24,2%.
- Коэффициент использования подвижного состава за 9 месяцев года - 81,7%.
- Выпуск составляет 28 вагонов, плюс 2 прицепных.
- Среднесуточная продолжительность работы моторных вагонов на линии - 17 часов (18 летом и 16 зимой), - Для прицепных (из-за отсутствия оборотных колец требуется перецепка) - 11 часов.
- За 1940 год трамвай не работал 3 дня из-за остановки ЦЭС на ревизию.
- Скорость сообщения - 13,8 км/ч.
- Пробег вагонов за 1940 год - 2054 тыс. вагоно-километров.
- Перевозка пассажиров за 9 месяцев 1940 года - 12,2 пассажира на вагоно-километр., на 1941 год план пассажироперевозки - 28 072 тыс. человек.
- Тариф в 1940 году - 19 коп.
- Выручка за 1940 год 47174 тыс. рублей, в 1941 году план 5333,7 тыс. рублей от перевозки пассажиров и 100 тыс. рублей от перевозки багажа. Рост доходов планируется на 13% и составит 5433,7 тыс. рублей.

12 октября 1940 года открылось движение трамваев до парка Солянка – любимого места отдыха горожан в то время. Вот что писала об этом событии «Курская правда» на следующий день:

«Замечательный подарок жителям Курска. Городской трамвай следует до Солянки.»

Вчера, в 5 часов 30 минут дня, первый трамвайный вагон с пассажирами проследовал до новой конечной остановки – Солянка. Началось регулярное движение по этому участку. Коллектив трамвайного парка торжественно отметил окончание строительства линии рышковского направления. У остановки Солянка собрались рабочие, строители, инженерно-технические работники трампарка, представители партийных, советских и общественных организаций города. Состоялся митинг. Выступившие товарищи говорили об успешном окончании строительства, о том, какое огромное значение в жизни трудящихся города будет иметь новая трамвайная линия. Самый отдалённый район Курска связан теперь трамваем с центром города и Курским железнодорожным узлом. Трамвай может доставлять трудящихся к любимому месту отдыха курян – к Солянке, с её прекрасным лесом и рекой Сейм.

Перед работниками трамвая стоят впереди не менее важные задачи. Работы по расширению трамвайной сети будут продолжаться. И строители обязуются с честью справиться с этим делом.

- От имени строителей я заверяю городской Совет и областные организации, - говорит лучший стахановец стройки тов. Немчинов, - что и впредь мы будем работать также по-стахановски, будем прокладывать новые линии быстро, качественно и дёшево.

В конце митинга выступила председатель исполкома горсовета тов. Масленникова. Она рассказала о том, какую огромную помощь в благоустройстве Курска оказывает Центральный Комитет нашей партии и советское правительство. От имени исполкома городского Совета депутатов трудящихся тов. Масленникова передаёт благодарность всем рабочим, строителям и инженерно-техническим работникам Курского трамвайного парка.

Эта благодарность вполне заслужена. Строители трамвайной линии проделали большую, очень важную для нашего города работу. В беседе с корреспондентом «Курской правды» начальник строительства трамвайной линии в Рышкове

тов. Шадуня рассказал: - Строительство трамвайной линии мы начали с первого января этого года. На работы было отпущено свыше 800 тысяч рублей. Коллектив строителей с честью справился с возложенными на него задачами - прокладка линии закончена значительно раньше установленных сроков, имеется экономия государственных средств.

Чтобы представить весь размах проделанной за эти месяцы работы, достаточно назвать такие цифры: на новом участке проложено пять километров одиночного пути, при этом было уложено 7500 шпал, около 500 тонн рельс, установлено 80 мачт, подвешено 3,5 тонны медного провода, объём земляных работ равен 20 тысячам кубических метров земли и песка. В связи с вступлением в эксплуатацию нового рышковского участка, трамвайный путь третьего маршрута теперь увеличился до 13 километров.

Успех в работе строителей был обеспечен благодаря широко развёрнутому социалистическому соревнованию. На прокладке линии соревновались все бригады и рабочие. В результате, среднее выполнение норм выработки по бригадам составило свыше 200 процентов.

Исполком городского совета депутатов трудящихся вынес решение о премировании лучших стахановцев строительства трамвая.

И. Ануфриев»

Общепроизводственные расходы за 1941 год составили:

- Зарплата - 9540 тыс. рублей.
 - Начисления - 763 тыс. рублей.
 - Отопление - 5000 тыс. рублей
 - Освещение - 2000 тыс. рублей
 - Вода и канализация - 500 тыс. рублей.
 - Содержание двора и улиц - 2000 тыс. рублей
 - Текущий ремонт - 2000 тыс. рублей.
 - Плюс амортизация и приобретение мелкого инвентаря .
- Всего - 38 184 тыс. рублей.
- Общие же расходы составили - 264705,2 тыс. рублей.

Зарплата персонала на 1941 год.

- Директор (ставка) - 1000 рублей в месяц.
- Гл. инженер - 1000 рублей в месяц.
- Зав. отделом кадров - 350 рублей в месяц.
- Секретарь 250 рублей в месяц.
- Машинистка - 175 рублей в месяц.
- Курьер - 115 рублей в месяц.
- Начальник техотдела - 700 рублей в месяц.
- Сметчик - 400 рублей в месяц.
- Начальник ОТК - 650 рублей в месяц.
- Гл. бухгалтер - 600 рублей в месяц.
- Бухгалтер расчётной части - 270 рублей в месяц.
- Зав. кассами - 325 рублей в месяц.
- Дворник - 115 рублей в месяц.
- Вагоновожатый (103 человека) - 245 рублей в месяц.
- Кондуктор (106 человек) - 179 рублей в месяц.
- Тормозильщик (7 человек) - 200 рублей в месяц.
- Начальник станций (8 человек) - 260 рублей в месяц.
- Контролер билетов (9 человек) - 225 рублей в месяц.
- Линейный контролер (9 человек) - 300 рублей в месяц.
- Диспетчер (4 человека) - 350 рублей в месяц.

Работникам трамвая полагалась спецодежда: Валенки на 3 года. Галоши на 1 год. Рукавицы кожаные на 1 год. Пальто ватное зимнее на 3 года. Форменная одежда на 2 года. Ремонтным рабочим кроме того: шлем хлопчатобумажный на 1 год, комбинезон х/б на 1 год, телогрейка ватная на 2 года, рукавицы брезентовые на 3 месяца, ботинки кожаные на 1год, костюм ватный на 2 года, валенки на 2 года, фартук х/б на 6 месяцев, костюм из плотной ткани на 1год, фартук брезентовый с нагрудником для кузнеца на 4 месяца, фартук прорезиненный для никелировщика на 1год, перчатки резиновые для уборщиц на 6 месяцев.

В декабре 1940 года Горисполком принял решение о строительстве оборотных колец у Дзержинских ворот и в Кировском районе. К концу 1940 года Управление трамвая имело сверхприбыль 208 тыс. руб. и приступило к строительству колец.

Основные затраты на 1941 год по промфинплану Службы движения: Топливо - 27207,5 тыс. рублей, зарплата - 125264,21 тыс. рублей, начисления 8% - 10021,14 тыс. рублей, охрана труда - 15918,45 тыс. рублей, текущий ремонт вагонов - 683198,04 тыс. рублей, текущий ремонт здания парка - 6000 тыс. рублей, отопление - 11329,9 тыс. рублей, электроэнергия - 13950 тыс. рублей.

Отдельно надо сказать об освещении помещений депо. Для освещения парка и мастерских использовались лампы накаливания общей мощностью 7,8 кВт – мощность просто ничтожная для помещений такого размера. Нетрудно себе представить яркость такого освещения в тёмное время суток, особенно зимой.

Из спецтехники трамвайное хозяйство имело 5 грузовых платформ и вышек, которые использовались при производстве ремонтов путей и контактной сети.

Основные расходы по службе пути: Очистка пути от снега 150000 тыс. рублей, содержание пути 30000 тыс. рублей, текущий ремонт пути 160000 тыс. рублей, содержание моста 6000 тыс. рублей.

Вот некоторые данные о численности служб трамвайного предприятия:

Штат службы пути.

- Начальник службы - 1.
- Техник пути - 1.
- Старший дорожный мастер - 1.
- Мастера - 3.
- Счетовод - 1.
- Стрелочники - 7.
- Смазчики кривых - 4.
- Бригадиры - 4.
- Ремонтные рабочие - 40.
- Плотник - 1.
- Мостовщик - 3.
- Кузнец, молотобоец, сварщик - по 1 чел.
- Уборщик - 6.
- Электромонтер - 1.

Штат службы ЭНХ.

- Монтеры - 8.
- Электрослесарь - 1.
- Начальник -1.
- Уборщица подстанции - 1.
- Истопник - 1.

По контактной сети.

- Бригадир - 1.
- Электромонтер - 2.
- Дежурный на линии - 7.
- Техник контактной сети - 1.

Отдел снабжения – по 1 человеку:

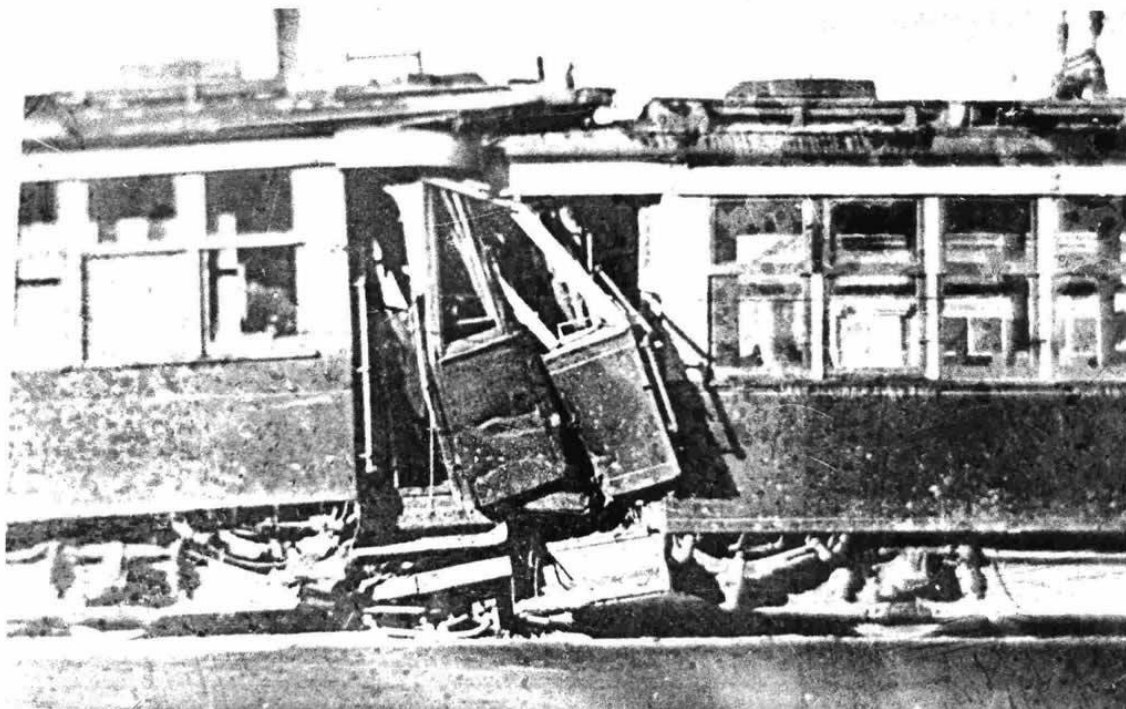
- Начальник службы.
- Зам. Начальника.
- Агент по снабжению.
- Зав. центральным складом.
- Помощник заведующего складом.
- Автомеханик.
- 3 шофёра.

За первый квартал 1941 года план пробега вагонов перевыполнен на 16,6% и составил 623889тыс. км против 535000.

Государство строго следило за соблюдением норм расхода электроэнергии, избытка которой в те времена не было. За соблюдение норм и экономию поощряли, а за перерасход наказывали. Управлением трамваев и троллейбусов НККХ для Курского управления трамвая установлены следующие нормы удельного расхода электроэнергии на 1941 год - январь 1,55, февраль 1,56, март 1,45, апрель 1,45, май 1,43, июнь 1,38, июль 1,38, август 1,40, сентябрь 1,40 кВт/ч на приведенный вагоно-километр. На оставшиеся месяцы года нормы расхода были соответственно 1,42, 1,43, 1,43, но они уже негодились из-за оккупации города немцами и остановки движения.

В связи с началом войны последовали сокращения персонала, увеличение рабочего времени до 8 часов, сокращение финансирования.

С оккупацией города германскими войсками движение трамвая было прекращено 3 ноября 1941 г.; информация о его состоянии в этот период отсутствует. Во время немецкой оккупации было разобрано 16,6 км путей, разрушен трамвайный мост через реку Тускарь, а Северное депо превращено в ремонтную базу немецких танков.



Баррикада из трамвайных вагонов

ИЗ НЕБЫТИЯ.

Прежде чем говорить о трамвае, необходимо сказать, чем, какими страданиями обернулась для Курска и его жителей немецкая оккупация, которая продолжалась с 3 ноября 1941 года по 8 февраля 1943 года. За это время более 10 тыс. жителей города были замучены и расстреляны, до 30 тыс. юношей и девушек угнаны в неволю.

Многие городские здания, промышленные предприятия, железнодорожный узел оккупанты превратили в руины. Фашисты разобрали или повредили трамвайные пути; в городе не работали водопровод, электростанции, хлебозавод, трамвай. По неполным данным, Курску был нанесен материальный ущерб более чем на 700 миллионов рублей.



1942 год, немцы на ул. Ленина

Свыше 450 дней и ночей пробыли немецко-фашистские войска в Курске. Голод, разруха, расстрелы, плач угоняемых в неволю курян...

Немцы говорили: «Новый порядок - это частная торговля и товары». В Курске открылись три комиссионных магазина. Что в них можно было купить? Веер, щипцы для сыра, вазу, люстру, мороженицу. В ларьках торговали «кустарными изделиями» - корзинами, деревянными пуговицами, эрзац-мылом, которое не мылилось. Вот и вся «частная торговля».

Пятнадцать месяцев немцы вывозили из Курска и Курской области награбленное добро - хлеб, сало, шерсть. Они не ввезли в Курск ни одной иголки, ни одного перышка. В Курске находилось «викадо» - специальное учреждение для ограбления крестьян. Викадо требовало. Комендант грозился. Старосты радели. Крестьяне снова узнали крепостное право. Им оставляли по несколько снопов на душу - как коменданту вздумается. Остальное забирали немцы. Был базар. Немцы покупали у крестьян яйца, картошку, зелень. У немцев карманы были набиты оккупационными марками. Эти бумажки не имели хождения в Германии. Их назначение - придать грабежу видимость торговли.

Куряне уходили в деревни за пятьдесят, за сто километров - тащили пожитки и меняли их у крестьян на картошку. Приходилось давать взятки немецким патрулям. Немцы брали все: картошку и соль, наволочки и детские ботинки.

Комендант Курска открыл новый способ снабжения населения: немцы сдавали в аренду городскую землю. За каждый гектар нужно было внести немцам 140 рублей и 10 центнеров картофеля. Майор Флягг ухмылялся: «Земля вам, картошка нам». А куряне голодали.

В течение года все школы были закрыты. В Курске родители попытались устроить групповые занятия для детей, но комендатура запретила занятия, объявив их «незаконными собраниями». Из библиотек изъяли почти все книги. Достаточно указать, что к запрещенным книгам были отнесены «Гаврош» Виктора Гюго и популярное изложение теории Дарвина. В театре выступали шансонетки - для немцев. В один из кинотеатров русские имели право доступа. Там показывали фильмы, посвященные прославлению Гитлера. Такова была культурная жизнь города, прежде имевшего несколько высших учебных заведений, прекрасный театр, два музея, богатые библиотеки.

Немцы принесли в Курск эпидемию дифтерита. Прививок не было, и смертность среди детей от дифтерита дошла до 60%. На почве голода, скученности, грязи рос сыпной тиф. Военнопленные умирали на глазах у населения. Повсюду немцы расклеили плакаты: «Сдавайте теплую зимнюю одежду для русских военнопленных вашему старосте». (Старосты были и в городах - на каждой улице.) Старосты сдавали теплую одежду коменданту. Комендант распределял ее между немецкими солдатами.

Страшное зрелище представляли собой лагерь: морозные грязные бараки. Надписи: «для русских», «для украинцев», «для тюркских народов», «для тифозных». Кормили жижей - картофельная кожура. Били. Заставляли рыть укрепления. Русские глядели на агонию русских и не могли им помочь. Это было моральной пыткой.

Но и в оккупации куряне вели активную борьбу против немецко-фашистских захватчиков. Жители города оказывали поддержку партизанам, помогали попавшим в плен советским офицерам и солдатам вырваться из фашистской неволи.



Городские бани, бывшая электростанция трамвая, 1943год

Немцы, уходя из Курска, сожгли или взорвали все большие дома. Здания мединститута и пединститута, собор, цирк, дом офицеров, все школы города, все многоэтажные жилые дома, театр. Центральная улица представляла собой ужасное зрелище: руины полностью разрушенных и остовы сгоревших зданий... Кругом валялись трупы немецких солдат, разбитые пушки, минометы, ящики с боеприпасами, бочки с горючим, гильзы от снарядов. Догорали машины, стояли разбитые танки, бронетранспортёры, автомобили и мотоциклы с колясками. Тротуары и дороги были засыпаны обломками и битым стеклом, усеяны осколками и обгорелыми листьями поспешно сожжённых

документов. Закопченные остовы зданий со следами пуль и осколков безжизненно смотрели на мир пустыми глазницами окон, на столбах висели обрывки проводов. Мостовые и тротуары были изрыты воронками и заминированы – многие жители сначала боялись выходить из домов. Казалось, бурная жизнь в городе прекратилась. Похоронным звоном казались глухие звуки, издаваемые металлическими листами, свисавшими с крыш. В воздухе кружились снежинки с пеплом. Стояли смрад и дым от догоравших зданий, металла, тола, пороха, резиновых автошин и человеческих тел.



Красная площадь. Гостиница Ленинград (ныне на этом месте находится гостиница Центральная)

Гитлеровцы не успели взорвать Дом пионеров на улице Ленина и здание, где до войны размещался обком партии на Челюскинцев, 1. На улице Нижней Набережной сохранился главный корпус электростанции с турбинами и генераторами, хотя все вспомогательные помещения были взорваны. Как такое произошло? Машинист электростанции Воронов за два дня до наступления наших войск догадался о намерениях фашистов. После смены он остался в турбогенераторном цехе и двое суток прятался в плохо освещённом углу за паропроводом. Когда подрывники запалили бикфордов шнур и поспешно вышли,

Воронов, считая секунды, подбежал к горящему запалу и обрезал его заранее подготовленными ножницами. Через несколько минут взорвались вспомогательные помещения и угольный склад. Корпус электростанции скрылся в клубах пыли и дыма. Позже, выйдя через проходную, машинист встретил спускавшуюся по улице Володарского группу бойцов в белых овчинных полушубках со звездочками на шапках. Когда он вернулся домой, жена увидела, что у Воронова поседели волосы.



Сразу же после изгнания оккупантов в Курск стало возвращаться население. Тысячи жителей приступили к возрождению городского хозяйства. Они восстанавливали предприятия, жилые дома, учреждения культуры, шефствовали над военными госпиталями, принимали активное участие в выполнении заказов для фронта. Правительство в мае 1943 года приняло постановление «О неотложных мерах по восстановлению Курска». На эти нужды было ассигновано 15 миллионов рублей.

12 февраля 1943г.

Горсовет принял решение призвать оставшихся в городе рабочих и служащих на свои предприятия и начать их восстановление. Из Челябинска был вызван Е.Р. Брежнев, из партизанского отряда вернулся С.И. Дмитриев, который был назначен директором трамвайного треста. Под их руководством началась героическая эпопея восстановления Курского трамвая уже во второй раз. Для начала надо было восстановить само предприятие, ведь немцы уничтожили всю документацию, потому что *«эвакуации перед оккупацией трамвайное предприятие ни в целом, ни частями не подвергалось»* (из доклада директора трамвайного треста в Горкомхоз от 15 мая 1943 года).

Трамвайный Трест был организован 19 февраля 1943 года на основании решения исполкома Горсовета от 10 марта 1943 года за №24.

Из устава Курского трамвайного треста от 26 февраля 1943 года:

«Трамвайный Трест состоит в ведении Управления Коммунальных предприятий и действует на основании «Положения о коммунальных трестах» от 23 октября 1928 года. Трест является самостоятельной хозяйственной единицей, действующей на началах хозрасчёта. Трест самостоятельно распоряжается предоставленным ему имуществом и отвечает по своим обязательствам в пределах того имущества, на которое может быть по закону обращено взыскание. Государственные и местные Советы за долги Треста не отвечают. Трест имеет печать с изображением своего наименования. Уставной фонд Треста на 1 марта 1943 года составил 4 736 200 рублей. Руководство Трестом назначается Управлением Коммунальных предприятий и состоит из управляющего, главного инженера и главного бухгалтера.

Входящие в состав Треста оперативные звенья (цеха, особые производства, отделы и т.п.) действуют на началах хозрасчёта в пределах заданий, получаемых от Управляющего Трестом.

Ежегодно Управляющий трестом представляет в Управление Коммунальных предприятий на утверждение отчёт, баланс и счёт прибылей и убытков, а также проекты покрытия убытков и распределения прибыли согласно действующим узаконениям. Копии указанных материалов представляются в финотдел и финансирующий банк.

Оплата оказываемых трестом коммунальных услуг производится по тарифам, установленным в соответствии с действующими законами и утверждёнными исполкомом горсовета по представлению Управления коммунальных предприятий. Трест нельзя обязать оказывать услуги бесплатно, так и сам трест не может по своей инициативе оказывать услуги бесплатно». Весь Устав умещался в четырёх страницах машинописного текста. А 5 марта 1943 года распоряжением Совнаркома СССР № 4725-р был утверждён.

УСТАВ

дисциплины рабочих и служащих Курского трамвая.

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

1. Трудовая дисциплина рабочих и служащих Курского трамвая состоит в сознательном и точном исполнении ими своих обязанностей, беспрекословном, чётком и быстром выполнении приказов и распоряжений своих начальников.

2. Трудовая дисциплина обязывает каждого работника Курского трамвая:

а) хорошо знать своё дело и постоянно в нём совершенствоваться. Твёрдо знать и точно, беспрекословно выполнять Правила технической эксплуатации, инструкции по продвижению трамвайных поездов, правила и инструкции по содержанию и ремонту и эксплуатации подвижного состава, выполнять установленные нормы выработки, планы и показатели работы, повышать производительность труда и не допускать простоев и брака в работе;

б) приказы начальника – закон для подчинённого. Он должен быть выполнен безоговорочно, точно, в срок. За невыполнение приказа виновный подлежит строгой ответственности;

в) строго хранить вверенную по службе государственную и военную тайну;

г) в соответствии со статьёй 131 Сталинской Конституции оберегать и укреплять социалистическую собственность;

д) всемерно выполнять обязанности Курского трамвая по культурному обслуживанию населения и перевозке грузов. Требовать от населения безусловного соблюдения установленных правил пользования трамваем, соблюдения правил безопасности и выполнения всех распоряжений работников трамвая, регулирующих порядок.

3. За состояние дисциплины в первую очередь ответственен начальник. Он обязан быть всегда примером высокой дисциплинированности и организованности в работе. Начальник несёт личную ответственность за политические и деловые качества подчинённых. Он обязан всесторонне знать своих подчинённых, непрестанно поддерживать дисциплину,

заботиться о подчинённых, воспитывать их в духе выполнения всех требований дисциплины, развивать и поддерживать у них сознание долга перед социалистической Родиной.

4. Начальник обязан требовать от подчинённых неуклонного исполнения отданных им приказаний, проверять исполнение, взыскивать с нерадивых и поощрять отличившихся. Каждый работник Курского трамвая должен всеми силами и средствами содействовать начальнику в укреплении дисциплины.

5. Неиспользование начальником своей дисциплинарной власти в отношении нарушителей трудовой дисциплины, неправильное или несвоевременное применение Устава влечёт ответственность по закону.

6. Приказания отдаются в порядке подчинённости. Если начальник отдаёт приказание, минуя ближайшего к себе подчинённого, то он немедленно ставит последнего в известность. Подчинённый, получивший такое приказание, исполняет его и докладывает об этом своему непосредственному начальнику.

7. Подчинённый, получивший приказание, повторяет полученное приказание и приступает к его выполнению. Об исполнении он докладывает начальнику, отдавшему приказание.

8. Настоящий Устав распространяется на всех постоянных и временных рабочих, служащих и инженерно-технический персонал Курского трамвая, в том числе на управленческий аппарат, рабочих и служащих и инженерно-технический персонал входящих в систему Курского трамвая предприятий и трестов, а также подчинённых этим трестам предприятий и на управленческий аппарат трестов.

Настоящий Устав распространяется также на административный, учебный и обслуживающий персонал и на учащихся всех учебных заведений и курсов Курского трамвая.

II. ДИСЦИПЛИНАРНЫЕ ВЗЫСКАНИЯ.

9. Всякое нарушение дисциплины влечёт за собой дисциплинарное взыскание или предание суду.

10. Каждый начальник действует в пределах, предоставленных ему настоящим Уставом прав.

11. Дисциплинарное взыскание применяется также за нарушение работниками Курского трамвая общественного порядка в тех случаях, когда работник, хотя и не находился при

исполнении служебных обязанностей, но своим поведением дискредитировал звание работника Курского трамвая.

13. К работникам Курского трамвая применяются следующие дисциплинарные взыскания:

а) замечание;

б) выговор;

в) строгий выговор;

г) перевод на нижеоплачиваемую работу на срок до трёх месяцев или смещение на низшую должность.

14. Применение дисциплинарного взыскания не исключает возможности возбуждения уголовного преследования. В этих случаях приведение в исполнение дисциплинарного взыскания приостанавливается до разрешения уголовного дела.

15. За прогул без уважительной причины и за самовольный уход с предприятия и учреждения виновные подлежат не дисциплинарной, а судебной ответственности по закону.

16. За причинённые, вследствие нарушения дисциплины, убытки государству виновные несут помимо дисциплинарной и судебной ответственности, также материальную ответственность в объёме нанесённого ущерба. Однако удержание производится не более 6-ти месяцев и не может превышать ежемесячно 25% месячной заработной платы работника.

17. За один и тот же проступок может быть наложено только одно дисциплинарное взыскание.

18. Дисциплинарное взыскание налагается начальником немедленно, как только ему стало известно о нарушении дисциплины, но не позднее месяца со дня нарушения.

19. Дисциплинарное взыскание в виде замечания, выговора и строгого выговора может налагать каждый начальник на своих подчинённых.

20. Дисциплинарное взыскание в виде перевода на другую, нижеоплачиваемую работу, а также смещение на низшую должность могут налагать начальники, пользующиеся правом приёма и увольнения работника.

21. При недостаточности дисциплинарных прав, предоставленных начальнику, он возбуждает ходатайство перед вышестоящим начальником о наложении взыскания властью последнего.

22. Старший начальник имеет право отменить дисциплинарное взыскание, наложенное младшим, лишь в тех

случаях, когда начальник превысил предоставленные ему права, или взыскание наложено явно неправильно.

Отмена дисциплинарного взыскания старшим начальником производится, как правило, через лицо, наложившее взыскание.

Старший начальник имеет право увеличить дисциплинарное взыскание, если наложенное взыскание не соответствует тяжести совершённого проступка.

23. При определении меры дисциплинарного взыскания начальник должен учитывать:

- а) степень тяжести совершённого проступка;
- б) вред, причинённый проступком;
- в) обстоятельство, при котором совершён проступок;
- г) предшествующую службу работника.

24. Каждое дисциплинарное взыскание объявляется в приказе и обязательно сообщается работнику под расписку.

Приказ о дисциплинарном взыскании должен быть доведен до сведения работников данного предприятия, а в отдельных случаях опубликован в печати.

25. Все взыскания обязательно заносятся в личное дело работника.

26. Если работник после наложения взыскания не допустил нового нарушения, проявил себя хорошо на работе, то руководитель предприятия (учреждения) может наложенные ранее взыскания снять в порядке, установленном законом.

III. ОБЖАЛОВАНИЕ ДИСЦИПЛИНАРНЫХ ВЗЫСКАНИЙ.

27. Дисциплинарные взыскания могут быть обжалованы в административном порядке в случае неправильного или незаконного их применения. Жалоба приносится не позднее 3-х дней после объявления работнику о наложении взыскания и подаётся только через своего непосредственного начальника.

28. Принесение жалобы на строгость дисциплинарного взыскания воспрещается.

29. Поступившая жалоба немедленно представляется вышестоящему начальнику, который в 3-дневный срок обязан вынести своё решение. Решение вышестоящего начальника является окончательным.

Работник, не получивший ответа на жалобу в 10 дней после её подачи, может подать жалобу следующему вышестоящему начальнику.

30. За задержку и несвоевременное разрешение жалобы виновный несёт строгую ответственность.

31. Начальник, признавший жалобу основательной, обязан немедленно отдать распоряжение об отмене или изменении наложенного взыскания и о восстановлении нарушенных прав жалобщика.

IV. МЕРЫ ПООЩРЕНИЯ.

32. Поощрения и награды применяются в отношении работников Курского трамвая, которые добросовестно, честно и старательно относятся к служебным обязанностям, проявляют заботу о сбережении государственного имущества, перевыполняют производственные задания и измерители работы.

Все начальники обязаны поощрять подчинённых им работников:

а) за проявление героизма и самоотверженности;

б) за образцовое выполнение заданий, находчивость и инициативу, результатом чего явилось улучшение работы и состояния всего трамвайного хозяйства или отдельной его части;

в) за самоотверженность, героизм, находчивость, предотвративших крушение поезда, человеческие жертвы, прекращение движения, порчу подвижного состава и т.д.

г) за изобретения и рационализаторские предложения;

д) за экономию государственных средств.

33. Для отличия и поощрения работников Курского трамвая устанавливаются следующие меры поощрения:

а) благодарность;

б) денежная награда;

в) награждение именованным, ценным подарком;

г) награждение почётной грамотой;

д) назначение на высшую должность;

е) занесение на доску почёта;

ж) представление к награждению знаком «Отличник городского хозяйства»;

з) представление к награждению орденами Союза ССР.

34. Право объявления благодарности принадлежит каждому начальнику.

Право назначения денежной награды принадлежит начальнику, пользующемуся правом приёма и увольнения, если они являются распределителями кредита.

Право награждения именованным, ценным подарком и назначения на высшую должность принадлежит начальнику, заместителям начальника Управления Курского трамвая, начальникам служб, начальнику и заместителям начальника депо, начальникам и заместителям районов движения, дистанций служб и пути, управляющим трестов и директорам заводов.

Представление к награждению орденом Союза ССР осуществляется в порядке, установленном законом.

35. Если к отличившимся необходимо, по мнению данного начальника, применить меру поощрения, выходящую за пределы его прав, то об этом он делает представление вышестоящему начальнику.

36. Применение каждой меры поощрения должно быть объявлено в приказе с занесением в трудовую книжку и доведено до сведения работников данного предприятия (учреждения) или объявлено в печати.

V. УЧЁТ ВЗЫСКАНИЙ И ПООЩРЕНИЙ.

37. Все дисциплинарные взыскания и поощрения учитываются в журнале взысканий и поощрений, находящемся в ведении начальника предприятия или учреждения.

VI. НАДЗОР ЗА ПРАВИЛЬНЫМ ПРИМЕНЕНИЕМ НАСТОЯЩЕГО УСТАВА.

38. Надзор за правильным применением настоящего устава осуществляется исполкомом Курского Совета и органами прокуратуры.

Управление Курского трамвая.

Выписка из протокола №9 заседания Комитета при Совнаркомоме Союза ССР по восстановлению хозяйства в районах, освобождённых от немецкой оккупации.

«Пункт 27. Выделить для Курского трамвая 5 тонн троллейного провода.

Пункт 28. Отгрузить в 4 квартале 43 года для Курского трамвая 5 000 шпал, выделив по фондам Совнаркома РСФСР».

Однако рассчитывать полностью на централизованные поставки не приходилось - шла война. Поэтому из Областного отдела коммунального хозяйства 26 марта 1943 г. директору трампарка пришло указание осмотреть участок пути от Барнышевской пл. до Солянки, чтобы проверить наличие шпал в местах установки немецких орудий, собрать все шпалы и другие дорожные части и отвезти их на охраняемую территорию - каждая шпала, каждый рельс был на учёте.

Кроме собственно восстановительных работ трамвайный трест оказывал помощь женщинам, работающим на восстановлении трамвая. В 1943 году в Трамвайном тресте работало 6 женщин, мужья которых находились на фронте, им была оказана помощь дровами, отведены огороды и бесплатно вспаханы. Нужно было оказывать помощь и Красной армии. Так, по мобилизации транспортных средств Управлением было передано в РККА 5 грузовых машин.

Близость линии фронта делала Курск уязвимым для немецкой авиации - нужно было позаботиться о защите восстанавливаемых объектов и своей собственной безопасности на случай бомбёжки или химической атаки. Городские власти как могли помогали коллективу Трамвайного треста в этом деле. Так 23 июня Горкомунотдел перечислил Управлению трамвая 2000 руб. на оснащение групп самозащиты и аварийно-восстановительных бригад, которые были израсходованы на:

- уголь активированный - 120 руб.,
- противогазы 33 шт. - 1010 руб. 10 коп
- Чулки защитные 10 пар - 285 руб.,
- бумага светомаскировочная 100 м - 85 руб.,
- полевая сумка 1 шт. - 140 руб.,
- аптечки 4 шт. - 160 руб.,
- репродуктор 1 шт. - 200 руб.

На всю группу самозащиты этого не хватило, поэтому директор просит на эти цели ещё 3000 руб.

30 августа 1943 года Трамвайному тресту Горкомунотделом выделено противогазов ГП-1 со шлемом 18 шт., халатов 2 шт., перчаток резиновых 14 шт., защитных чулок 20 пар.

Но всё же главной задачей было в кратчайшие сроки восстановить движение трамвая. Это имело не только хозяйственное значение – перевозка людей к месту работы и обратно, перевозка грузов в условиях недостатка автотранспорта, но и позволяло поднять дух народа. Пуск трамвая означал возвращение к мирной жизни, показывал тот самый свет в конце тоннеля, свет Великой Победы, до которой было ещё два долгих и трудных года.

16 июля Горисполком принял план восстановления трамвая. Первая очередь восстановления - Трампарк - пл. Добролюбова. Для этого предполагалось сделать следующее:

- а) путевые работы завершить к 1 августа,
- б) контактную сеть восстановить к 15 августа,
- в) ремонт вагонов закончить 15 августа,
- г) ремонт подстанции завершить к 10 августа,
- д) пуск трамвая осуществить 15 августа.

28 июля 1943 года директор трамвайного треста Дмитриев предоставил в Главное управление трамваями расчётные данные выделения средств на восстановление трамвайного хозяйства Курска.

- На ремонт здания вагонного парка, мастерских и крыши - 6 876 руб.
- На ремонт здания управления - 11 140 руб.
- На ремонт гаражей и других надворных построек - 2 000 руб.
- Сантехника и отопление повреждены на 40%, на ремонт выделено - 34 724 руб.
- Восстановление трамвайного пути длиной 6 км (из них 3,23 км полностью - новый балласт, новые шпалы, рельсы имеются) - 565 250 руб.
- На протяжении 2,77 км рихтовка и подбивка с добавлением 2500 шпал - 138 500 руб.
- Восстановление контактной сети - 207 000 руб.
- Восстановление моторных вагонов 20 шт. - 300 000 руб.
- Приобретение лошадей с упряжью - 4 500 руб.
- Приобретение станков для мастерских - 11 500 руб.

- Приобретение инструмента - 5 000 руб.
 - Приобретение запчастей для вагонов и электрооборудования - 10 000 руб.
 - Восстановление подстанции 23 940 руб.
 - Восстановление документации на трамвайные пути и строения - 25 000 руб.
- Всего - 1 345 400 руб.

Из доклада директора трамвая в Горкомунотдел 2 августа 1943 года:

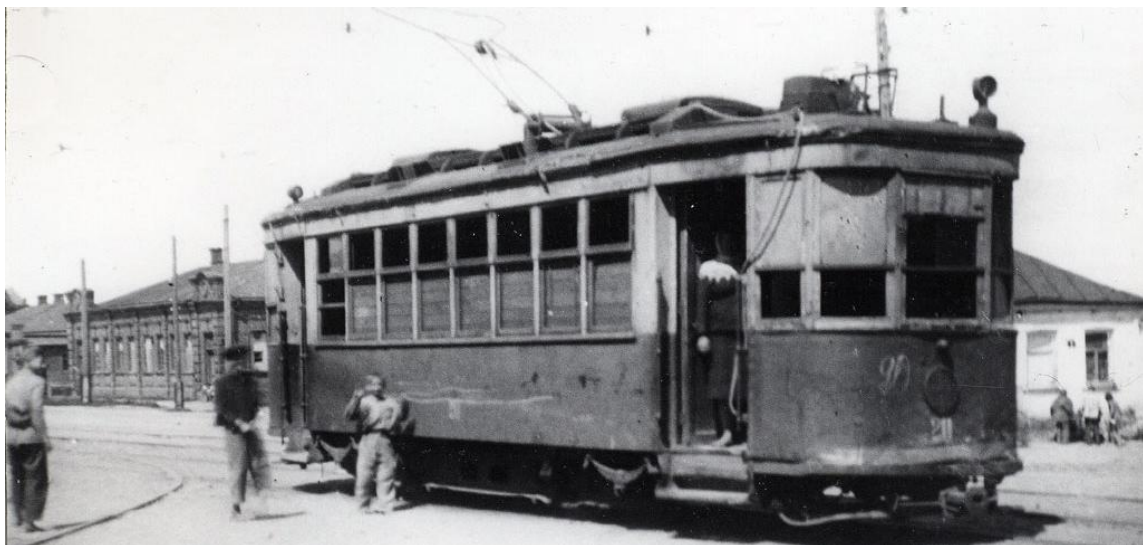
«Восстановительные работы начаты 19 февраля 1943 года, срок окончания утверждён правительством 1 сентября 1943 года. Отпущено и оформлено в банке средств 1 345 000 руб., на 1 августа выбрано средств 94 200 рублей, выполнено работ на 80 100 рублей, из них главные: отремонтировано 10 моторных вагонов в механической их части без столярной и малярной отделки, отремонтировано 4,7 км двойного пути, натянуты растяжки контактной сети на протяжении 2,5 км, приступили к ремонту ртутных выпрямителей на подстанции».

Планирование хозяйственной деятельности в те времена было вещью не только необходимой в силу особенностей советского строя, но необычайно ответственной. Срыв выполнения плана не только мог сказаться на положении трудящихся, и без того тяжёлом, это могло ещё и расцениться как саботаж, со всеми вытекающими последствиями военного времени. Поэтому к составлению и выполнению планов относились очень серьёзно.

В связи с предстоящим запуском трамвайного движения Горкомунотдел поручил Трамвайному тресту составить промфинплан на сентябрь - декабрь 1943 года, исходя из следующих параметров:

- Протяжение эксплуатационных путей - 6 км.
- Число вагонов в эксплуатации - 10.
- Среднесуточное число часов работы вагона - 12.
- Прочие показатели - применительно к 1941 году.
- Эксплуатационная скорость - 12 км/ч.
- Тариф на электроэнергию - 82 коп.

30 августа 1943 года Трамвайный трест просил у Горкомунотдела 100 кв. м стекла для остекления вагонов. Но со стеклом были большие трудности, так как его требовалось очень много для восстановления зданий, поэтому на фотографиях того времени часто можно увидеть на улицах города трамваи с фанерой в окнах вместо стёкол.



В ожидании древесины и стекла вагоны работали без оконных рам.

Не хватало не только стекла, но и самой обычной бумаги. Многие докладные записки тогда писали на кусках немецких карт и даже старых обоях.

Близилась зима, а вместе с ней и морозы. С отоплением было туго, трамвайные вагоны вообще не отапливались, да и в цехах трампарка зимой можно было с полной уверенностью сказать: - «Да, это вам не Таити!» Поэтому о защите людей от холода заботились даже на правительственном уровне. Так, 31 августа «Росснабсбыт» указал своему московскому отделению срочно изготовить и отгрузить готовые валенки трамвайным предприятиям, в том числе и Курскому в количестве, пропорциональном выделенным для Курского трамвая 200 кг шерсти.

Восстановительные работы шли полным ходом, и чтобы как-то поддержать работников, поощрить их, в особенности женщин, 15 сентября 1943 г директор трамвая ходатайствует о содействии в приобретении 80 пар дамских чулок для поощрения работниц Курского трамвая, участвовавших в восстановительных работах.

Несмотря на трудности военного времени власти как могли помогали курянам восстанавливать трамвайное движение. На 3 квартал 1943 года Трамвайному тресту выделено 4 км контактного провода и 1,8 км электроустановочного провода.

15 сентября 1943г заместителем управляющего и главным инженером трамвайного треста назначен Лурье Борис Яковлевич.

19 сентября 1943 г. возобновилось трамвайное движение по линии от Московских ворот до ул. Добролюбова. 28 октября домохозяйки Кировского района начали подготовку полотна для восстановления трамвайного пути от железнодорожного вокзала до мединститута.

Труд людей в те годы нельзя назвать иначе, как самоотверженным. Накануне 26-й годовщины Октябрьской революции был издан приказ, в котором назывались передовики: Д.Г. Кривдин - ученик токаря, В.С. Мещук - ученик монтажника, Т.М. Амелин - слесарь, Д.Ф. Калабухов - электромастер, М.С. Шумаков - столяр, Н.В. Дроздов - ученик электромонтажника, И.П. Болдырев - электромонтажник, М.В. Дроздов - бригадир пути, А.Р. Болтенков - охранник, М.Г. Косторнова - рабочая пути, А.Н. Ненашева - начальник снабжения.

Электростанции ещё не успели восстановить до их довоенной мощности, поэтому первостепенное значение придавалось экономии электроэнергии. Были установлены нормы расхода и введена система поощрений за экономию: за соблюдение норм расхода электроэнергии установлена премия 4% к окладу, при экономии до 5% за каждый % экономии - 3%, от 5 до 10% - 5%, свыше 10% - 7%.

12 ноября 1943 года СНК СССР разрешил Курскому облисполкому устанавливать обязательные сверхурочные до 3 часов в день для водителей и кондукторов, а также занятых на ремонтных работах.

24 ноября 1943 г Семен Иванович Дмитриев сообщил в Главное управление трамваев и троллейбусов НККХ РСФСР, что за период октябрь - ноябрь 1943 г проделана следующая работа: восстановлено 18 пассажирских вагонов, смонтировано 3 токарных станка, 2 сверлильных и ножовка (механическая). Установлен стационарный компрессор, установлен разъединитель РВ-10 (не залит трансформатор маслом), подготовлено корыто для укладки шпал на протяжении 7 км, уложено 600 шпал, остальные не получены. Подвешено 14,3 км троллейного провода. Жилой фонд и здание конторы не

отремонтированы из-за отсутствия материалов и рабочей силы.

Отопление производственных помещений будет производиться времянками, ибо помещение котельной разрушено. Одновременно сообщаем, что с момента пуска трамвая 19 сентября трамвай работал до 25 сентября и с указанного числа не работает из-за отсутствия электроэнергии (не работал почти 3 месяца, прим. ред). Рабочие трамвая переключены на строительство.



1943 год, вид на ул Дзержинского в сторону центрального рынка, справа видна часть дома №6 по Красной пл.

25 ноября начальником строительства трамвая назначен Пашкевич А.А., Желудкову приказано приступить к основной работе - начальника службы пути.

В ноябре 1943 года Трамтрестом получено 13 вагонов шпал общим количеством 3364 шт. из Вологды, также имеется наряд на отгрузку ещё 7 вагонов шпал из Вологодского лесничества на декабрь 1943 года, но их поставка задерживается.

В связи с отсутствием качественного пиломатериала окна вагонов при восстановлении зашивали досками, но зимой это было ещё терпимо, а вот к лету надо было срочно решать вопрос с оконными рамами, в связи с чем Дмитриев просит Горкомхоз срочно выделить 10-12 куб/м 25мм теса.

Для справки: остановки трамвая маршрута №1 на 20 декабря 1943 года: Московские шпилы, Трампарк, пл. Перекальского, Садовая, Золотая, Почтовая, Красная пл., Луговая, Микояна (Театральная), Воротня, Энгельса.

В декабре 1943 года возникла проблема с очисткой от снега трамвайных путей из-за отсутствия у Трамтреста рабочей силы. В связи с этим директор Дмитриев просит зав. Горкомхозом Лузана возобновить ходатайство перед Горсоветом об обязанности чистить трамвайные пути дворникам прилегающих домов.

Всего за 1943 г. было восстановлено 16 км трамвайного пути и 13 вагонов, тяговая подстанция и другие объекты.

15 января 1944 г. коллектив Н-ского предприятия, где директором был Выменец, через газету «Курская правда» обратился к рабочим, интеллигентам, служащим, домохозяйкам, учащимся города Курска с призывом встретить первую годовщину (8 февраля) освобождения города от фашистских оккупантов трудовыми подарками. Коллектив завода призвал все предприятия, каждого жителя Курска принять участие в восстановлении города, трамвая, водопровода, бань, жилищ, школ, библиотек. Он просил Курский горком партии и исполком горсовета к годовщине праздника провести несколько воскресников, чтобы каждый трудящийся Курска внёс свой вклад в восстановление города.

Бюро Курского горкома ВКП(б) обсудило данное обращение коллектива Н-ского предприятия и обязало городские райкомы партии, первичные партийные организации и руководителей предприятий и учреждений обсудить его на собраниях коллективов, где принять конкретные обязательства по улучшению производственных показателей. Бюро горкома партии также одобрило инициативу коллективов ряда предприятий города о восстановлении ко дню годовщины освобождения Курска следующих объектов: трамвайной линии от железнодорожного вокзала до мединститута и от улицы Добролюбова до кожзавода им. Серёгина.

Горком ВКП(б) и исполком горсовета также решили 23 и 30 января 1944 г. провести массовые воскресники трудящихся города на восстановлении трамвайной линии, по очистке путей станции Курск-ветка и на других объектах городского хозяйства. Уже в день опубликования в газете «Курская правда» письма коллектива Н-ского предприятия 15 января 1944 г. трудящиеся Кировского района после обсуждения указанного письма вышли

на субботник, чтобы помочь городу быстрее ввести в строй трамвайную ветку «железнодорожный вокзал-мединститут» и связать район с городом. На субботник вышли и трамвайщики. Первые укладывали шпалы от железнодорожного вокзала до Кировского моста, вторые – от Кировского моста до мединститута.



1943 г. Восстановление Кировского моста. Фото Олега Сизова.

Немало курян трудилось в этот день на строительстве моста через реку Тускарь. «Курску в день праздника преподнесём и мы свой подарок», - под таким лозунгом трудились мостостроители. Они взяли на себя обязательство ввести в эксплуатацию мост к 1 февраля 1944 г. («Курская правда», 1944. 16 января.)

23 января 1944 г. на воскресенье вышло более 8 тыс. жителей Курска. На воскреснике трудились бойцы и офицеры воинской части, где командиром был Куделько. Они показали образцы трудового героизма, выполнив дневное задание к 14 часам.

На участке Мельница - Кожзавод уложено 3 км трамвайных рельс. На участке Московские ворота - Кировский мост укладка рельс и шпал закончена полностью. От Московских ворот до вокзала была подвешена воздушная линия.

Один трудовой день воскресника равнялся по произведённому объёму работ 75 рабочим дням всего коллектива трампарка.



1944 год, добровольно-строительная бригада восстанавливает трамвайный путь на ул. 1-й Кожевенной

В Ленинском и Кировском районах в воскреснике участвовало по 2000 человек в каждом. Повсеместно кипела дружная работа. Работники НКВД прокладывали трамвайный путь от ул. Ленина до Кировского моста. Жители Кировского района работали на трамвайной линии. За несколько часов весь путь от вокзала до Кировского моста был очищен от снега и льда, уложены последние, доставленные ранее шпалы. Часть людей подвозила на путь балласт.



Домохозяйки трудятся на восстановлении линии в Ямскую.

Таким образом, кировцы выполнили своё обещание подготовить путь ко дню памяти В.И. Ленина и закончить этим работы первой очереди. В день воскресника было прошито и выправлено 1,5 км пути.

Много людей работало на восстановлении Кировского моста. Мостостроители дали слово пустить мост в строй к 1 февраля, т.е. на два дня раньше срока. («Курская правда», 1944. 25 января).

В январе 1944 года отремонтированные вагоны не смогли выпустить на линию из-за отсутствия стекла. Трамтрест просит отпустить 6 ящиков стекла.

30 января 1944 г на общегородской воскресник вышли более 10 тыс. курян. В этот день рабочие, служащие и домохозяйки Кировского района полностью подготовили к эксплуатации трамвайную линию на протяжении одного километра. Сотни рабочих и специалистов трудились на своих предприятиях.

В Дзержинском районе из 3500 человек, вышедших на воскресник, 1500 работали на заготовке кирпича с разрушенных зданий, очистке трамвайной линии от снега и льда, на станции Курск-ветка и на др. объектах. Участники воскресника очистили 1500 погонных метров трамвайных путей, заготовили 8 тыс. штук кирпичей

300 человек Сталинского района, работавших на станции Курск-ветка, погрузили 10 вагонов щебня, разгрузили 9 вагонов разных грузов. Всего по району в воскреснике участвовало 2670 человек.

Трудящиеся Ленинского района (2170 человек) очистили трамвайные пути от снега на всём протяжении улицы. В результате проведённых субботников и воскресников, в которых участвовали тысячи курян, 7 февраля 1944 г. трамвайная магистраль, связывающая центр города с вокзалом и кожевенным заводом, была полностью подготовлена к эксплуатации. На следующий день, в первую годовщину освобождения Курска от гитлеровцев, здесь началось регулярное движение вагонов. 7 февраля, как и обещали мостостроители, закончилось сооружение автогужевого моста через Тускарь. (Курская правда, 1944. 1 февраля. Курская правда, 1944. 8 февраля; Курск. Очерки истории города. Изд. 3-е, перераб. и доп. Воронеж: Центральное Чернозёмное изд-во, 1975. С. 216.)

8 февраля 1944 г., в годовщину освобождения города Курска от немецко-фашистских захватчиков, «Курская правда» опубликовала письмо курян И. Сталину. Его подписали 30500 жителей Курска. В письме говорилось о том испытании, которое им пришлось пережить в период оккупации, о помощи Советского государства городу и области, о помощи курян фронту, о первых успехах в восстановлении промышленных предприятий и жилья. Тысячи курян участвовали в восстановлении трамвая и в подарок к годовщине освобождения Курска связали с городом отдалённые районы вокзала и кожзавода.

5 марта 1944 года «Курская правда» писала: *«Откликаясь на обращение швейников и бюро горкома ВКП(б) и горисполкома Курска трамвайщики Курска на своём митинге взяли обязательство к 1 мая 1944 г. отремонтировать и ввести в эксплуатацию ещё 20 трамвайных вагонов, закончить восстановление трамвайной линии от кожзавода до карьера «Песок», а также улучшить воздушную линию на участке город – вокзал».*

Большинство работников Курского трамвая в это время – женщины, заменившие ушедших на фронт мужчин. Их как могли, поддерживали – и морально, и материально, но больше, всё-таки, морально. Вот и «Курская правда» в марте 1944 года посвятила женщинам трампарка целую статью: *«Утро. На улицах города*

еще тишина, но жизнь, полнокровная напряжённая жизнь людей советского города чувствуется повсюду. И когда стрелка часов останавливается на шести, а первые пешеходы выходят на центральную магистраль, они слышат шумный, раскатистый перезвон трамвая. В гостеприимно раскрытые двери вагонов входят ранние пассажиры. Это домохозяйки, спешащие на базар, возвращающиеся с ночных работ и постов горожане. Их сменяют все новые и новые потоки пассажиров.

— В день мы перевозим не одну тысячу людей, — говорит начальник службы движения городского трамвая тов. Алябьева. — Это большая, напряженная работа, но мы с нею целиком справляемся. Когда Анна Трофимовна говорит «мы», она под этим подразумевает, прежде всего, женщин. Зайдите в любой вагон трамвая, и вы в этом убедитесь. Ни у управления вагоном, ни на кондукторском месте мужчин нет. Их заменили женщины. Вот в кабинет к Анне Трофимовне входит молодая, энергичная женщина, в брезентовом комбинезоне.

— Это наша Оля, — говорит Анна Трофимовна. — Электросварщица.

Мужчин, занимавшихся этой профессией, взяли в армию, и все работы по электросварке выполняет сейчас одна Оля. Она заменила мастера Анохина и двух других электросварщиков. Работает столько, сколько необходимо — и днем, и ночью.

— Когда началась война, я решила овладеть мужской профессией, — рассказывает Ольга Пилюгина. В обычных условиях электросваркой овладевают 6 месяцев, а я с помощью мастера Анохина обучилась за полтора месяца. И, кстати. Моего учителя взяли в армию, а теперь я выполняю его обязанности.

Эта веселая, энергичная женщина пользуется всеобщим уважением своего коллектива. Это уважение она снискала себе большим трудолюбием, самоотверженной работой, высокой производительностью. И когда в трампарке заходит речь о Пилюгиной, рабочие говорят: — Наша Оля — незаменимый работник.

Таких женщин немало в трампарке. Вагоновожатые Чурилова, Захарова, Фельчунова, систематически перевыполняют план, отдают все свои силы производству. Нередко вагоновожатым кондукторам приходится работать по две смены, заменять друг друга. Весь этот напряженный труд подчинён одной цели — обеспечить нормальную, бесперебойную работу городского трамвая.

При любых условиях женщины трампарка находятся на своём посту. В один из воздушных налетов бомбежка застала вагон вожатой Новосельской на перегоне. Но тов. Новосельская не растерялась. Спокойно освободив вагон от пассажиров, он осталась на своем посту, несмотря на то, что бомбы ложились вблизи.

— Наши работницы народ организованный, — говорит т. Ларина, выполняющая не только обязанности табельщика, но и обязанности начальника штаба ПВО управления трамвая. За все время бандитских валетов на ваш город у нас не было такого случая, чтобы кого-либо из наших бойцов мы не нашли на своем посту во время тревоги. А бойцы — это те же женщины — вагоновожатые, кондукторы, ревизоры. Женщины везде — и в звене по охране порядка, медико-санитарном и других. Килозова, Захарова, Клесова, Брусенцева, Русанова и многие другие хорошо овладели искусством противовоздушной обороны и неустанно повышают свои знания в этом деле, показывая одновременно образцы высокой производительности.

Курский трамвай, завоевавший одно из первых мест в республике в условиях мирного времени, четко работает и сейчас, в грозные дни отечественной войны. Патриотизм женщин трампарка — вот основная, движущая сила этого успеха. Люди живут нуждами своего производства и всецело отдают ему свою энергию, ибо их жизнь связана с родным парком. Анна Трофимовна Алябьева более 20 лет работает в городском трамвае. Много изменилось за это время здесь. Вместо узкоколейных коробочек стали ходить большие вагоны, на многие километры растянулись трамвайные рельсы. Пришли и новые люди, во главе которых стала старая трамвайщица Анна Трофимовна.

— Она у нас все квалификации прошла, — говорят в трампарке. И это так. Тов. Алябьева до тонкости знает свое производство, умело руководит им и как начальник службы движения, и как секретарь партийной организации. Это признанный командир трамвая,двигающий вагоны с людьми по знакомым курьянам маршрутам. В. Хохлов»

Для удешевления ремонта вагонов для колодок клещевого тормоза прицепных вагонов применялась древесина, но лучшие результаты показала дельта-древесина, о чём в марте 1944 года были извещены все трамвайные предприятия информационным письмом от Главного управления трамвая НККХ РСФСР.

29 мая 1944 г. в Курске было проведено второе совещание бригадиров добровольческо-строительных бригад города, на котором с докладом о работе добровольческо-строительных бригад и их дальнейших задачах выступила председатель горисполкома Н.А. Масленникова. При активной помощи добровольческо-строительных бригад была восстановлена трамвайная линия протяжённостью 7 км, отремонтировано 4,6 км воздушной сети, 1 трамвайный вагон и 3 прицепных грузовых платформы. (Курская область в период Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945 гг. Т. 2. Курск, 1962. С.329)

30 мая 1944 г. бюро Курского обкома ВКП(б) и облисполком обсудило вопрос «О работе добровольческо-строительных бригад по восстановлению и благоустройству городов и райцентров», протокол № 262/1. Накануне по заданию обкома ВКП(б) была изучена работа городских комитетов партии и горисполкомов по организации и руководству деятельностью этих бригад в районах области

Заслушав их доклады, бюро Курского обкома ВКП(б) отметило, что начатое по предложению трудящихся Курска соревнование за участие населения городов и районных центров области в восстановлении разрушенного городского хозяйства, встретило горячую поддержку со стороны трудящихся.

Только в городе Курске 24563 человека, организованных в 1524 бригады, отработали 254931 человеко-часов, в результате чего за период с марта 1944 г. восстановили на станции Курск паровозное депо, вагонные мастерские, проложили трамвайного пути 5 км и т.д.

Трамвайный Трест имел своё подсобное хозяйство. Вот выдержка из справки о посевной кампании с 20 апреля по 1 июня 1946 года: засеяно овсом 3 га, викой 2 га, просом 2 га, картофелем 8 га, бобовыми 1 га, помидорами 1 га, столовой свёклой 1,5 га, морковью 0,5 га, кормовой свёклой 1 га. Заведовал подсобным хозяйством М. Ломакин.

Наступившее лето несло с собой не только тепло, но и опасность распространения инфекционных заболеваний. Для их предотвращения Городской чрезвычайной противоэпидемической комиссией принимались профилактические меры, в частности Трамвайному тресту было предписано установить цистерну на трамвайном прицепе и поливать улицы Ленина и Дзержинского 3 раза в день.

Объём восстановительных работ на июнь 1944 г. составил:

- По Ленинскому району. Выемка корыта по Ямской горе 950 п/м, уборка грунта и отсыпка откосов 450 куб/м.
- По Кировскому району. Выемка корыта от моста до вокзала 1000 п/м, подчистка корыта и уборка земли 180 куб/м.
- По Сталинскому району. От Барнышевской пл. до ул. Энгельса 3674 п/м. Уборка 2755,5 куб/м земли. Выемка корыта второго пути 600 п/м, уборка 450 куб/м земли. Засыпка окопов 150 куб/м. Выемка корыта от ул. Энгельса до Солянки 3350 п/м. Уборка 837,5 куб/м земли.

Для восстановительных работ часто собирали материалы из всех возможных мест. Так 15 июня 1944 года директор Трамвайного треста Дмитриев просит заведующего Курским горкомхозом Лазарева ходатайствовать перед Горсоветом о передаче Трамтресту 9 трамвайных рельс, привезённых к восстанавливаемой на ул. Дзержинского 95-й пожарной части, так как они нужны для восстановления 2-го пути по Ямской горе. В июне 1944 года в Москву был командирован инженер треста Антипов по вопросу приобретения шпал. Летом 1944 года катастрофически не хватало смазки для трамвая, и Дмитриев ставит вопрос о замене смазочного мазута отработанным автолом, который имеется на нефтебазе. Так решались проблемы, находились выходы из сложных ситуаций, а результат – восстанавливаемый ударными темпами Курский трамвай.

На совместном заседании бюро обкома партии и облисполкома (протокол № 334/5) был рассмотрен вопрос о подготовке к строительному сезону 1945 г. добровольно-строительных бригад города Курска.

Были подведены итоги их работы в 1944 г. В частности отмечалось, что в Курске организовано 1540 бригад, объединявших около 27 тыс. человек. В 1944 г. они отработали 2477653 человеко-часа. В частности, бригадами восстановлено 17 км трамвайного пути. (ГАОПИКО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 3520. Л. 382-386.

Курская правда, 1944. 5 марта. Курская правда, 1944. 26 февраля. ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 3198. Л. 274-276.)

Кроме восстановления собственного хозяйства, Трамтрест оказывал помощь школе №13 - завезено 6 машин топлива, отремонтированы рамы, двери, проведена электропроводка. Побелены 2 класса, отремонтирована мебель, сделаны 2 классные доски. Подшефным детским яслям оказана помощь лесоматериалами и ремонтом мебели.



Благодаря героизму своих работников в июле 1944г. Курский трамвай занял второе место в соцсоревновании РСФСР.

К концу августа 1944 г. было восстановлено 22 моторных и один прицепной вагон.

28 сентября 1944 г. в Облкомхозе состоялась передача правительственных наград. В числе награждённых были работники трамвая: Кулабухов Д.Ф., Истомина А., Дроздов М.В., Зикеев П.А.

Для восстановления вагонов и поддержания их в рабочем состоянии требовались и запчасти, и смазка, и даже дерево, так как в вагонах многое было сделано именно из дерева, поэтому в народе их часто называли деревянными. Дерево требовалось и для ремонта окон, дверей мастерских депо. Поэтому 25 ноября 1944 года Трамтресту было выделено 100 куб/м деловой древесины.

Случались и недоразумения. Так в октябре 1944 г возникли трудности с углём для кузни. Просили у ЦЭСа 2 т угля. Уголь дали, но он оказался не пригоден для разжигания горна, и кузня простояла 3 дня.

Из-за недостатка автотранспорта приходилось для грузоперевозок внутри города задействовать и трамвай. Решением Облисполкома от 20.11.1944 г. предусматривалось построить трамвайные ветки к песчаному карьере у мясокомбината (Мясокомбинат до 1957 года находился по адресу

Литовская улица №87) и к стекольному заводу (ул. Л. Толстого, 14). Директору Трамтраста Дмитриеву было предложено дать свои соображения по трассе и объёму работ. В эти годы предполагалось выделять грузовой трамвай для перевозки песка стекольному заводу.

11 апреля 1945 г. через газету «Курская правда» участники совещания актива коммунальных предприятий и добровольческих бригад города Курска обратились ко всем жителям городов Курской области с призывом организовать социалистическое соревнование за лучшее проведение работ по благоустройству городов области. Участники совещания, вступая в соревнование городов области, взяли на себя конкретные обязательства по благоустройству города и включились в соревнование внутри города между районами, улочками, предприятиями и добровольческими бригадами. В частности, ставилась также задача в апреле-мае 1945 г. восстановить 9 км трамвайного пути.



1945 год, ул. Дзержинского, трамвайный поезд переполнен.

В первом полугодии 1945 г. был восстановлен второй путь на вокзал и 2 моторных вагона.

29 мая 1946 года «Курская правда» рассказала о первом воскреснике жителей Сталинского района Курска (сейчас это Сеймский округ, прим. ред.): **«Трамвай пойдёт на Солянку. Трудящиеся Сталинского района делом отвечают жителям Казацкой слободы.»**

Первый воскресник трудящихся Сталинского района. Около 2500 человек вышли рано утром с кирками, лопатам и ломом на

строительство трамвайных путей. Чувствовалась большая организованность и приподнятость. Общее настроение было хорошо выражено в боевом листке добровольческой бригады улицы Малинной: «Прокладывая трамвайную линию, домохозяйки знают, что они восстанавливают родной город». Любовь к родному городу была видна в отношении людей к труду. Люди работали, стараясь производительно использовать каждую минуту.

О том, как люди работали, можно судить по результатам. В воскресенье приняли участие добровольческие бригады 12 предприятий и учреждений и 28 улиц. При норме копки земли 1 кубометр на человека, 34 участника бригады кожзавода №2 вырыли 72 кубометра грунта, 14 человек из бригады Прогонной улицы - 25 кубометров, 20 человек из бригады ул. Луначарского - 82 кубометра и т. д. Работа шла на всей трассе - от ремонтного завода до песчаных карьеров. От Мясокомбината до ул. Энгельса производилась подбивка пути и прокладка шпал. В конце Золотаревской улицы добровольцы на участке в полкилометра расширяли проезжую часть дороги. По неполным данным, за 5 часов работы на всей трассе было вынуто около 1300 кубометров грунта. В воскресенье приняли участие коллективы мясокомбината, химвромкомбината, мебельной фабрики и другие.

Большинство бригад выпустили свои «боевые листки», где отмечались лучшие люди, отличившиеся уже в первые часы работы».

22 июня 1946 года Коллегия министерства коммунального хозяйства РСФСР утвердила представленные Главным Управлением трамваев и троллейбусов МКХ РСФСР типовые правила пользования трамваями. Этим же постановлением Коллегии старые Правила, принятые в 1940 году, были отменены.

В 1947 г. уложено разворотное кольцо на Московской площади и стало возможна эксплуатация трамвайных поездов без их перецепки на конечной станции, что значительно ускорило оборот вагонов на маршруте. Это кольцо просуществовало до 1967 года, когда в связи со строительством трамвайной линии по улицам Красный Октябрь и 1-й Пушкарной оно было перенесено на своё нынешнее место у хлебозавода №2.

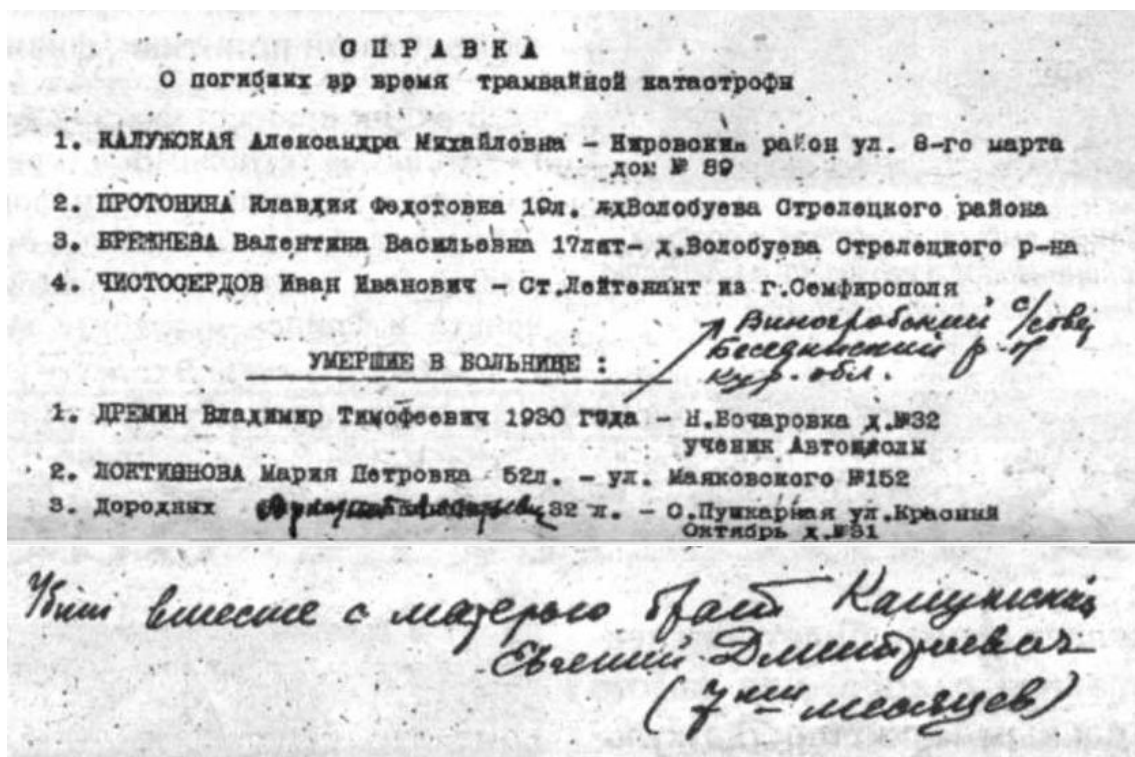
Но не всё было спокойно «в датском королевстве». Случались и дорожно-транспортные происшествия с трамваями, из не закрывавшихся на ходу дверей вагонов иногда выпадали пассажиры, в часы пик вынужденные практически висеть на

подножках из-за невозможной давки. Много чего было. Но одно ДТП с трамваем оказалось настолько невиданным и ужасным – в нём погибли 8 и пострадали 30 пассажиров – что о нём долго говорили в городе. 6 ноября 1947 года накануне празднования 30-летия Октябрьской революции трамвайный вагон вместе с пассажирами упал в реку Тускарь при движении по ул. Перекальского к Кировскому мосту. Из рассекреченных документов расследования этой катастрофы: *«Основной причиной аварии послужил обрыв центральной тормозной тяги на вагоне серии «Х» №1 в пути следования и несвоевременное применение водителем А. Д. Шуровой электрического тормоза, вследствие чего вагон развил высокую скорость на уклоне ул. Перекальского и при вписывании в кривую у моста сошел с рельс и упал в реку Тускарь»*. Конечно, небывалая беда потребовала тщательного разбирательства. Оказалось, что и злополучные тяги были изготовлены с нарушением норм, и злополучная вагоновожатая ранее дважды попадала в аварии именно на этом опасном участке.

На чёрную весть из Курска отреагировал руководитель Министерства коммунального хозяйства РСФСР Владимир Говорков: попеняв за расхлябанность, отсутствие контроля по обеспечению безопасности движения, неправильный подбор и расстановку водительских и руководящих кадров, он уволил управляющего трамваем, понизил в должности главного инженера. Также министр обязал заведующего облкомхозом Астафьева установить постоянное дежурство руководящего состава и линейных ревизоров. Более того, изменения в работе, отразившиеся в приказе Главтрамвая, затронули всю Россию.

Но, увы, все это уже не могло помочь погибшим, среди которых был грудной ребенок... Вот горький перечень, чудом найденный краеведом Ильей Шлаковым: Калужская Александра Михайловна, Калужский Евгений, 7 месяцев (жуткая приписка чернилами: «убит вместе с матерью»), Протонина Клавдия Федотовна, Брежнева Валентина Васильевна (судя по молодому возрасту обеих, подружки, жительницы из деревни Волобуево); отдельно перечислены умершие в больнице Дремин Владимир Тимофеевич, Локтионова Мария Петровна и Дородных Аркадий (его отчество написано чернилами поверх машинописи и поэтому

неразборчиво). Наконец, Чистосердов Иван Иванович - старший лейтенант из Симферополя...



Происшествие с трамваем в Курске не было исключительным, в стране подобные катастрофы происходили и ранее. Для предотвращения подобных аварий Главное Управление трамваев и троллейбусов МКХ РСФСР издало приказ №38 от 10 декабря 1946 года. Вот полный его текст:

«За последнее время в некоторых трамвайных предприятиях имели место случаи тяжёлых аварий подвижного состава, происшедших на участках трассы с затяжными или крутыми уклонами. Расследования указанных случаев показали, что причинами аварий явились:

а) Низкая квалификация вагоновожатых.

б) Недостаточное знание ПТЭ и в ряде случаев преступно-халатное невыполнение их вагоновожатыми.

в) Отсутствие со стороны начальников Службы движения, техноруков и начальников маршрутов необходимой проверки работы вагоновожатых на линии.

г) Выпуск на маршруты с тяжёлым профилем вагонов, не отвечающих по своему техническому состоянию требованиям безопасности движения.

д) Отсутствие систематического и тщательного надзора и ухода за состоянием путевой сети.

В целях предупреждения аварий подвижного состава на участках рельсового трамвайного пути, имеющих крутые подъёмы и спуски – приказываю:

1. Начальникам (директорам) управлений трамвайных предприятий в городах РСФСР.

1) Запретить с 1 января 1947 года на маршрутах с тяжёлым продольным профилем, имеющих участки пути с уклоном более 40‰ и протяжением более 100 метров, работу вагоновожатых, имеющих стаж практической работы менее 2-х лет и не сдавших испытание на 1 класс, а также допустивших в период работы в трамвае аварийные случаи с подвижным составом (наезды и столкновения с жертвами или повреждениями подвижного состава).

2) Провести в январе 1947 года повторное испытание знаний ПТЭ и проверку навыков работы всеми вагоновожатыми, работающими на маршрутах, имеющих уклоны, указанные в п.1 настоящего приказа, оформив эту проверку протоколом приёмочной комиссии и повторяя её каждые 6 месяцев. Установить, что протоколы испытания, как и списки водителей, допускаемых к работе на маршрутах с большими уклонами, подлежат личному утверждению директором (начальником) трамвайного предприятия и хранению наравне с документами персонального учёта кадров.

3) Всех вагоновожатых, не имеющих достаточных знаний ПТЭ и практического опыта, в соответствии с требованиями п.п. 1 и 2 настоящего приказа, с работы на маршрутах с тяжёлым профилем немедленно отстранить, переведя на работу на более лёгких участках линий, заменив персоналом, отвечающим требованиям п.п. 1 и 2.

4) Обязать начальников маршрутов или начальников и техноруков Службы движения ежедневно в разные смены проверять работу вагоновожатых на маршрутах с тяжёлым профилем.

5) На маршруты с тяжёлым профилем выделить наилучшие по своему техническому состоянию вагоны и выпуск вагонов на линию с уклоном, указанным в п. 1 настоящего приказа, допускать лишь при наличии обязательной росписи мастера депо в вагонной книге об осмотре и исправности поезда.

6) На конечных станциях маршрутов с тяжёлым профилем иметь специальные журналы для росписи водителей, свидетельствующей о безотказности работы поезда в течение последнего рейса, без чего водитель не имеет права следовать со станции в очередной рейс на трассу с тяжёлым профилем, а диспетчер станции – дать разрешение на отправление поезда со станции.

7) Спуск с уклона и подъём на него поезда категорически запретить, если на данном перегоне находится другой поезд на расстоянии менее 200 метров от первого поезда (согласно ПТЭ), а на особо крутых уклонах (свыше 60 ‰) вообще запретить отправку поезда, когда предыдущий не дошёл до горизонтального участка или остановки, оборудовав для этого необходимую ясно различимую автоматическую сигнализацию.

8) Установить постоянные ревизорские посты на маршрутах с тяжёлым продольным профилем пути для личной проверки (осмотром и опросом у водителя) состояния поезда наблюдением за состоянием пути на уклоне и в случае необходимости личного сопровождения поезда. Категорически запретить спуск или подъём поездов при наличии пассажиров на передней площадке вагонов.

9) Немедленно организовать специальные семинары для путейских рабочих, обслуживающих участки трамвайных путей с тяжёлым профилем, с обучением их тщательному и систематическому надзору и уходу за участками пути с тяжёлым продольным профилем в отношении:

- а) своевременное устранение просядок и перекосов пути;
- б) проверка ширины колеи;
- в) состояние механических и сварных стыков;
- г) посыпка песком уклонов;
- д) очистка рельсов от грязи и т.д.

10) До 10 января сего года разработать на основе настоящего приказа и осуществить мероприятия по обеспечению безопасности движения применительно к конкретным участкам трассы, детально проработав их с работниками служб трамвая и установив строгий, повседневный контроль за их исполнением.

11) К 1 февраля 1947 года доложить Главтрамваю Министерства Коммунального хозяйства РСФСР о выполнении настоящего приказа.

2. Начальнику производственного отдела Главтрамвая т. Либерман обеспечить систематический контроль выполнения настоящего приказа.

*Начальник Главного Управления Трамваев и Троллейбусов
Министерства Коммунального Хозяйства РСФСР (Клопотов)»*

Однако жизнь продолжалась. Разговоры о происшествии 6 ноября 1947 года постепенно затихли – население продолжало пользоваться трамваем. Продолжалось и восстановление довоенных линий. 4 ноября 1948г открылось движение вагонов третьего маршрута на линии от кожзавода до ул. Энгельса. В 1948г. годовой план по всем показателям выполнен досрочно 6 декабря.

Постановлением Совнаркома СССР от 1 ноября 1945 г. было решено проложить трамвайную линию до заводов в Рышково. Ее строительство началось в 1949 г. Основные силы и средства были сосредоточены на прокладке путей в Рышково. Был составлен жёсткий график работ, за соблюдением которого следила не только местная власть, но и Главтрамвай в Москве. Мобилизован транспорт со всех предприятий города, созданы добровольные бригады. Подрядчик был обязан закончить подсыпку, обустройство посадочных площадок, проводку электроосвещения и восстановление трамвайной линии до Солянки не позднее 1 июля 1949г, а к 1 сентября - пути через реку Сейм. Всё было выполнено в отведенные графиком сроки. Министерство коммунального хозяйства в порядке поощрения выделило дополнительно 300 тыс. рублей на восстановление Курского трамвая и 100тыс. - на строительство новой «Рышковской линии».

28 августа того же года вошел в строй участок от ул.Энгельса до рожи Солянка длиной 1,6 км (здесь пошли вагоны третьего маршрута Трампарк - Солянка), 20 декабря 1949 г. трамваи стали курсировать до моста через реку Сейм. Одновременно на этой трассе развернулось сооружение новой тяговой подстанции.

Город рос. На его окраинах развернулось огромное строительство промышленных предприятий - завод РТИ, "Аккумулятор", "Химволокно», КЗТЗ и прилегающих к ним жилых массивов. Все это требовало новых трамвайных линий.



Вагон-вышка на базе вагона X

ТРАМВАЙ ИДЁТ НА... ЮГ

В 1949 году закончилось восстановление разрушенного немцами трамвайного хозяйства Курска. На левобережье Сейма начали строиться крупные заводы – аккумуляторный (1944 год), Резиново-технических изделий (1946 год), Химволокно (1956 год), ТЭЦ-1 (1952 год). Потребовалась надёжная транспортная связь зарождающегося нового промышленного района Курска с остальными частями города. И такую связь тогда мог обеспечить только трамвай.

Поэтому приоритетным направлением расширения маршрутной сети трамвая было принято южное – через деревню Ламоново по Льговскому шоссе к новым городским окраинам. Первый участок этого направления длиной 4,8 км был открыт в ноябре 1950г. - трамвай стал курсировать до Льговского шоссе. Об этой линии можно сказать следующее. Выглядела она довольно экзотично – трамвай идёт через деревню! Второй особенностью и одновременно неудобством была совмещённая линия через узкий Сеймский мост – фактически движение трамваев через мост было однопутным и регулировалось светофорной сигнализацией. Первая остановка за Сеймом называлась «Элеваторная» и там было разворотное кольцо. Опоры контактной сети были деревянными, как и по улице Энгельса.



ул. Энгельса, остановка ВДНХ (Соловьиная роща)

Теперь о самом трамвайном хозяйстве. Вот выписка из объяснительной записки к балансу основной деятельности Курского трамвайного треста за 1951 год.

«Техническое состояние хозяйства трамвая.

Подвижной состав.

Всего пассажирских моторных вагонов 37 единиц. Из них вагонов «Х» - 33 единицы, вагонов «МС» - 4 единицы. Пассажирских прицепных вагонов - 10 единиц, из них 2 вагона «М» и 8 вагонов «ПХ». (Нумерация моторных вагонов и прицепных различалась тем, что перед номером прицепного вагона ставилась цифра 0, прим. ред.). Грузовой моторный вагон типа «Т-1» - 1, вагон-вышка для ремонта контактной сети - 1, снегоочиститель - 1, грузовых платформ - 5. Вагон-вышка и снегоочиститель представляют собой обычные вагоны Мытищинского типа, приспособленные для ведения работ на контактной сети и очистки путей от снега.

Увеличение инвентаря пассажирских вагонов произошло за счёт:

а) восстановления одного моторного вагона (№8), ранее списанного с инвентаря;

б) получения 4-х прицепных вагонов серии «ПХ» от Управления Ленинградского трамвая.

Вагоны были получены путём передачи их с баланса Ленинградского трамвайно-троллейбусного Управления на наш баланс в соответствии с распоряжением Совета Министров РСФСР №5284 от 13.12.1950 г. Ленинградские вагоны были подвергнуты частичной переделке, необходимой для надёжной эксплуатации их в условиях тяжёлого профиля г. Курска.

В течение 1951 года 4 вагона типа «ПХ» силами трамвайного Управления были переделаны в моторные, в результате чего число моторных пассажирских вагонов увеличилось по сравнению с 1950-м годом на 5 единиц (один восстановлен). Весь подвижной состав, числящийся на инвентаре, на конец отчётного периода является пригодным для эксплуатации.

В результате проведенных в течение года капитальных и планово-предупредительных ремонтов, состояние подвижного состава несколько улучшено по сравнению с 1950-м годом, что дало возможность увеличить в ряде случаев межремонтный пробег до 45 - 50 тыс. км. В течение 1951-го года проводились работы по замене крышевого покрытия вагонов, замене осей

колёсных пар на утолщённые, устройству кабин для водителей, усилению буферного освещения, установке стеклообогревателей, переделке ряда вагонов на одностороннее управление, ремонту рам тележек, замене лобовой обшивки, покраске вагонов и пр.

Ряд тележек вагонов требует замены, так как срок их службы истёк, силовая проводка большого количества вагонов, не прошедших за предыдущие годы капитального ремонта, требует замены, детали тормозной системы ряда вагонов требуют замены ввиду их износа.

Недостатки подвижного состава и, главное, отсутствие и несвоевременная поставка материалов (металл чёрный, цветной, контактные вставки, провод большого сечения, баббит, лес и пр.) сказываются на работе подвижного состава, увеличивая количество внеплановых ремонтов, возвраты вагонов с линии и простои по техническим неисправностям.

Путевое хозяйство.

Трамвайный трест имеет 30,4 км трамвайных путей (в однопутном исчислении), из них 0,45 км грузовых и 1,054 км парковых. Все пути уложены на шпально-песчаном основании, рельсы - железнодорожного типа. Замощение путей выполнено на улицах Ленина, Дзержинского, Добролюбова, остальные пути на обособленном полотне. Все пассажирские пути двухпутные.

Все конечные пункты имеют оборотные петли. Один конечный пункт имеет смотровую канаву. Конечных станций трамвай не имеет. Профиль пути ввиду большого количества затяжных и крутых подъёмов следует считать очень тяжёлым.

Состояние пути характеризуется следующим:

1. Износ рельсов, уложенных на центральных улицах города (ул. Ленина и Дзержинского) на участках общей протяжённостью 5 км значительно больше допустимого по норме.

2. Около 3000 шпал требуют замены.

3. Замощённые участки ул. Ленина и Добролюбова требуют переукладывания с добавлением 300 м³ камня.

4. Необходима замена одного пересечения и некоторых стрелочных переводов.

5. Необходимо провести термитную сварку 3000-3500 стыков.

Тяжёлый профиль пути очень сильно сказывается на провозной способности и эксплуатационной скорости и даёт большое увеличение удельной нормы расхода электроэнергии. Кроме того, он отражается на повышенном расходе тормозных колодок и бандажей и приводит к внеплановым ремонтам

подвижного состава по причине выхода из строя тяговых моторов вагонов, особенно тех, которые водят прицепные вагоны.

За 1951 год проведены следующие работы по поддержанию и улучшению состояния путевого хозяйства: капитально отремонтировано 1,6 км пути со сменой рельс на протяжении 844 м пути, сменой шпал, сменой балласта, замощением 3000 м² с добавлением 250 м³ камня, сменой пяти стрелочных переводов и приваркой электрических соединителей.

Планово-предупредительному ремонту подверглись 2 км пути, при котором проводилась частичная замена шпал, вывеска просядок и перекосов, ремонт стыков, перешивка и приварка электрических соединений. При производстве ремонтных работ особенно остро чувствовалось отсутствие термита, что не дало возможности привести в надлежащий порядок значительное количество рельсовых стыков.

За истекший год оборудование Службы пути пополнилось сварочным мотор-генератором, что даёт возможность содержать в порядке электрические соединения стыков, наплавлять изношенные крестовины и в ряде случаев вести электрическую сварку рельсов. Силами коллектива Службы пути изготовлено 3 крестовины и пересечение радиусом 30 м. За 1951 год произошло всего 2 схода вагонов с рельс по вине Службы пути.

Контактная сеть.

Система подвески контактного провода – обычная (трамвайная). Подвеска выполнена на деревянных опорах, расположенных в междупутье (Рышковская линия), на металлических опорах, расположенных в междупутье (Мединститут – ж.д. вокзал, Барнышовская площадь – Солянка), на металлических и деревянных опорах, расположенных по обе стороны пути (ул. К. Маркса, ул. Ленина, ул. Дзержинского), на поперечинах, укрепленных к зданиям (ул. Ленина, ул. Дзержинского, ул. Добролюбова).

Состояние сети характеризуется следующим:

1. Около 5 км контактной сети выполнено круглым проводом сечением 65мм², имеющим большой износ, остальная сеть выполнена профилированным проводом сечением 100 или 80 мм² с небольшим износом и частично новым.

2. Требуется замена ряда деревянных опор и установка новых.

3. Имеется необходимость в замене значительного числа растяжек и смене некоторых стальных крюков.

4. Подвесная арматура на 60% кустарного изготовления.

5. Почти отсутствуют натяжные муфты, регулировочные температурные винты и шумоглушители.

За 1951 год состояние контактной сети улучшено путём замены 5 км провода, заменой части поперечин, установки новых опор и регулировкой провода. В 1951 году изменилось секционирование контактной сети. В связи с пуском новой подстанции сеть разбита на три участка, два из которых питаются отдельными фидерами от старой подстанции и один – от новой. Ряд работ не было проведено в текущем году по причине отсутствия подвесной арматуры, изоляции и семафорной связи.

Тяговые подстанции.

22 декабря 1951 года введена во временную эксплуатацию новая подстанция, которая должна обслуживать Рышковскую линию. Эта подстанция имеет два агрегата с ртутными выпрямителями. Таким образом, Трамвайный трест на данный момент имеет 2 подстанции.

Депо.

Депо представляет собой профилакторий в совместной компоновке с мастерскими. Для проведения осмотров и ремонтов подвижного состава имеются канавы, три из которых тупиковые, на которых ведутся ремонтные работы, а три остальные используются для проведения ночного и дневного осмотров. Депо выполняет все виды ремонтов и осмотров вагонов. Ночной осмотр ведётся поточным методом.

Парковые пути развиты слабо, что создаёт большие неудобства для подачи вагонов на осмотр и выпуск их на линию. Площадь мастерских и мест для ремонта вагонов мала. Совершенно отсутствует помещение для покраски вагонов, и нет подсобных помещений. В связи с увеличением количества обслуживаемых вагонов и для выполнения работ, депо требует срочного расширения.

За 1951 год оборудование депо пополнилось зуборезным станком и комплектом домкратов с электрическим приводом для подъёмки вагонов. За 1951 год выполнялись работы по перекрытию крыши депо, устройство фундаментов под токарные станки, оборудованию второго места для осмотра вагонов, изготовлению тележек для перевозки ремонтируемых кузовов вагонов, ремонту подъёмных механизмов, полов, дверей, ворот, окон и т.д».

В ноябре 1951 г. Рышковская линия была удлинена еще на 1,9 км (завод РТИ) и сдана в эксплуатацию вторая тяговая подстанция в Рышковском промрайоне.

8 февраля 1952 года Министр коммунального хозяйства издал приказ, касающийся работы Курского трамвая. В нём разрешалось эксплуатировать в Курске на уклонах до 10,8 % только одиночные вагоны. Двухвагонные поезда разрешалось использовать только на уклонах не более 8%. Начальнику Главтрамвая Волочневу В.Н. предписывалось обеспечить выделение для Курска четырёх новых четырёхосных вагонов (2 в 1-м квартале и 2 - в 3-м) и двух моторных двухосных вагонов из Ленинграда. Также предписывалось выделить Курскому трамваю для переоборудования трёх прицепных вагонов в моторные 500 м провода, 4 тяговых двигателя ДТИ-60, 2 тяговых двигателя ДМ-1А и 4 контроллера МТ-1. Также предписывалось передать излишние прицепные вагоны из Курска в другие города. Водителям 3 класса разрешалось работать на 3-м маршруте при условии сопровождения на уклоне ревизором.

В 1952 году услугами трамвая воспользовались 28 млн. пассажиров – на 1,5 млн. больше, чем годом раньше. Для новой Рышковской линии из Ленинграда в Курск были переданы 17 вагонов б/у (в том числе 11 прицепных, которые были переоборудованы в моторные). Для новой линии в 1952-55 гг. были получены вагоны МТВ-82. Для удобства эксплуатации новой линии в 1952 г. на Барнышевской площади было выстроено новое разворотное кольцо.



О вагонах МТВ-82 надо сказать более подробно. Появлению нового трамвайного вагона, ознаменовавшего целую эпоху транспортного машиностроения, мы обязаны главному инженеру технического отдела Мострамвайтреста Антону

Ивановичу Литвиненко. Во время Великой Отечественной Войны московский Научный Автомобильно-Моторный Институт (НАМИ) разработал эталонные проекты максимально унифицированных по конструкции автобусов и троллейбусов, дизайн которых был схож с дизайном автобусов американской компании Дженерал моторс. Выпуск новых троллейбусов был организован на Тушинском авиазаводе №82. Модель троллейбуса получила обозначение МТВ-82 (Московский ТроллейБус завода №82).

В 1946 году Тушинский авиазавод досрочно перевыполнил план, в результате чего у него осталось большое количество кузовов троллейбусов. Однако завод не имел агрегатов ходовой части. Именно в этот момент у Антона Ивановича Литвиненко родилась мысль использовать эти кузова для производства трамваев. Кузова троллейбусов были удлинены на две оконные секции и установлены на тележки 2ДС, которые выпускались Сокольническим вагоноремонтным заводом (СВАРЗ) для модернизации старых вагонов КМ. На крышах вагонов разместили пантографы. Новый тип трамвайных вагонов получил обозначение МТВ-82 (Московский ТрамВай завода №82).



К сожалению, первые вагоны, получившие прозвище «широколобые», оказались негабаритными и не могли ездить по линиям, построенным под старые двухосные трамвайные вагоны. Поэтому в 1947 году завод разработал новую модель вагона МТВ-82А с суженной лобовой и задней частями, на

крыше установили бугель вместо требовательного к состоянию контактной сети пантографа. Также небольшим изменениям подвергся дизайн кузова и салон, в итоге вагон МТВ-82А приобрел свой классический вид. В 1949 году производство вагонов МТВ-82А было передано на Рижский Вагоностроительный Завод (РВЗ) или Rigas Vagonu Rupnīca (RVR). При передаче производства в Ригу буквенный индекс в обозначении вагона «пропал» и вагоны производились под маркой МТВ-82 без «А».

Технические характеристики вагона МТВ-82:

- Длина вагона по буферам – 13,611м.
- Ширина вагона по наружной обшивке – 2,567м.
- Высота вагона от головки рельса до верхней точки крыши – 3,06м.
- Высота салона от пола до потолка – 2,02м.
- Высота подножки от головки рельса – 37,7см.
- Мест для сидения – 40.
- Мест для стояния при наполняемости 4 чел./м² – 50.
- Полная вместимость при наполняемости 8чел./м² – 180.
- Тара вагона – 18,35т (с двигателями ДК-255А).
- Максимальное ускорение при разгоне – 0,8 – 0,85м/с².
- Максимальное замедление при пневматическом тормозе (служебном) – 1,0 – 1,1м/с².
- Максимальная скорость – 55км/ч.
- Мощность двигателей – 4 x 54кВт = 216кВт или 293,7л.с.

Первые вагоны МТВ-82 пришли в Курск в 1952 году. Министерство коммунального хозяйства РСФСР выделило 29 новых трамвайных вагонов МТВ-82 в дополнение к 12 прицепным вагонам «С» из Москвы и 5 вагонам «МС-1» из Ленинграда для обслуживания линии в Рышково.



Вагон МТВ-82 на пл. Перекальского.

Вагоны МТВ-82 вызвали у курян «потрясение устоев»: элегантный дизайн, большой просторный салон, мягкий ход, отопление в салоне, мягкие сиденья, большое количество плафонов для освещения.

В Курске именно вагону МТВ-82 было предоставлено право открыть Кировский мост через реку Тускарь в 1955 году.

Для эксплуатационников вагоны МТВ-82 по конструкции не сильно «ушли» от их предшественников - стандартных вагонов: непосредственная система управления тяговыми двигателями, наличие пневмооборудования и стояночного ручного тормоза. Обслуживающий персонал полюбил вагоны МТВ-82 за простоту и надежность.

Вместе с тем, такой консерватизм имел и обратную сторону: применение довоенных технологий в конструкции вагонов привело к отставанию Советского Союза от стран Западной Европы и США, где уже активно использовались вагоны с реостатно-контактной системой управления тяговыми двигателями, не требовавшей от водителя уверенных и отточенных навыков управления, а так же физической выносливости при работе с аппаратами управления вагоном.

В вагоне МТВ-82 внутренняя планировка салона имела первостепенное значение, что обеспечивало максимальное удобство для пассажиров. Кузов вагона состоял из пассажирского салона и кабины водителя, отделенной от него перегородкой со сдвижной дверью и небольшими окошками.

В вагоне с правой стороны располагались четыре двухстворчатые двери: две передние — для выхода и две задние — для входа. Двери открывались и закрывались при помощи пневмопривода. Выходные двери управлялись водителем, входные —

кондуктором. Двухдверный корпус затруднял вход-выход пассажиров на линиях с большим пассажиропотоком; створчатые двери из-за центральной переборки не позволяли проносить крупногабаритный багаж или детскую коляску. Более того, при закрывании двери выталкивали стоящего на подножке пассажира наружу.

Салон вагона имел боковые подъемные окна: 12 окон с правой стороны и 14 окон с левой стороны. Сиденья были сделаны в виде диванов с пружинами, обитых текстуринитом. Каркасы сидений выполнялись из стальных труб. Диваны располагались в два ряда: справа по ходу вагона — одноместные, слева — двухместные.

Для отопления вагона под диванами устанавливались электрические печи: 10 печей в салоне и 2 печи в кабине водителя.

Для лучшей вентиляции на потолке вагона было установлено 10 вытяжных вентиляторов.

Пол вагона в салоне был покрыт быстросменным реечным покрытием, для предотвращения скольжения обуви пассажиров.

Еще одной особенностью вагонов МТВ-82 стал необычно мягкий ход, который обеспечивался двойным рессорным подвешиванием, служившим для смягчения резких толчков при движении вагона, которые возникали от неровностей пути.

1961 год стал последним годом, когда в Курск пришли вагоны МТВ-82. Всего Министерство коммунального хозяйства РСФСР выделило городу 63 трамвайных вагонов этого типа.

Вагоны МТВ-82 перевозили курян до 1973 года. Списание вагонов МТВ-82, находившихся в хорошем состоянии, началось из-за централизованного диктата Министерства коммунального хозяйства РСФСР по обновлению подвижного состава и ознаменовавшего собой начало периода экспансии чехословацких вагонов ТЗСУ. Часть бывших пассажирских вагонов МТВ-82 были порезаны и сданы в металлолом, другая часть перестроена в служебные.

Сейчас на всем пространстве Российской Федерации осталось всего 3 трамвайных вагона МТВ-82: в Москве, Нижнем Новгороде и Екатеринбурге. Эти вагоны являются достопримечательностями этих городов и привлекают к себе большое внимание со стороны туристов - любителей трамвая из Германии, Швейцарии, США и Великобритании. (Из статьи кандидата исторических наук Шпакова И.В.)



Последний курский действующий МТВ-82 доживал свой век в качестве монтажного, Северное депо, начало 90-х.

Несколько слов стоит сказать и о выпускавших эти вагоны заводах. Сначала о Тушинском.

Строительство авиационного завода в пос. Тушино Московской обл. (с 1960 г. - в составе Москвы) началось 11 января 1932 г. Предприятие заработало 5 мая 1932 г. как авиазавод номер 62 Главного управления гражданского воздушного флота, на его мощностях был налажен выпуск пассажирских самолетов "Сталь-2" и "Сталь-3". В декабре 1936 г. переименовано в Государственный союзный завод номер 81 Наркомата оборонной промышленности, в 1939 г. передано в Наркомат авиапромышленности. В Тушине выпускали истребители ДИ-6 и Як-1, легкие бомбардировщики Як-4. После нападения фашистской Германии на Советский Союз, в июле 1941 - марте 1942 гг. завод находился в эвакуации в Омске, после возвращения в Подмоскowie на площадях завода номер 81 был образован завод номер 82 Наркомавиапрома, построивший порядка 3 тыс. боевых самолётов Як-7 и Як-9.

С окончанием Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. на предприятии был налажен выпуск гражданской продукции (алюминиевой посуды, такси на базе легковых автомобилей с лавками в открытом кузове и др.). К началу 1950-х гг. завод

изготовил 520 трамваев МТВ-82 и 1400 троллейбусов МТБ-82, затем его переориентировали на выпуск бомбардировщика Ту-2. В 1953 г. завод был передан в состав 9-го главного управления Министерства оборонной промышленности, позднее входил в состав Совнархоза, потом вновь вернулся в Миноборонпром. В 1983-1992 г. ТМЗ участвовал в программе выпуска космического корабля "Буран". На предприятии был изготовлен планер и осуществлялась сборка корабля, а также его испытательных моделей.

В 1992 г. работы по государственным заказам прекратились. В 1993 г. завод был приватизирован, 38% акций созданного акционерного общества были закреплены в федеральной собственности. В 1990-х гг. на предприятии было организовано штучное производство самолетов малой спортивной авиации и океанских яхт, выпуск одноразовых шприцев (150-180 млн. единиц в год). Также завод выполнял сборку автобусов "Икарус" (Венгрия) и ЛиАЗ (Ликийский автобусный завод, ныне в составе "Группы ГАЗ").

В 2000-х гг. ТМЗ осуществлял досборку кузовов и установку салонов на автобусы и троллейбусы для Москвы, выпускал конструкции механизированных автостоянок с лифтовой системой, резинотехническую продукцию (крошку из переработанных автомобильных покрышек), а также оборудование для малых гидроэлектростанций - гидротурбины различных типов, индукторные генераторы и др. На заводе в советское время работало 28 тыс. человек, в начале 2000-х годов — порядка 3500 человек, на 2012 год числились 1500 человек; на 2013 год численность сотрудников составляла 860 человек.

Теперь о Рижском вагоностроительном заводе, история которого гораздо длиннее и начинается с 31 марта 1895 года, когда российский промышленник, австрийский подданный Оскар Иванович Фрейвирт получил разрешение императора России учредить «Акционерное Общество вагоностроительных и механических заводов Феникс». Для строительства завода была приобретена земля в Риге, в районе Каролиненгофа, около железной дороги Рига - Псков. В конце 1897 года в литейных, кузнечных, слесарных и монтажных мастерских уже работали 2015 рабочих. Завод производил железнодорожные вагоны: товарные вагоны и грузовые платформы, разное литьё и металлоизделия, а затем и

пассажирские вагоны. До 1902 года завод произвёл около 7000 вагонов.

После технической реконструкции в 1910-м году завод опять увеличил выпуск продукции. В 1913 году было выпущено 4000 товарных и 200 пассажирских вагонов, среди которых — салон-вагон для царского двора России и пассажирские вагоны высшего качества для Италии. Рижские вагоны считались лучше вагонов Пульмана того времени.

Война 1914 года прервала работу на заводе, часть вагоностроителей и оборудование, общей стоимостью 8.625.592 рублей, были эвакуированы в Россию, в город Рыбинск. После образования Латвийской Республики, с 1919 по 1923-й годы на территории завода находились мастерские Главного управления железных дорог. В 1923 году завод, где работало всего 305 рабочих, стал восстанавливать мастерские и выполнять небольшие заказы на металлоизделия для Латвийской железной дороги.

В 1928 году поступил заказ из Советской России на изготовление 1180 изотермических четырехосных вагонов. По заказу Рижского городского правления выпустили 40 трамвайных вагонов. С 1937 года завод стал производить современные по тем временам пассажирские вагоны и усовершенствованные вагоны для грузовых перевозок. Значительное место в заводской продукции занимало производство автомашин с использованием шасси и двигателей зарубежных фирм, в основном фирмы «Форд».

После вступления в Ригу советских войск осенью 1944 года завод был переименован и стал «Рижским государственным вагоностроительным заводом». Решением советского правительства в 1945 году было определено дальнейшее развитие завода: производство вагонов электропоездов для пригородного сообщения в СССР. Завод был восстановлен, оборудование пополнилось за счет репараций из Германии. В 1947 году был выпущен первый электровагон типа СР, а в 1951 году их выпуск увеличился до 300 вагонов в год. Также было освоено производство трамвайных вагонов модели МТВ-82, в 1951 году было произведено 76 трамвайных вагонов. С 1947-го по 1993-й годы из ворот завода к заказчикам выехало 20347 электровагонов, 1934 вагонов дизельпоездов, 7744 трамвайных вагонов. В эти годы Рижский вагоностроительный завод был одним из крупнейших производителей такого типа вагонов в Европе и одним из главных маши-

ностроительных предприятий Латвии с уникальными возможностями в тяжелом машиностроении.

Наибольшее количество работающих в послевоенные годы на заводе было в 1968 году - 5963 человека, наибольший объем выпуска продукции - в 1978 году - 685 железнодорожных вагонов и 241 трамвайный вагон. Конец 20 века для завода сложился неудачно. В 1997 г. было выпущено две автомотрисы с подвагонным расположением силовой установки. Эти автомотрисы были фактически последней продукцией завода, сложившегося в предыдущие 50 лет. Завод был объявлен банкротом, и его имущество было продано. Примерно половина территории завода, прилегающая к улице Бривибас, была куплена владельцами сети магазинов. На оставшейся половине территории в настоящее время действует три акционерных общества. Одно из них - акционерное общество A/S "RĪGAS VAGONBŪVES RŪPNĪCA" продолжает заниматься изготовлением новых поездов, а также модернизацией и ремонтом электро- и дизельпоездов, выпущенных RVR после 1970 г.

Трамвайная сеть Курска продолжала расширяться, и 30 апреля 1953г был сдан следующий её участок в 3,1 км до аккумуляторного завода.

Из основных показателей работы трамвайного треста за 1953 год (по материалам горфинотдела горисполкома, дело №03-6).

- Средний инвентарь вагонов - 59 единиц.
- Среднесуточный выпуск - 46,7 единиц.
- Коэффициент использования подвижного состава - 79%.
- Средняя продолжительность работы вагона на линии - 16,3 ч.
- Эксплуатационная скорость - 13,9 км/ч.
- Пробег вагонов - 3904 тыс. км.
- Наполняемость - 7,9 чел/вагоно-км.
- Перевозка пассажиров - 30851 тыс. чел.
- Отпускной тариф - 31 коп.
- Валовой доход - 9 563 000 руб.
- Эксплуатационные расходы - 7 877 000 руб.

Поворотное кольцо у железнодорожного вокзала было перенесено на новое место в мае 1954 г.



В ноябре 1954 г. было завершено строительство новой трамвайной линии от ул. Дзержинского по ул. Верхне-Луговой до кольца на Сороковой улице (ныне ул. Бойцов 9-й дивизии) и с 6 ноября открыт трамвайный маршрут «Сороковая ул. – Рышково» (маршрут №5).

Из плана Курского Трамвайного треста на 1954 год:

- Среднесуточный выпуск – 50 единиц.
- Пробег вагонов - 4 200 тыс. км.
- Перевозка пассажиров - 32 500 тыс. чел.
- Численность всего персонала - 630 чел.
- Фонд зарплаты - 4 158 000 руб.
- Средне-отпускной тариф - 31 коп.
- Себестоимость – 2,02 коп.
- Прибыль - 1 159 000 руб.

На 1955 год.

- Инвентарь вагонов – 73 единицы.
- Среднесуточный выпуск - 55,5 единиц.
- Коэффициент использования - 81,3%.
- Средняя продолжительность работы вагона на линии - 16,8 ч в сутки.

- Эксплуатационная скорость - 14,3 км/ч.
- Наполняемость - 7,6 чел/вагоно-км.
- Перевозка пассажиров - 37717,7 тыс. чел.
- Отпускной тариф 30,8 коп.
- Валовой доход - 11954,5 тыс. руб.
- Эксплуатационные расходы - 9805,7 тыс. руб.
- Себестоимость 1 ваг/км. - 2-00 руб.

В 1954 году начали строить новый Кировский мост. Был учтён печальный опыт 1947 года, когда на крутом уклоне вагон серии «Х» из-за отказа тормозов разогнался до огромной скорости и упал в реку. Нужно было сделать уклон более пологим и безопасным. Для этого опоры нового моста подняли гораздо выше опор старого, а полотно дороги подняли при помощи насыпи.

Новый мост строили быстро - в любую погоду, днем и ночью. За это время было уложено около 140 тысяч кубометров грунта, установлено 800 тонн металлоконструкций. На опоры моста, фундамент и проезжую часть было израсходовано 5 тысяч кубометров железобетонных конструкций. Курский завод металлоизделий отлил для моста 300 тонн чугунных решёток. Около 10 тысяч квадратных метров подходов к мосту в короткий срок замостили рабочие Курского дорожно-мостового треста. Трамвайные пути на подходах к мосту и на нём самом укладывали рабочие Службы пути трамвайного треста. Через полтора года, 4 ноября 1955 года, он был торжественно открыт при большом стечении народа.



Первым транспортным средством, прошедшим по новому мосту, был вагон МТВ-82, украшенный транспарантами и портретами Ленина и Сталина.

В сентябре 1956 г. трамвайная линия в Кировском районе была перенесена с ул. Интернациональной на улицы Ворошилова (Дубровинского) и Маяковского. 7 июня 1956 года «Курская Правда» по этому поводу писала: *«**Строительство трамвайной линии.** Трамвайная линия в Кировском районе Курска скоро будет перенесена с улицы Интернациональной на улицы Ворошилова, Маяковского, Вокзальную. Начаты земляные работы. В ближайшие дни путейцы трамвайного треста должны приступить к укладке шпал и рельсов. Строительство намечено закончить в середине июля этого года. Интернациональная улица будет покрыта асфальтом».*

В ноябре 1956 г. была введена в строй новая линия от кольца на Сороковой улице по улицам Верхне-Луговой и Выгонной до кольца «Запольная» длиной 2,5 км. К концу этого года в парке было 29 новых вагонов МТВ-82, а всего в парке насчитывалось 72 вагона. Протяженность путей составляла 47 км. К концу 1956 года на линию ежедневно выходит уже 62 вагона. За год перевезено 48,7 млн. человек. Доход от перевозки пассажиров превысил 14 млн. рублей.

В 1957 г. началось сооружение новой одноколейной линии трамвая длиной 1,5 км от ул. Энгельса по 1-й Подшипниковой улице (ул. Сумская) к поселку завода тракторных запчастей. Движение по ней открылось в ноябре 1958 г. В районе новой конечной остановки было начато строительство нового трамвайного депо (Южного; завершено в 1965 г.). Общий план нового депо был составлен областной проектной конторой «Облпроект» в августе 1957 года. Детальный проект был разработан институтом «Гипрокоммундортранс» в 1959 году. Проектом предусматривалось построить трамвайное депо на 50 машиномест в посёлке завода КЗТЗ на улице 5-й Заводской (ныне улица Дейнеки). В состав комплекса зданий и сооружений депо по проекту входили:

1. Главный корпус, включающий в себя все производственные подразделения депо, административно-бытовые помещения, медпункт, котельную и трансформаторную подстанцию.

2. Блок складов.

3. Закрытая стоянка на 3 автомашины.
4. Пескосушилка.
5. Проходная.
6. Открытая стоянка для трамвайных вагонов (веер).
7. Навес для песка.
8. Навес для колёсных пар.
9. Моечные площадки перед заездом в депо и на путях следования на стоянку.
10. Складские площадки для топлива и воды.
11. Резервная площадка под спецсооружения.
12. Площадка для строительства мастерских Службы пути.

Площадь территории депо составляла 3,56 гектара. Общая протяжённость парковых путей 2,15 км одиночного пути. Депо и мастерские предназначались для хранения, текущего содержания, осмотра и выполнения плановых и аварийных ремонтов 50-ти трамвайных вагонов МТВ-82, РВЗ-6, Татра Т-2. В основу расчётов положена система осмотров и ремонтов подвижного состава, утверждённая Управлением городского электротранспорта Министерства коммунального хозяйства РСФСР приказом от 17.03.1958 г. Коэффициент использования подвижного состава в условиях депо мог достигать 0,85.



Территория Южного депо в конце 90-х.

Таким образом, проект депо по тем временам был новейшим, и новое депо должно было значительно улучшить состояние

подвижного состава трамвая. Проектом было принято централизованное снабжение мастерских депо литьём, поковками, электроматериалами и деталями, требующими обработки на специальных станках. Это ставило выполнение ремонтных работ в жёсткую зависимость от снабжения необходимыми материалами, и при каком-либо сбое в этом самом снабжении ремонт вагонов мог оказаться под угрозой. Впрочем, при тогдашней плановой экономике вероятность такого развития событий была весьма мала.



Февраль 1987г, Южное депо, вагонное отделение.

21 сентября 1957 года в «Курской правде» была опубликована статья заведующего Курским горфинотделом П. Лохина, посвящённая городскому трамваю, его достижениям и проблемам. В ней в частности говорилось: *«К 1913 году трамвай имел всего только 12 вагонов. Вся стоимость сооружений и оборудования в 1908 году составляла 748,5 тысячи рублей, из них средства города составляли 94,6 тысячи рублей. Была построена небольшая электростанция. Вот все то, что имел городской трамвай более чем за 20-летний срок своего существования при капитализме.»*

Коренные изменения в оборудовании и оснащении трамвая, в развитии пути произошли только в годы Советской власти. Сейчас он стал неузнаваемым, превратившись в большое хозяйство, без которого немислима нормальная жизнь города.

Государство не жалело материальных и денежных ресурсов для улучшения обслуживания трудящихся. В результате этого за 15 предвоенных лет количество вагонов возросло более чем в три раза, длина пути увеличилась в 2,5 раза, а перевозка пассажиров — почти в 10 раз.

На расширение, оборудование и реконструкцию городского трамвая вложено только за четвертую пятилетку 10 247 тысяч рублей. За полтора года шестой пятилетки уже израсходовано около 4 миллионов рублей. На отпущенные средства было приобретено 35 комфортабельных мягких четырехосных вагонов. Сейчас трамвай только на капитальный ремонт ежегодно расходует свыше 1 миллиона рублей. Все это — показатели огромного роста нашего городского хозяйства.

Для того чтобы построить 4,5 километра пути и соорудить 12 открытых вагонов, которые имел Курский трамвай при капиталистах, потребовалось более 20 лет. В условиях социализма, где перестали действовать волчьи законы старого общества, примерно за тот же срок длина пути увеличилась в 10 раз, а число вагонов — более чем в 6 раз по сравнению с дореволюционным временем. Но дело не только в количественном росте. Произошли также большие качественные изменения. Сейчас трамвайные линии соединили почти все окраины города. Они продолжают расширяться. В 1957 году будет построено около 1,6 километра пути к поселку завода запасных тракторных деталей. В недалеком будущем трамвайные линии пройдут за железной дорогой в Кировском районе, соединив расположенные там заводы. Больше половины парка составляют четырехосные вагоны со всеми удобствами для пассажиров. Вместимость такого вагона равна пяти дореволюционным.

Изменились и технико-экономические показатели работы. Сейчас эксплуатационная скорость движения трамвая достигает 15 километров в час, или выше технической скорости, которая была до революции. Интервалы движения между вагонами доходят до 2,5 минуты вместо 25—30 минут раньше. Перевозка пассажиров возросла более чем в 16 раз. Сейчас каждый житель города делает в среднем 230 поездок в год.

Коллектив трамвая достойно встречает сорокалетие Великого Октября. Ему по результатам работы за первое полугодие 1957 года присуждена премия Министерства коммунального хозяйства РСФСР. В Книгу почета и на Доску почета трамвая занесены имена лучших слесарей, токарей, водителей, обходчиков и других рабочих.

Отмечая огромные достижения в развитии нашего трамвая за годы Советской власти, мы должны указать коллективу и на теневые стороны в его работе, которые он в состоянии быстро устранить. Еще имеет место грубое обращение отдельных работников с пассажирами, грязь в вагонах, нечеткое соблюдение интервалов в движении вагонов, частые заходы вагонов в парк по неисправности, захламленность вагонного парка и депо, неиспользование отдельного оборудования. Коллектив трамвая в состоянии быстро устранить отмеченные недостатки и достойно встретить сороковую годовщину Октября».

В 1959г. была проложена еще одна новая линия трамвая на южной окраине - от аккумуляторного завода до поселка Гуторово (завод синтетического волокна) длиной 6,5 км, которая была открыта вместе с новой тяговой подстанцией 18 сентября того же года. Таким образом, общая протяжённость трамвайных путей к 1959 г. достигла 64 км. Подвижной состав насчитывал 124 единицы, преимущественно вагоны МТВ-82 и серии «Х». Состав трамвайщиков достиг 1200 чел, 65% из них - женщины.



Остановка «Кинотеатр Родина».

1959 год подходил к концу - время подводить итоги и составлять планы на будущее. Сохранившиеся архивы горфинотдела позволяют нам составить представление о финансовом состоянии Курского трамвая в то время. Вот некоторые цифры отчётов за 1959 и планов на 1960 год:

Основные капиталовложения на развитие трамвайного хозяйства Курска в 1960 году - 1690 тыс. руб.:

- Строительство трамвайного депо (Южного) - 920 тыс. руб.
- Приобретение трамвайных вагонов - 670 тыс. руб.
- В 1959 году Трамвайный трест получил 45,5 тыс. руб. ссуд для расширения производства (погашение ссуд - в 1960 году).

Основные показатели трамвайного треста за 1959 и на 1960 год (первая цифра - фактическое выполнение за 1959 год, вторая - план на 1960 год).

- Перевозка пассажиров в тыс. чел. - 59 300/63 000.
- Пробег вагонов в тыс. вагоно-километров - 7450/7750.
- Отпускной тариф (на 10 пассажиров) - 30,5 коп/30,5 коп.
- Валовой доход - 14825 тыс. руб./15510 тыс. руб.
- Накопления - 3261 тыс. руб./3700 тыс. руб.
- Себестоимость перевозки 10 пассажиров - 25/24,62 коп.
- На 16 декабря 1959 года Трамвайный трест получил 2869,3 тыс. руб. дохода, при принятых по плану на 1959 год 3100 тыс. руб., ожидаемое до конца года поступление 129,6 тыс. руб., всего - 3130,6 тыс. руб.
- Прибыль трамвайного треста по плану 1960 года составила 3705 тыс. руб.
- Сумма отчислений в фонд премирования и оказания единовременной помощи - 3952 рубля на 1960 год.
- Фонд заработной платы на 1960 год - 7670 тыс. руб.

На этом закончилось продвижение Курского трамвая на юг. Будущее развития трамвайной сети Курска было за освоением территорий в старой части города, движение на северо-запад и восток, но это уже другая история.

ОБНОВЛЕНИЕ

60-е годы в истории Курского трамвая прошли под знаком обновления подвижного состава. На смену простым, надёжным и дешёвым в эксплуатации и ремонте вагонам с непосредственной системой управления – серии «Х» и МТВ-82 – стали приходить вагоны нового поколения – с косвенной автоматической системой управления – сначала рижские, а затем чехословацкие.

Отличительной особенностью этих вагонов была сложная их конструкция, которая требовала более высокой квалификации ремонтного персонала и специальных знаний и умений. Для водителей же такие вагоны были гораздо удобнее, чем прежние, так как автоматика следила за плавностью разгона и торможения, вагон автоматически дотормаживался до полной остановки, магнитно-рельсовые тормоза обеспечивали большую безопасность в аварийных ситуациях, позволяя в 2 раза сократить тормозной путь вагона, а подрезиненные колёса делали ход вагона почти бесшумным, что было хорошо не только для пассажиров, которые находились в вагоне не более часа, но особенно для водителя и кондуктора, которые проводили в вагоне по 8 и более часов в день.

В 1961 году Курск получил последние вагоны МТВ-82, в этом же году была введена в строй новая тяговая подстанция № 5 в поселке завода тракторных запчастей. На тот момент предприятие имело 129 вагонов, которые с трудом размещались в единственном депо на 50 вагономест – Северном. Протяженность путей составляла 57,7 км одиночного пути.

В 1962 г. прибыли первые вагоны РВЗ-6. Подробно об этих вагонах. В связи с прекращением выпуска Рижским вагонным заводом вагонов МТВ-82 в 1961 году с 1962 года Курск стал получать трамваи второго поколения РВЗ-6.

История создания вагона РВЗ-6 началась в далеком 1948 году. За основу нового трамвайного вагона были взяты вагоны РСС («пи-си-си», от англ. *Presidents' Conference Committee*. В 1929 году директора различных американских предприятий общественного транспорта, занимавшихся трамвайными перевозками, организовали конференцию по вопросам выживания и развития трамвайных компаний в условиях роста конкуренции со стороны автобусов и частных автомобилей. Одним из вопросов на обсуждении было создание нового, унифицированного (а значит,

более дешёвого) и более совершенного типа вагона. Результатом этой конференции стало создание нового типа трамвая, получившего в качестве названия аббревиатуру комитета. Эти трамваи стали очень популярны в США. От более старых трамваев их отличало не только более современное устройство, но также и современный (на тот момент) дизайн, а также плавность разгона), выпускавшиеся с 1936 года в США.



Второй прототип PCC — Pullman-Standard августа 1934 года выпуска

Все страны, выпускавшие свои собственные трамвайные вагоны, в большей или меньшей степени копировали этот вагон. Советский Союз тоже не стал исключением.

В 1948 году Совет Министров СССР принял постановление о разработке на Рижском вагоностроительном заводе трамвайного вагона нового поколения. В конструкции этого вагона должны были быть реализованы:

- 1) косвенная низковольтная автоматическая реостатно-контакторная система управления тяговыми двигателями;
- 2) двухосная поворотная мостовая тележка, колесные пары которой должны иметь подрезиненные колеса;

3) наименее возможная масса вагона;

4) создание максимально вместительного и комфортабельного салона вагона.

Главным конструктором был назначен Рябцев.

Часть конструкторских решений у создателей вагона уже были: первые опытные вагоны с реостатно-контакторной системой управления (РКСУ) производились Тушинским авиазаводом (вагон М-38) в 1930-х годах и эксплуатировались в Москве до Великой Отечественной Войны. Пробел недостающих знаний был заполнен данными промышленного шпионажа. Все собранные данные о вагоне РСС, являвшемся гордостью транспортного машиностроения США за счет применения новейших технологий, были систематизированы и обобщены в книге-отчете инженера Л. Я. Лехтмана «Электрооборудование американского трамвайного вагона РСС» под редакцией кандидата технических наук Л. М. Трахтмана, опубликованной Центральным бюро технической информации наркомата электротехнической промышленности СССР маленьким тиражом.

Благодаря имевшимся сведениям работы по проектированию вагона были завершены в 1949 году, а в следующем 1950 году увидел свет первый прототип вагона РВЗ-6 вагон РВЗ-50.



Ровно десять лет конструкторы РВЗ пытались создать максимально приближенный к РСС по всем показателям трамвайный вагон. Итогом инженерных изысканий стал выпущенный в 1960 году трамвайный вагон РВЗ-60 (0 впоследствии из аббревиатуры был убран и вагон выпускался под маркой РВЗ-6) самый близкий, но не являющийся точной копией РСС советский трамвайный вагон.



Вагон РВЗ-6 имел цельнометаллический несущий кузов сварной конструкции. Каркас стенок внутри кузова и потолок обшивались декоративной фанерой. Все стыки обшивки закрывались декоративными раскладками (штабиками) из нержавеющей стали. Межконные стойки закрывались «пилястрами» — металлическими облицовочными профилями из листовой стали.

Пол салона и кабины был выполнен из сосновых досок, покрытых антисептическим составом и соединенных в шпунт. Для осмотра тяговых двигателей и другого оборудования в полу вагона были сделаны люки. Пол салона и кабины покрывался линолеумом. Вдоль прохода и между сиденьями на пол укладывались рейки.

Сиденья представляли собой мягкие диваны, однорядные по левому борту и двухрядные по правому.

Размеры кузова, общий дизайн, оформление и планировка салона вагона у МТВ-82 и РВЗ-6 были очень схожи, поэтому обычные пассажиры считали их одной маркой трамвайного вагона.

Для водителей различия между двумя моделями были значительными. Наличие пульта с большим количеством элементов управления, индикаторов, измерительных приборов и пяти педалей требовали детального знания конструкции и электрической схемы вагона.

Вот технические характеристики этого вагона:

- Длина по буферам – 14,08м.
- Ширина вагона по наружной обшивке - 2,55м.
- Высота вагона от головки рельса до верхней точки крыши - 3,15м.
- Высота подножки от головки рельса – 32см.
- Наименьший радиус кривой – 15м.
- Мест для сидения - 37.
- Мест для стояния – 82 (при наполнении 5 чел/м²).
- Максимальная вместимость (при 10 чел/м²) – 192.
- Масса порожнего вагона (тара) – 16т.
- Масса вагона с пассажирами при максимальном наполнении – 29,5т.
- Конструктивная скорость – 75км/ч.
- Ускорение при нормальном наполнении – 1,2м/с².
- Замедление при экстренном торможении – 3м/с².
- Тяговые двигатели – 4 коллекторных двигателя ДК-259Д (по одному на каждую колёсную пару) смешанного возбуждения часовой мощностью 43кВт. Всего 172кВт или 233,9л.с.

Осваивать новую технику было поручено лучшим из лучших, таким как Надежда Мелихова и Нина Локтионова, являющимися победителями соцсоревнований и конкурсов профессионального мастерства водителей трамвая.

Пришедшие в 1962 году в Курск вагоны РВЗ-6 повергли в шок эксплуатационщиков. Конструкция вагона и применённые решения были не известны обслуживающему персоналу. Литературы по новому типу подвижного состава было очень мало.

Ремонтные бригады на вагоне РВЗ-6 впервые встретились с групповым реостатным контроллером, серводвигателем, комбинированной тормозной системой, «нестандартным» напряжением низковольтной цепи в 48 вольт (вместо обычных 24 вольт) – на прежних вагонах низковольтной сети вообще не

было, а всё освещение вагона питалось от контактной сети, и многими другими ранее не известными устройствами. Отсутствие обученного персонала и нежелание разбираться в «сложных» электрических и механических узлах поставили приговор вагонам РВЗ-6 в Курске. Увидеть трамвай РВЗ-6 на улице было достаточно трудно. Они часто сходили с линии даже с небольшими поломками и сутками ждали ремонта.

С началом поступления чехословацких вагонов ТЗСУ руководство трамвайного управления решило передать вагоны РВЗ-6 в города, где они активно эксплуатировались и хорошо себя зарекомендовали. В 1968-1970 годах все РВЗ-6 были переданы в Ногинск, Коломну (6 вагонов), Брянск (1 вагон) и другие города.

Один трамвайный вагон РВЗ-6М2 был приобретен Курском позднее в качестве служебного: лаборатории контактной сети, и эксплуатировался до конца 1990-х годов.



Сейчас на вагоне РВЗ-6, а точнее его модификации РВЗ-6М2 можно прокатиться в Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре, Владивостоке, Казани, Минске, Уфе, Салавате, Ангарске, Витебске, Даугавпилсе, Осинниках.

В виде музейных экспонатов вагоны РВЗ-6 находятся в Москве и Нижнем Новгороде.

Летом 1964 г. в Курске действовали пять трамвайных маршрутов, на которые выпускались ежедневно 60 вагонов (на

первый маршрут - 8 , второй - 12, третий - 11, четвертый - 8 и пятый - 21), и 20 вагонов находились в резерве.

29 апреля 1965 года заведующий Облкомхозом Н. Ульяновский пишет письмо директору института «Курскгражданпроект» Гаркуше Д.И. и начальнику трамвайного управления Лузану С.И. с требованием: трамвайному Управлению в 2-х месячный срок представить «Курскгражданпроекту» изыскательские материалы и исходные данные, необходимые для составления рабочих чертежей трамвайных путей «Хлебозавод - Запольная», а «Курскгражданпроекту» означенные чертежи составить на основе проектного задания, утверждённого распоряжением Облисполкома №254-р от 21 апреля 1965 года.

В октябре 1965г. состоялось открытие второго в городе трамвайного депо - Южного. А в следующем 1966 году в Курск стали поступать вагоны Татра-3SU. Вагоны были двухдверными, так как в СССР в то время была своя система посадки, оплаты проезда и высадки пассажиров: вход через заднюю дверь, возле которой работал кондуктор, оплата проезда, проход дальше в салон и выход через первую дверь.



Этим данная модификация вагона Татра-3 отличалась от тех, которые поставлялись в страны Европы - у тех вагонов было 3 двери, а кондуктор работал не у задней, а у средней. Кроме

того, у вагонов для Курска и других городов с тяжёлым профилем пути чешские производители устанавливали редукторы колёсных пар с повышенным передаточным числом, что увеличивало силу тяги вагона и облегчало его движение в гору. Но это было не единственное отличие Татр от отечественных вагонов. Самым главным было отсутствие пневматической системы, совершенно иное силовое электрооборудование, нежели у вагонов отечественных, педальное управление контроллером, ну и вишенкой на торте было люминесцентное освещение пассажирского салона, непривычное в то время.

А чтобы новые вагоны не постигла участь рижских РВЗ-6, вместе с первой партией вагонов с предприятия ЧКД Татра-Смихов прибыли чешские специалисты, которые поначалу занимались техническим обслуживанием вагонов и обучали наших слесарей премудростям ремонта импортной техники. В этом месте надо сделать отступление и подробно рассказать и о самих вагонах, и об истории их создания, и о самом предприятии, продукция которого на долгие годы стала символом надёжности и долговечности трамвайного вагона и определила облик трамвайного Курска.

В 1963 году был заключен контракт между Министерством коммунального хозяйства СССР и акционерным обществом Чешско-Моравская Колбен Данек Татра-Смихов на поставку трамвайных вагонов с долгосрочной перспективой марки Tatra T3SU. Первые вагоны поставлялись в Москву, а затем поставлялись еще в 33 города СССР. В число этих «избранных» городов попал и Курск. Вагоны Т-3 произвели революцию в транспортном машиностроении мира. ЧКД, начав производство современных для того времени четырехосных трамвайных вагонов в 1952 году по лицензии американской фирмы «P.C.C.», стал безусловным лидером на мировом рынке трамвайных вагонов и оставался первым до 90-х годов XX века.

Трамвайные вагоны T3SU значительно отличались от всех вагонов, эксплуатировавшихся в Курске. Они имели стильный дизайн, для лобовых частей кузова использовался слоистый стеклопластик, вагон имел большие панорамные стекла в кабине и хвостовой части. T3SU обладал мягким бесшумным ходом, косвенной системой управления, ускоритель, установленный на вагоне, позволял производить плавные пуски и торможения. Также для пассажиров было в новинку люминесцентное освещение в салоне, печки для обогрева были установлены под

каждым сиденьем. Вагон имел широкие дверные проёмы и двери ширмовой конструкции. Куряне часами простаивали на остановках для того, чтобы прокатиться на вагоне европейского уровня.

Одной из отличительных особенностей вагонов ТЗСУ была возможность эксплуатировать их в составе поезда по системе многих единиц (СМЕ). СМЕ — система, позволяющая сцеплять по два, три и более вагонов и управлять поездом из головного вагона, причем все моторные вагоны работают одновременно. Ток управления через контроллер водителя головного вагона проходит по цепям управления всех вагонов поезда и посредством контакторов, реле и другого оборудования воздействуют на силовую цепь каждого моторного вагона поезда.

Технические характеристики вагона Татра-3:

- Длина кузова - 14м.
- Ширина кузова - 2,5м.
- Высота крыши вагона над головкой рельса - 3,06м.
- Высота от пола до потолка в проходе салона - 2,4м.
- Масса порожнего вагона - 17т.
- Масса вагона с пассажирами при наполнении 10 чел/м² (ср. масса человека 70 кг) - 30,5т.
- Номинальная вместимость вагона при наполняемости 5 чел/м² - 115 чел.
- В том числе: мест для сидения - 38, мест для стояния - 77.
- Наибольшая вместимость вагона при наполняемости 10 чел/м² - 193 чел.
- Передаточное число с равнинной передачей (двухступенчатый редуктор) - 1:7,36.
- Передаточное число с горной передачей (двухступенчатый редуктор) - 1:9,36.
- Конструкционная скорость вагона:
 - при передаточном отношении 1:7,36 - 72км/ч.
 - при передаточном отношении 1:9,36 - 57км/ч.
- Наибольшее ускорение порожнего вагона - 1,8 м/с².

- Среднее замедление порожнего вагона при экстренном торможении - $2,3 \text{ м/с}^2$.
- Число тяговых двигателей - 4.
- Продолжительная мощность тягового двигателя - 40 кВт. Всего - 160кВт или 217,5л.с.

Современному пассажиру отчетливо видны недостатки вагона ТЗСУ: малая вместимость, высокий уровень пола, далекое от совершенства люминесцентное освещение, низкие окна, шумный мотор-генератор, преобразующий 600В постоянного тока, поступающего от сети, в 24В для нужд вагона, из-за которого в вагоне всегда стоит шум; слабые двери и дверной механизм; однако водителям вагоны ТЗСУ нравятся, несмотря на маленькую кабину в ней комфортно и уютно, удобная высота пульта и эргономично расположенные элементы управления. Вагоны ТЗСУ обеспечивают устойчивую работу и показывают высокие динамические свойства.

Ещё одним достоинством вагонов Татра-3 является очень удачная, прочная и долговечная конструкция кузова, благодаря чему эти вагоны подвергаются модернизации со сменой электрооборудования и служат до 50 - 55 лет.



Ижевская модернизация Татра-3 - Т-ЗК Иж

Ну и традиционно - рассказ о предприятии ЧКД-Татра. Основателем фирмы стал Франтишек Ринггоффер, который, купив у горожанина господина Яна Крж. Ридла земельные участки, большей частью виноградники, на площади 33 213 м², начал строить новый завод. Ему удалось получить одобрение строительства и приобрести от уездного управления Смихова согласие за №23137 на введение с 1-го декабря года завода в эксплуатацию. С 1858 по 1871 год были построены литейный, машиностроительный, котельный, кузнечный и ряд других цехов. В тот период официальным назначением фирмы было производство машин и железнодорожных вагонов. В период 1874-1911 гг. продолжалось развитие фабрики. Проводилась обширная модернизация, в результате которой фабрика приобрела примерно нынешний вид.

В период 1874 - 1911 гг. было изготовлено всего 63465 пассажирских, товарных и служебных вагонов и 1522 тендера. Производство трамвайных вагонов началось в 1876 году для конного трамвая и в 1891 году - вагонов электрического трамвая. До 1911 года было выпущено 951 трамвайный вагон, а именно: 172 шт. для конного трамвая, 640 шт. моторвагонов и вагонов электрического трамвая, 135 шт. трамвайных вагонов-прицепов, 4 шт. вагонов для парового трамвая.

22-го апреля 1911 года фирма преобразовалась в акционерное общество «Ринггофферовы заводы, а.о.», в котором 75% акционерного капитала владели члены семьи Ринггоффер. После первой мировой войны во главе акционерного общества стал Гануш Ринггоффер. Завод постепенно становится мощным промышленным концерном - в 1923 году к фирме присоединились завод "Татра" в г. Копршивнице, вагоностроительные заводы в гг. Студенка, Ческа - Липа, Колин. С 1937 года фирма зарегистрирована под названием "Заводы Ринггоффер - Татра, а.о.". Крупный концерн занимал важную позицию, в первую очередь, в вагоностроительной, автомобильной и деревообрабатывающей отраслях промышленности.

В период 1919 - 1939 гг. было изготовлено всего 20699 вагонов, 263 тендера и 527 трамвайных моторвагонов и 653 трамвайных прицепных вагона.

После 1945 года предприятие "Заводы Ринггоффер - Татра, а.о." было национализировано и создано предприятие «Татра», в состав которого входили заводы в гг. Смихов, Копршивнице,

Студенка, Ческа - Липа, Колин и через некоторое время завод в г. Попрад.

После 1949 года в Праге - Смихове было создано национальное предприятие "Вагонка Татра Смихов", однако со значительным уменьшением площади и большими ограничениями.

В период 1852 - 1992 гг. на заводе «Татра» в г. Прага-Смихов изготовили всего более 180 тысяч всех видов и типов средств подвижного состава и более 23 тысяч современных трамвайных вагонов, в том числе трамвайных вагонов типа ТЗ без модификаций всего 13936 шт. Трамвайные вагоны «Татра» поставлялись в 89 городов мира.

20 декабря 1966г. Указом Президиума Верховного Совета СССР за достигнутые успехи в труде по обслуживанию населения награждены: орденом Ленина - Пенушкина Евдокия Ефремовна - водитель с 1948г. Орденом "Знак Почета" - Лузан Сергей Иванович - начальник трамвайного управления (1955-1968). Медалью "За трудовое отличие" - Ашуров Геннадий Иванович - мастер Северного депо, один из лучших рационализаторов, работник трамвая с 1946г.

О Евдокии Ефремовне Пенушкиной даже была статья в «Курской правде» за 8 сентября 1966 года: **«Рассказы о коммунистах. НА ЛИНИИ ВАГОН № 115.** Один и тот же путь: от вокзала до автостанции и обратно. Если день погожий и солнце светит вовсю, споро работается водителю трамвайного вагона. Труднее осенью, когда дождь хлещет в стекло, ветер крутит перед глазами охапки сухих листьев... Пристально вглядывается вдаль водитель, рука чутко воспринимает вибрирующую дрожь трамвая. Один и тот же путь неизбежно навеивает самые разные мысли, воспоминания — радостные и грустные. Как уж придётся. Есть что вспомнить и о чём подумать водителю Евдокии Ефремовне Пенушкиной. Необычен её путь к этой профессии. В прошлом она — актриса кукольного театра. Но влекла её техника. И вот теперь она — водитель. Трижды награждалась значком облкомхоза, а затем и значком Министерства коммунального хозяйства за безаварийный пробег сначала ста, потом двухсот, трехсот тысяч километров. Кстати, значок за пятьсот тысяч километров безаварийного пробега имеет в Курском управлении трамвая только одна Груша Берлизева — старейший водитель.

Сейчас Евдокия Пенушкина не только водитель первого класса, ударник коммунистического труда, но и начальник маршрута. В её ведении около ста человек. Это — диспетчеры, водители вагонов, кондукторы, ревизоры. А ведь одно время в силах Дуси Пенушкиной сомневались. Говорили, когда она, работая кондуктором, просилась на курсы: — «Ну, какой она водитель? Ростом не вышла». Возмужала с тех пор Пенушкина на своей работе. Сомневались позднее и в том, сможет ли она руководить маршрутом. Но и здесь у неё получилось хорошо. Сумела наладить борьбу за график и план. Строго спросит за малейшие нарушения. А если приходится разбирать так называемые конфликтные дела, вникнет глубоко, выскажется с большим тактом. Коллектив маршрута борется за право носить высокое звание коммунистического.

С первых дней стала помогать новому начальнику парторг маршрута Надя Беседина. Это она подсказала, как надо работать с людьми, чтобы дисциплина была на высоте, чтобы люди относились к руководителю с полным доверием. Главную задачу коммунист Пенушкина видит в культуре обслуживания пассажиров. Мне рассказывали об одной её беседе с кондуктором, на которого поступила жалоба за грубость. — «Слышала ли ты поговорку», обратилась к ней Пенушкина. — «Груб, как трамвайный кондуктор? А почему она родилась? Потому что среди вас, действительно, есть невоздержанные на язык люди. Ну, что у тебя там вышло?» Провинившаяся с досадой начала рассказывать:

— «Да как же удержаться! Понимаешь, замечаю, раз едет без билета, другой. И все один и тот же. Да ещё навеселе. Я и говорю: «На водку денег нашёл, а трех копеек на билет нет?» А он мне: «Чего пристаешь? Не на твои пью». Слово за слово. А тут еще старушка одна. Деньги в кулаке зажала и помалкивает. Мол, если спросят, отдам, а нет — я так проеду. Ну, я и её зацепила...» — «Вообще-то ты правильно поступала, да ведь смотря каким тоном с людьми разговаривать». Это очень важно. Сама Евдокия Ефремовна, работая вот уже почти десять лет, не имела ни одной жалобы от пассажиров. А благодарности были. Больше устные, конечно. Ведь тому, кто едет в трамвае, обычно недосуг за перо и бумагу браться.

Пёнышкина вместе с кондуктором следит за посадкой. Видит: бежит человек со всех ног к остановке. Добежал, а двери трамвая уже закрылись. И вдруг они распахиваются перед ним.

Всего две — три секунды задержки, а у запаздывающего человека тепло становится на душе. «Спасибо», — говорит он предупредительному водителю. Трамвай идет вперед. Матово поблескивают рельсы. Скоро конец смены и начало домашних забот и дел. У Евдокии Ефремовны двое детей. Старшая Аня учится в десятом, младшая Оля — во втором. Но книги и тетради лежат на столе и перед матерью. После почти двадцатилетнего перерыва взялась учиться. Сейчас она в девятом классе.

- «Иначе нельзя. Техника шагает вперед, вот-вот отстанешь. — Учусь. И, честное слово, радуюсь хорошей отметке не меньше, чем мои дочери».
В. СЕРГЕЕВА»

За годы семилетки работниками Курского трамвая подано 427 рационализаторских предложений, из них внедрено 320 с экономическим эффектом 9651 руб. Коллегией Министерства коммунально-бытовых предприятий РСФСР награждена группа водителей трамвая значками "За работу без аварий" в количестве 85 человек.



Гл. инженер ТТУ Марейчев В.М.
на ул. Красный Октябрь

В ноябре 1967 г. цивилизация пришла в слободу Пушкарную — было завершено сооружение новой трамвайной линии от кольца "Запольная" по улицам Красный Октябрь и Пушкарной до Московской площади. Новая линия замкнула большое кольцо в северной части города и разгрузила линию по ул. Ленина. Здесь стали курсировать вагоны маршрутов № 3 (Волокно — Верхне-Луговая — Красная пл. — Волокно) и № 6 (Волокно — Запольная — ул. Ленина — Волокно).



Ул. 1-я Пушкарная.

Трамвайная стройка кардинально изменила облик Московской площади – вместо трамвайного кольца в центре площади появился большой городской фонтан, который после реконструкции в 2016 году существует и сейчас.

Представляет интерес тот факт, что 1968 год был последним годом, когда трамвай был прибыльным предприятием. Вот показатели работы трамвайного управления за этот, предыдущий и последующий годы.

Из отчёта трамвайного управления за 1967 и 1968 год (первая цифра – 1967 год, вторая – 1968-й).

- Перевезено пассажиров - 74729 тыс. чел. и 73898 тыс. чел.
- Отпускной тариф - 3,012 коп. и 3,004 коп.
- Валовой доход - 2250,6 тыс. руб. и 2220,2 тыс. руб.
- Валовой расход - 2029,6 тыс. руб. и 2175,3 тыс. руб.
- Прибыль - 218,5 тыс. руб. и 45,6 тыс. руб.
- Себестоимость перевозки пассажира - 2,716 коп. и 2,934 коп.
- Пробег вагонов приведенный по электроэнергии - 10040 тыс. км и 10970 тыс. км.
- Выпуск средний ежедневный вагонов на линию - 83,5 ед. и 87,6 ед.
- Сходы с рельсов - 26 и 23.
- Заходы по техническим причинам - 455 и 653.

- Потери вагоно-часов – 2447 ч. и 2414 ч.

Коллективом управления выполнены следующие мероприятия по улучшению работы трамвая.

1. Задействовано трамвайное кольцо на ул. Димитрова.

2. Заменено рельсов лёгких типов на протяжении 4,4 км.

3. Внедрено бескондукторное обслуживание на маршрутах №1 и №4.

4. Построена вторая (резервная) линия 6 кВ для питания подстанции №6 по ул. Запольной.

5. Заменено 3,67 км изношенного контактного провода.

6. Организована работа вагонных бригад с двумя выходами в смену.

7. Организована постоянная работа курсов по подготовке водителей (за 1968 год подготовлено 12 и обучается 26 водителей).

8. Организовано ведение графика исполненного движения на КС-4 и КС-5.

9. В Южном депо организованы все виды ремонта вагонов.

10. Организована механическая мойка вагонов в Южном депо.

11. Освоена эксплуатация вагонов Т-3 по системе многих единиц.

12. План капитального ремонта 374,4 тыс. руб. перевыполнен и составил 397,1 тыс. руб.

13. Отремонтировано 64 вагона.

14. Заменено 3860 шпал, 4,4 км рельсов, 9 стрелочных переводов, сварено 80 рельсовых стыков.

Приобретено: 10 вагонов Татра, автомашина АТ-60, автомашина Москвич, трактор Т-40, экскаватор, электрокара, 100 касс-копилок, поливочная автомашина, аппарат для термитной сварки, 6 электрошпалоподбоек и др. Всего на 320618 тыс. руб.

За этот год выведены из эксплуатации 6 вагонов РВЗ-6.

Численность рабочих и служащих на 1 января 1969 года составила 1155 чел. Принято за 68 год 302 чел, уволено 288.

Из отчёта трамвайного управления за 1969 год.

- Перевезено пассажиров- 73828 тыс. чел.
- Отпускной тариф - 2,972 коп.
- Валовый доход - 2194 тыс. руб.
- Валовый расход - 2280,1 тыс. руб.
- Убыток - 86,4 тыс. руб.

- Себестоимость перевозки пассажира - 3,088 коп.
- Пробег вагонов приведенный по электроэнергии - 11590,7 тыс. км.
- Выпуск средний - 93.6.
- Сходы с рельсов - 26.
- Заходы в депо по техниисправности - 375.
- Потери вагоно-часов по техниисправности - 1461.

Невыполнение доходной части произошло за счёт:

1. Выдачи льготных студенческих билетов (введено с 1.01.1969г), выдано за год 16334 билета, потери составили 11434 руб.

2. Резкое снижение реализации багажных билетов при бескондукторном обслуживании с 1.11.1968г на 13828 руб. Снижение доходов по этим статьям планом 1969 года не предусматривалось.

В 1969 году поступило для будущего строительства трамвайного пути железобетонных шпал со скреплениями 41,9 тыс. руб., кабель АСБ на 7,7 тыс. руб.

Выполнение плана капитального ремонта за 1969 год:

Вагоны - 236,8 тыс. руб., путь - 147,4 тыс. руб., здания - 36,3 тыс. руб., оборудование - 16,6 тыс. руб., сеть - 2,9 тыс. руб.

Капитально отремонтировано 48 вагонов, 3890 м пути, заменено 3600 шпал, отремонтированы диспетчерские Северного и Южного депо, подстанция №5 и ливневая канализация. Построена подстанция №7 (96295-00 руб.), диспетчерская (22100-00 руб.), трамвайное кольцо 300м (63369-00 руб.), закуплен кабель линии электропередачи 3км (27989-00 руб.), закуплено оборудование для подстанции №7 (48202-00 руб.)

Безвозмездно от вышестоящих органов получено 15 вагонов на сумму 414800-00 руб, 2 кремниевых выпрямителя (7945-00 руб.), электрошкаф для подстанции (3451-00 руб.), автоприцеп (1333-00 руб.), автомашина (4400-00 руб.), копировальный аппарат "Эра" (1175-00 руб.), эл. сварочный агрегат (3908-00 руб.), трансформатор (16993-00 руб.). Прочего оборудования 20 шт. на сумму 16259-00 руб.

Списан 1 вагон Татра-3 по причине непригодности к эксплуатации (причина не упоминается).

Численность рабочих и служащих на 1 января 1970 года составила 11672 человек. Принято 306 человек, уволено 298 человек.



ул. Дзержинского (полугора), вагоны Татра-3



Вагон татра-3 движется по ул. Ленина, перекрёсток с ул. Кирова, начало 70-х.

ПОТЕРИ И ПРИОБРЕТЕНИЯ

Семидесятые годы в истории Курского трамвая отмечены многими значимыми событиями – закрытие одних участков сети и ввод в эксплуатацию новых, изменение маршрутной сети, большие перемены в подвижном составе, появление в Курске «младшего брата» трамвая – троллейбуса. Но обо всём по порядку.

В июне 1970 г. в Курске действовали следующие маршруты трамвая:

- 1) Хлебозавод - Автостанция;
- 2) Вокзал - Автостанция;
- 3) Хлебозавод - завод «Волокно» через город;
- 4) Вокзал - КЗТЗ; 5) ул. Запольная - завод «Волокно»;
- 6) Завод «Волокно» - ул. Верхне-Луговая - Хлебозавод.

За 1970 год коллективом трамвайного управления были проведены значительные работы, направленные на улучшение транспортного обслуживания населения областного центра:

1. На подстанции №5 ртутные выпрямители заменены на кремниевые, мощность подстанции увеличена на 600 кВт.
2. Оборудованы вагоны Т-3 кассами полуавтоматами - 50 шт.
3. Выпуск поездов по системе многих единиц увеличен до 12 шт. против 7-ми в 1969 году.
4. Проведена реконструкция 3,5 км пути с заменой рельс. Заменено 9,5 км контактного провода.
5. Оборудован дополнительный питающий фидер от подстанции №1 (Сад им. 1 мая) до ул. Красноармейской.
6. Освоена и внедрена электрографическая установка "Эра-М" (копировальный аппарат с возможностью изменения масштаба копии).
7. Произведена реконструкция маслохозяйства Северного депо с установкой дополнительных мощностей и механизированной подачи смазок.
8. Оборудована пылеулавливающая установка в энергоцехе Северного депо, смонтирована установка по механической мойке деталей и колёсных пар.
9. Рационализаторами внесено 89 предложений с условным годовым экономическим эффектом 16,6 тыс. руб.
10. Оборудованы вагоны МТВ-82 на бескондукторное обслуживание 15 шт.

Выполнение плана капитального ремонта (в рублях): Вагоны - 255629, здания - 31811, оборудование - 14349, путь - 92189, контактная сеть - 4853, автомашин (внеплановый) - 273, жилой дом - 1829. Капитально отремонтирован 51 вагон, 3,5 км пути, заменено 7000 шпал, отремонтированы диспетчерские, подстанции и др.

Кроме ремонта велось и новое строительство: построены трамвайные пути на сумму 72,3 тыс. руб., тяговая подстанция на сумму 129,3 тыс. руб, восстановлены трамвайные пути на сумму 210 тыс. руб.

Поступило 10 вагонов Татра-3, снегоочиститель, счётно-вычислительные машины и другая техника на сумму 386986 руб.

Но не всё вечно под Луной, с чем-то приходилось расставаться - выбыло 3 вагона РВЗ-6, 3 грузовых вагона, пресс для гибки рельсов.

Численность работников в 1970 году составила 1185 чел, принято - 296, уволено - 277.

В 1970 году закончены работы по составлению проектно-сметной документации на строительство трамвайных путей в северно-западной части города.

Из отчёта трамвайного управления за 1970 год можно узнать о состоянии трамвайного хозяйства в то время:

- Перевозка пассажиров - 73614,8 тыс. чел.
- Отпускной тариф на 1 пассажира - 2,965 коп.
- Валовой доход - 2183,1 тыс. руб.
- Валовой расход - 2271,2 тыс. руб.
- Убыток - 91,1 тыс. руб.
- Себестоимость перевозки пассажира - 3,085 коп.
- Пробег вагонов, приведенный по эл. энергии, - 13466 тыс. км.
- Выпуск вагонов на линию - 95,6
- Сходы вагонов с рельсов - 55.
- Заходы вагонов по технеисправности - 385.
- Потери вагоно-часов по технеисправности - 1715.

В течение 1971 года Курский трамвай продолжал развиваться, решались проблемы улучшения качества ремонта вагонов, совершенствования организации движения, пополнялся

парк вагонов. Вот выдержка из отчёта трамвайного управления за 1971 год:

- Перевезено пассажиров - 76296 тыс. чел.
- Отпускной тариф - 2,963 коп.
- Валовый доход - 2260,9 тыс. руб.
- Валовый расход - 2354,6 тыс. руб.
- Убыток - 93,7 тыс. руб.
- Себестоимость перевозки пассажира - 3,086 коп.
- Пробег - 15332,6 тыс. км.
- Средний выпуск - 101.
- Сходы с рельсов - 106.
- Заходы по техничности - 373.
- Потери вагоно-часов по техничности - 1962.

Для выполнения плана по транспортному обслуживанию населения города Трамвайным управлением были выполнены следующие мероприятия:

1) С 1 января 1971 года бригады водителей и кондукторов переданы депо, что способствовало улучшению технической эксплуатации вагонов.

2) Освоены радиостанции (10 штук), что повысило оперативность в диспетчерском руководстве движением поездов.

3) Освоение Южным депо вагонов Т-3 (получено в 1971 году 30 вагонов Т-3).

4) На тяговых подстанциях №2 и №4 ртутные выпрямители заменены кремниевыми.

5) Произведена реконструкция трамвайных путей.

6) Вагоны МТВ-82 переоборудованы на бескондукторное обслуживание.

7) Увеличен выпуск по сравнению с 70-м годом на 4%.

8) Коэффициент использования подвижного состава по выпуску возрос на 2,3%.

9) На основе изучения пассажиропотоков изменено расписание 2-го маршрута на субботние дни.

10) Ежемесячно проводится анализ выполнения плана каждым водителем, на основании чего корректируется план на сутки по поездкам.

11) Механизирована выкатка тележек из-под кузова вагона к поворотному кругу в Северном депо.

12) Организована зарядная станция аккумуляторов в Южном депо.

13) Освоена совместно со строительной организацией укладка железобетонных шпал.

14) Внедрён бесстыковый путь на участке Кировской линии протяжённостью 0,8 км одиночного пути.

В 1971 году Трамвайному управлению были пересмотрены нормируемые оборотные средства и устойчивые пассивы. В результате за год Управление имеет недостаток оборотных средств в сумме 31,5 тыс. руб. Сверхнормативный запас материалов в сумме 75,9 тыс. руб. вызван большим поступлением материалов, только в декабре 1971 года: рельсы - на 51 тыс. руб, шпалы - на 13,6 тыс. руб, бандажи - на 2,7 тыс руб. контактный провод - на 2 тыс. руб, запчасти к вагонам - на 4,8 тыс. руб, несмотря на то, что срок поставки был во 2-м и 3-м кварталах 1971 года. Но, как говорится, лучше поздно, чем никогда.

Своим чередом шёл капитальный ремонт - вот некоторые цифры по выполнению плана этого вида работ:

- Вагоны - 297946 руб.
- Здания - 49028 руб.
- Оборудование - 20891 руб.
- Путь - 109417 руб.
- Контактная сеть - 7471 руб.
- Автомшины - 707 руб.
- Жилой дом - 273 руб.

Капитально отремонтировано 42 вагона, 6,1 км. пути, заменено 9500 шпал, 8,1 км контактной сети, отремонтированы диспетчерские, подстанции и др. объекты.

Большие объёмы работ были выполнены и по капитальному строительству:

- Трамвайный путь - 96,4 тыс. руб.
- Тяговая подстанция -121,2 тыс. руб.
- Реконструкция трамвайного пути - 115,3 тыс. руб.
- Детский сад - 97,1 тыс. руб.

В 1971 году поступило: 30 вагонов Татра-3, автобус, 6 автомашин, переговорное устройство, 2 счётные машины, 10

радиостанций, пылесос, станок, пресс, 2 автоприцепа - всё это получено безвозмездно на сумму 863944 руб.

Приобретено за счёт средств капстроительства: здание подстанции, оборудование и кабель, экскаватор, автомашина - всё на сумму 243522 руб.

За счёт фонда предприятия куплено 2 дистиллятора, счётно-денежная машина, бормашина для зубного кабинета, кварцевый облучатель - всё на сумму 646 руб.

За счёт амортизации на капремонт приобретено 4 домкрата на сумму 948 руб.

Выбыло: 8 вагонов РВЗ-6, мотороллер, автомашина, пионерлагерь (передан колхозу), 2 цистерны, радиоузел, паровой котёл, 1 комплект трамвайных тележек, грузовая платформа, оборудование подстанции и 8 шт. других наименований.

Численность рабочих и служащих на 1 января 1972 года составила 1242 чел. Принято в 1971 году 342 человека, уволено - 281 человек.

Но не всё намеченное планами удалось сделать в срок. Намеченная на 1970-71 годы реконструкция трамвайных путей по ул. В. Луговой и Литовской выполнена только по ул. Литовской, не выполнена намеченная на 1971 год проектная документация на расширение Южного депо, хотя вопрос о расширении депо стоял очень остро в связи с получением большого количества новых четырёхосных вагонов, тем более что расширять Северное депо было просто некуда.



Ремонт пути на ул. Литовской

22 июля 1972 года в Курском ТТУ проводилась проверка выполнения оргтехмероприятий по дальнейшему улучшению состояния безопасности движения на горэлектротранспорте, предусмотренных приказом №198 от 5 мая 1972 года по МЖКХ РСФСР. В ходе проверки вскрылись факты недоработок и упущений в этой, без всякого сомнения, первостепенной по важности области деятельности предприятия. Чтобы наше повествование об истории Курского трамвая не превратилось в перечень победных реляций, приведу выдержки из акта той проверки:

«Качество ремонта подвижного состава в целом улучшено, за исключением Южного депо, где из-за отсутствия необходимых ремонтных участков и их слабой технической оснащённости и низкой квалификации обслуживающего персонала, увеличилось количество выбытий подвижного состава и ухудшилось его техническое состояние. Депо полностью перешло на новую систему осмотров и ремонтов (приказ ГУГЭТ №71), ПТЭ (параграфы 154 и 49) выполняются, о чём есть соответствующие записи в книгах поезда и журналах проверок. Заведена книга повторных заявок, ведётся анализ и разбор случаев возврата.

Техническое состояние путей на участках с тяжёлым профилем признано проверкой неудовлетворительным (уширение колеи до 1550 мм, просадки от 20 до 30 мм, износ рельс и т.д.). К настоящему времени к ремонту не приступили.

Не укомплектован штат ревизоров по безопасности движения и ревизоров движения. Особенно тяжёлое положение с кадрами сложилось в Южном депо, где при плане 34 ремонтных рабочих фактически есть 12 человек.

На конечных станциях не организовано горячее питание, комнат отдыха нет, на день проверки к этим работам не приступали».

Из справки по трамваю г. Курска за 1972 год.

«Перевозка пассажиров осуществляется по 6-ти маршрутам в объёме 76 млн. чел. Все маршруты нерентабельны. Не принято решение о заключении договоров о покрытии убытков.

Имеется 2 трамвайных депо общей вместимостью 130 ед. Общий инвентарь подвижного состава составляет 158 ед., из них Т-3 109 ед., МТВ-82 - 49 ед. Имеется 8 подстанций мощностью 15600 кВт. Количество работающих - 1194 чел. Все вагоны МТВ-82 содержатся в Южном депо. Там же содержится 50 вагонов Т-3, из

которых 20 ещё не отлажены. Северное депо имеет 79 вагонов Т-3. План выпуска составляет 100 - 104 поезда в день и выполняется. По Южному депо отмечено, что веер депо заставлен вагонами, затрудняющими маневрирование и осуществление выпуска.

Строительство 8 км трамвайных путей в Курске, намеченное на 1971-72 годы не закончено в срок.

В 1972 году организован участок по реконструкции и капитальному ремонту трамвайных путей, но необходимые для его работы механизмы не выделены.

На 1972 год намечено проектирование, а на 1973-75 года строительство трамвайного депо на 150 вагонов (сдано в эксплуатацию только в декабре 1986 года).

Южное депо.

Депо рассчитано на 50 вагонов. Веер депо заставлен вагонами так плотно, что затруднён выезд, из-за чего случаются опоздания с выходом вагонов на линию. Территория захламлена металлоломом, мусором, складированием оборудования для подстанций и контактной сети и т.п. Не внедрён поточный метод осмотра, не организованы рабочие места, время осмотра колеблется от 15 до 40 мин., что явно недостаточно. Фактически осмотр сводится к выполнению заявок водителей, нарушается технология осмотра и ухудшается техническое состояние подвижного состава. В депо не организована продувка аппаратуры сжатым воздухом и продувка пневмосистемы. Вышка осмотра и ремонта крышевого оборудования не имеет ограждений выхода на крышу вагона, стоящие на ней резервуары с керосином не ограждены и не имеют маркировки об испытании, хотя работают под давлением. Ворота депо требуют срочного ремонта и устройства механического привода. Смазочное хозяйство в хорошем состоянии. Пескосушилка не работает. Рабочее место мастера на канаве не организовано и не имеет связи с постами. Качество ремонта низкое и ремонт агрегатов сводится к простой переборке, что сказывается на техническом состоянии вагонов МТВ-82. К ремонту вагонов Т-3 депо не подготовлено. Цеха и ремонтные участки захламлены. Установки для мойки деталей нет. Участки ремонта тяговых двигателей и электроаппаратуры не имеет испытательных стендов, потому аппаратура не ремонтируется, кроме

выполнения заявок. Ремонт электродвигателей производится вручную. Депо не обеспечено инструментом.

Бригада ремонтников укомплектована полностью, но квалификация их невысокая. С ними проводятся занятия по обучению обслуживанию и ремонту вагонов Т-3. Не оборудован участок ремонта тележек и колёсных пар. Новый токарно-винторезный станок ДИП-500 не укреплен и не работает в течение 2-х лет. Нет места для съёмки агрегатов. Нет участка ремонта карданных валов. Не организован участок ремонта деталей компрессоров. Расписанием не предусмотрен заход всех вагонов на осмотр - только 4-й маршрут и резервные, а маршруты 5 и 6 не осматриваются. Бригады осмотра и ремонта №1 полностью не укомплектованы. Две канавы вагонного отделения не могут вместить все вагоны для осмотра, поэтому часть вагонов ожидает осмотра на путях депо.

Северное депо.

Территория и веер депо малы, что затрудняет расстановку подвижного состава, маневрирование и выпуск без опозданий. На территории находятся службы пути, энергохозяйства, участок пропитки шпал и разные склады (сарай). Территория захламлена, песок лежит под открытым небом. Продувка оборудования сжатым воздухом не проводится.

Депо работает по новой системе осмотров и ремонтов, имеет хорошее технологическое оборудование, оборудованные участки ремонта трамвайного оборудования, вполне обеспечивающие качественный осмотр и ремонт, и хорошее состояние подвижного состава. Вместе с тем, не организован поточный метод дневного осмотра. Не полностью выполняется характеристика осмотра из-за малого осмотрового времени (от 15 до 40 мин.) на поезд. Не организованы рабочие места осмотра. Нет вышки осмотра и ремонта крышевого оборудования. Нет участка ремонта карданных валов. Нет стенда прикатки колёсных пар и проверки электроаппаратуры. Мало помещению и слабо оборудован участок ремонта аккумуляторов, не отвечающий современным требованиям. Нет аварийной бригады на линии для ликвидации последствий сходов, аварий. Для этих целей используют рабочих с осмотра №0, что ухудшает качество осмотра подвижного состава.

Во всех депо имеется необходимая техническая документация. Хорошо поставлена паспортизация вагонов,

ведётся учёт ремонтов и пробегов. Однако необходимо ввести единую форму технической документации во всех депо, привести в порядок книги поезда. Завести книгу повторных заявок. Необходимо усилить контроль за ведением книг поезда, так как имеются нарушения в ведении книг некоторых поездов - 133, 196, 162 и др.

Отмечено, что из-за плохого состояния путей и недостатков в техническом обслуживании происходят частые сходы вагонов с рельсов, поломки продольных балок, подвесок тяговых двигателей, соленоидов, реборды не выдерживают сроки перекатовки (20-25 тыс. км.). Электроаппаратура выходит из строя из-за толчков при движении.

Отмечено провисание контактной сети, из-за чего происходит отрыв токоприёмника на большой скорости и порча ускорителей вагонов. На вагоны, работающие по системе многих единиц, нет никакой технической документации. Не организованы линейные пункты (нет канав) на конечной станции «Хлебозавод» и «пл. Добролюбова». Нет аварийной бригады.

Тяговые подстанции.

Всего имеется 8 подстанций с общей мощностью 15000 кВт по постоянному току. Подстанции №№1, 2, 3, 4 работают без резерва мощности. Общая длина контактной сети трамвая 64,7 км одиночного пути. Линия 6 кВ, находящаяся на балансе ТТУ, составляет 4,98 км. Питающих линий +600 В всего 53 км, из них отсасывающих линий - 7,1 км. Количество маршрутов - 6. В городе курсируют 14 поездов из Т-3 по системе многих единиц. Всего вагонов на линии 91. Переход с рабочего ввода на резервный в аварийных случаях осуществляется только с разрешения диспетчера энергосистемы, что влияет на оперативность работы Службы энергохозяйства. Необходимо ввести должность энергодиспетчера. Эксплуатация восьми подстанций осуществляется 6-ю мастерами. Имеется ремонтная группа в количестве 8 чел., занимающаяся ремонтом оборудования подстанций под руководством мастера подстанции. Состояние оборудования удовлетворительное. Отмечено, что к концу 1972 года необходимо оборудовать все подстанции электрическими блокирующими устройствами дверей РУ 6 кВ и 600 В, так как на данный момент такие устройства есть только на подстанциях №№4 и 7.

Общая протяжённость контактной сети трамвая и троллейбуса 97,7 км, в том числе по депо 17 км, из них с медным проводом МФ 85 км, сталеалюминевым 20 км.

Система подвески трамвайной сети: простая поперечная - 28,4 км одиночного пути, на центральных опорах - 33,5 км одиночного пути, поперечно-цепная - 2,8 км одиночного пути. Подвесная система выполнена из проволоки-катанки вместо стального троса.

Опоры контактной сети трамвая: железобетонные - 190 шт. (состояние хорошее), металлические трубчатые - 680 шт. (состояние удовлетворительное), деревянные - 415 шт. (требуют замены). Всего 1285 шт.

На участке от РП-1 (возле мединститута) до кольца у железнодорожного вокзала отмечено пониженное напряжение в контактной сети. Падение напряжения здесь достигает до 300 В ввиду удалённости участка от питающего фидера. Натяжение контактного провода регулируется 2 раза в год. Грузовой компенсации натяжения контактного провода нет. Для обслуживания сети имеется 3 автовышки и 2 вагона-вышки. На всех автовышках установлена рация для связи с главным диспетчером Службы движения, а также с тяговой подстанцией №8, где установлена такая же рация. Кабельные линии 600 В находятся в удовлетворительном состоянии, отсасывающие линии 2 раза в год проверяются на надёжность контактов (весной и осенью).

Бескондукторное обслуживание.

Подвижной состав оборудован радиоаппаратурой АГУ-10 и Тесла. Не радиофицированный подвижной состав на линию не выпускается. Работа по микрофону у части водителей сводится только к объявлению остановок. В депо имеются мастерские по ремонту касс и радиоаппаратуры.

Вагоны трамвая оборудованы кассами-копилками Ленинградского типа, которые установлены у передней двери и кассами полуавтоматами ППБ-3-64 и ППБ-6-68, установленными в середине салона и у задней двери. В некоторых вагонах установлено по 3 кассы-полуавтомата или копилки. В салонах установлено по 2 пробивных компостера Харьковского завода. Наличие касс-копилки в хозяйстве - 151 шт., касс-полуавтоматов - 150 шт. На складе касс нет.

Водители размен денег не производят. У кабины водителя имеется надпись, что продаются абонементные талоны по 5 и 10 шт. без сдачи. На боковом трафарете у задней двери имеется надпись, что данный вагон работает без кондуктора, а на стекле – «Приготовьте 3 копейки». Над кассами-копилками имеются пояснительные надписи о правилах пользования ими. Над кассами-полуавтоматами таких надписей нет или остались надписи о кассах-копилках. Разменных пунктов в городе нет. Проездные билеты и абонементные книжки также реализуются через Гортрансагентство и кассу Управления. 5 маршрут (вагоны МТВ-82) работает с кондукторами.

Неисправные головки касс заменяются на конечных пунктах. Доход на один вагоно-час работы вагона за май с кондуктором составил 6,4 руб, без кондуктора - 4,96 руб. Разрыв за май составил 15 %. Продажа проездных от общей выручки за май составила 9,6% и абонементных книжек 48%. Выборочная проверка правильности оплаты пассажирами проезда на 1 и 2 маршрутах показала, что часть пассажиров проезд не оплачивают. В Северном депо съём и установка кассовых кассет производится у въездных ворот. Инкассаторная расположена на 1 этаже и оборудована сортировочной машиной, счётной машиной и весами. Здесь же инкассируется выручка из Южного депо. В Южном депо имеется оборудованная инкассаторная, но ею не пользуются, а отвозят кассовые кассеты с выручкой в Северное депо.

Требуется укомплектовать штат билетных контролёров. Свободных от наряда водителей и кондукторов (ввиду недовыпуска) направлять на билетный контроль. В городе нет центра по координации пассажирского движения, отмечено дублирование трамвайных маршрутов автобусными как недостаток и причина недовыполнения плана по выручке ТТУ.

Продажа талонов менее 5 или 10 шт. производится только на остановках (приказ министра №19 от 23.01.1971г). Водители на всех крупных пассажирообразующих остановках обязаны периодически контролировать оплату проезда. Для всех работников Управления и его служб установлена обязанность не реже 2 раза в месяц участвовать в массовых рейдах по проверке оплаты проезда по 2 часа в день. Приветствуется совмещение служебных и бытовых поездок с контролем на линии».

С 1 квартала 1972 года трамвайное управление Курска переведено, в виде опыта, на новую систему планирования и экономического стимулирования в составе Управления коммунального хозяйства Курского облисполкома. План перевозки пассажиров не подлежал утверждению вышестоящими организациями, а разрабатывался самим предприятием и утверждался его руководителем. Согласно приказу по Управлению от 16 мая 1972 года №123 и от 25 мая 1972 года №135 и ведомости на выплату вознаграждений по итогам хозяйственной деятельности за 1 квартал 1972 года выплачены премии 215 инженерно-техническим работникам в размере 33,5% и служащим - 26,8%. Премирование осуществлялось раз в квартал.

Для увеличения доходов в течение 1 полугодия 1972 года было организовано движение поездов по маршруту «пос. КЗТЗ - пос. Волокно». Дополнительно выпущено 8 поездов. В часы пик увеличено количество поездов по системе многих единиц на 4-м маршруте (по плану - 4, фактически - 8 систем). Дополнительные расходы составили 10,2 тыс. руб. Дополнительные доходы - 26,6 тыс. руб. Экономический эффект - 16,4 тыс. руб.

Удельный расход электроэнергии снижен на 1 приведенный по электроэнергии вагоно-километр с 1,29 по норме до 1,17. Расход по норме за 1 полугодие 10488,6 тыс. кВт/ч, фактически - 9564,4 тыс. кВт/ч. Экономия составила 924,2 тыс. кВт/ч x 1,45 коп. = 13,4 тыс. руб.

За 1 полугодие 1972 года потери вагоно-часов составили 2430 против 3224 в 71 году. Разница составила 794 вагоно-часа. Доход за 1 час работы на линии 5,33 руб. Итого - 4,2 тыс. руб. С 1 марта 72 года оборудовано радиоаппаратурой и кассами 3 вагона. Высвобождено 9 кондукторов с зарплатой 87 руб. Экономия за 1 полугодие составила 3132 руб.

План перевозки пассажиров выполнен на 100,4%. Количество поездов по системе многих единиц увеличилось до 15. Открыто 3 новых маршрута - 7, 8, 9. В 1972 году проведено 150 контрольных рейсов и оштрафовано 12 тыс. человек. Поезда 4 маршрута полностью переведены на системы.

Из отчёта ТТУ за 1972 год.

- Перевезено пассажиров - 74702 тыс. чел.
- Отпускной тариф - 2,962 коп.

- Валовый доход - 2212,8 тыс. руб.
- Валовый расход - 2218,9 тыс. руб.
- Убыток - 6,1 тыс. руб. (по плану - 12,9 тыс. руб.)
- Себестоимость перевозки пассажира - 2,97 коп.
- Пробег вагонов, приведенный по электроэнергии - 16795 тыс. км.
- Выпуск (средний) - 104,6 единиц.
- Сходы с рельсов - 81 случай.
- Заходы по техничности- 382 случая.
- Потери вагоно-часов по техничности - 2747 часов.

Было проведено ряд технических мероприятий по улучшению технического состояния ремонтной базы и всего хозяйства в целом. В Северном депо пущена механическая мойка вагонов. Пантографы переоборудованы на тянутую 3-х рожковую вставку. Пущен дробеструйный аппарат в Северном депо. Внедрена шпалоподбивочная машина. Внедрён рельсогибочный пресс. Заменены ртутные выпрямители на кремниевые на подстанции №3. Переоборудовано 9 вагонов МТВ-82 на бескондукторное обслуживание. Сварено 400 стыков и приварено 1500 рельсовых шунтов. Установлены 2 сортировочные машины в Южном депо. Приобретены передвижные мастерские для Службы пути.

По капремонту: вагонов - 344,1 тыс. руб., зданий - 45 тыс. руб., оборудования - 27 тыс. руб., пути - 158,3 тыс. руб., контактной сети - 13,3 тыс. руб., автомашин - 0,6 тыс. руб. Всего - 588,3 тыс. руб.

Капитально отремонтировано 5,45 км трамвайного пути, заменено 4311 шпал, сварено 620 стыков, заменено 6 комплектов трамвайных стрелок, капитально отремонтировано 3 вагона, большой и средний ремонт выполнен для 49 вагонов, капитально отремонтировано 2500 м контактной сети.

План по капитальному строительству перевыполнен с 953,8 тыс. руб. на 1470,4 тыс. руб. Произведена реконструкция пути по ул. Дзержинского и Литовской - 4,05 км на сумму 317 тыс. руб.

Получено 20 вагонов Т-3, бульдозер, трактор Т-40, машина ТК-13, путеподъёмник, автомашина поливомоечная, автомашина пескоразбрасывающая, автомашина Т-53, автомашина КО-705, самосвал, автоприцеп и др.

Списан 1 грузовой вагон, 2 автомашины, 4 вагона МТВ-82.

Численность рабочих и служащих на 1.01.73 г составила 1312 человек. Принято в 1972 году 335 человек, уволено - 260.

Над кассами-полуавтоматами в вагонах были закреплены таблички с Правилами пользования: «Деньги 3 коп в любом наборе опустите в кассу. Выждите 2-3 сек. Нажмите ручку



(клавишу) - получите билет». А также в каждом вагоне имелись надписи: «Штраф за безбилетный проезд - 1 рубль». «За провоз багажа в кассу-копилку опустить 10 коп и оторвать 1 билет». Однако часть пассажиров на эти надписи внимания не обращали и вспоминали об оплате проезда только после требования со стороны контролёров. Обратной стороной прогрессивного бескондукторного обслуживания стала прогрессирующая убыточность трамвая. Те времена, когда трамвай был прибыльным предприятием, ушли в историю, а поддержание трамвайного

хозяйства в исправном и безопасном состоянии стало напрямую зависеть от дотаций из городского бюджета.

Из справки об обеспечении безопасности движения на автомобильных дорогах области и горэлектротранспорте за 1972 год и 1 квартал 1973-го.

«Трамвай имеет 2 депо общей вместимостью 130 ед., 8 тяговых подстанций с установленной мощностью 15600 кВА, 158 единиц подвижного состава, из них 109 единиц марки Т-3, и 45 единиц МТВ-82, протяжённость трамвайного пути - 64 км. Отмечено улучшение качества профилактических ремонтов и осмотров вагонов - количество сходов с линии по технеисправности в 1 квартале 1972 года было 100, а в 1 квартале 73 года - 76 случаев. Введён такой порядок контроля качества ремонта, при котором начальник депо за месяц лично принимает не менее 5-ти вагонов, а главный инженер - не менее 10-ти. На участках с плохим состоянием пути введены ограничения скорости. 26 вагонов имеют устройства РРТ,

ограничивающие скорость движения на спусках. В 1972 году реконструировано 3,06 км одиночного пути по ул. Дзержинского, капитально отремонтировано 5,5 км пути, а при текущем ремонте заменено 6 стрелок, 7 крестовин и уложено 4,3 тыс. новых шпал, сварено 600 стыков и отремонтировано 200 электрических междурельсовых соединений.

По Службе пути разработано положение о текущем содержании пути и оно положено в основу работы мастеров участков пути. Однако некоторые участки требуют закрытия движения: ул. Ленина до ул. Колхозной, ул. Перекальского, ул. В. Луговая.

Во 2 квартале 1973 года вагоны МТВ-82 будут полностью выведены из эксплуатации. Вводятся новые маршруты трамвая - №8 и №9, все тяговые подстанции переоборудованы на кремниевые выпрямители, намечено перевести на телеуправление в 1974-75 годах все подстанции. В 1973-74 годах будет внедрено бескассовое обслуживание пассажиров. Штат водителей трамвая укомплектован, заканчивают обучение 12 новых водителей. Ежегодно проводится конкурс профмастерства водителей. Укомплектована новыми кадрами служба движения».

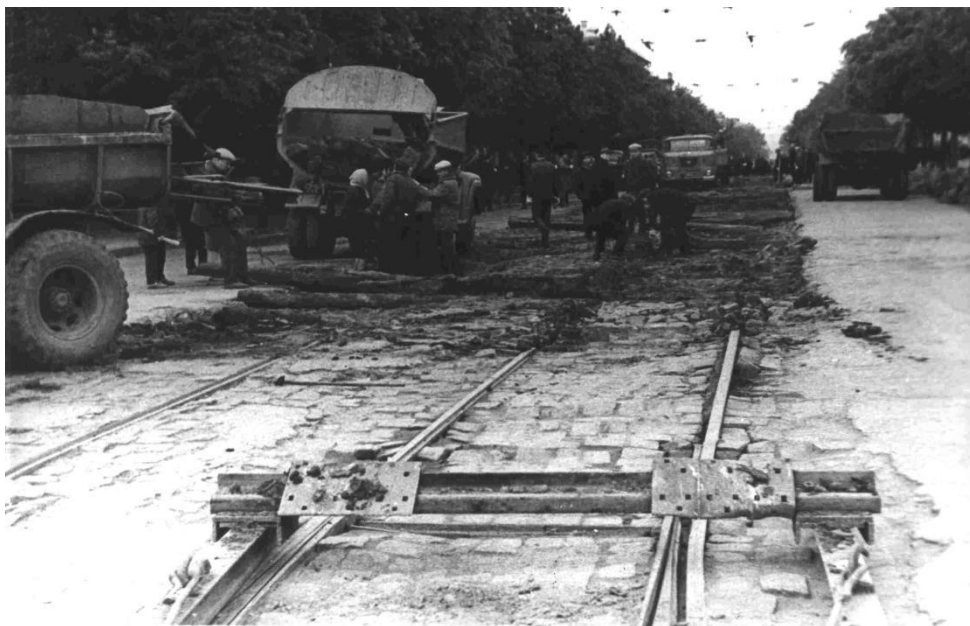
Справка о ДТП за 1 квартал 1972 и 1 квартал 1973 годов.

Вид происшествия	1 кв. 1972 г.		1 кв. 1973 г.	
	Всего	По вине водителя	Всего	По вине водителя
Столкновение	9	2	5	1
Столкновения вагонов	2	2	2	2
Наезды на пешеходов	2	-	4	-
Падения пассажиров	1	-	-	-
Сходы	15	15	19	19

В целом признано аварийными 20 км трамвайного пути. В рекомендациях об улучшении технического состояния трамвайных путей на 21 июля 1972 года упоминается о предстоящем в 1973 году сносе трамвайных путей по ул. Ленина.

А вот об этом мероприятии стоит рассказать отдельно. На основании решения исполкома горсовета №166 было закрыто трамвайное движение по ул. Ленина и части ул. Дзержинского (до ул. В. Луговой). Официальной причиной закрытия движения была реконструкция ул. Ленина и проложенных под проезжей частью коммуникаций.

Было решено убрать сначала трамвайный путь с ул. Ленина и Красной площади, причём задача была поставлена сделать это за одну ночь. Чтобы справиться с этой задачей, работниками Службы пути ТТУ было изготовлено приспособление, наподобие тех, которыми инженерные части немецких войск уничтожали железнодорожные пути при отступлении. Это приспособление приводилось в движение локомотивом и буквально сдирало рельсы со шпал.



На улице Ленина использовать локомотив было невозможно, поэтому решили использовать доступную технику - сцепку из двух вагонов МТВ-82, совместных усилий которых вполне хватило, чтобы сорвать рельсы со шпал, причём не пришлось даже предварительно разбирать брусчатку, которой были замощены трамвайные пути.



Вырванные рельсы тут же резали автогенном и вывозили, а шпалы и камни брусчатки вынимали и грузили на автомашины уже вручную многочисленных рабочих.



К утру 19 мая полотно бывшей трамвайной линии было засыпано песком, а Красная площадь даже заасфальтирована.



Участок пути по ул. Дзержинского в тот день трогать не стали и он долго ещё сохранялся напоминанием о том, что здесь совсем недавно ходили трамваи. Так исчез один из участков построенной ещё бельгийцами первой трамвайной линии Курска. Надо сказать, что какой-либо реконструкции коммуникаций на ул. Ленина тогда проведено не было, а полосу, освобождённую от рельсов, просто заасфальтировали. Достойной замены трамваю на центральной улице города тогда не было. Немногочисленные, маловместительные автобусы заменить трамвай не могли, а троллейбусная линия не только пролежала по другой, параллельной улице, но и не могла доставить людей в Ямскую, поэтому людям приходилось делать пересадку с троллейбуса на трамвай на Московской площади, что было, конечно, неудобно и занимало гораздо больше времени, чем раньше.

Вскоре после этого исчезли с городских улиц и вагоны МТВ-82, которые символизировали целую эпоху в трамвайной истории Курска. Эти вагоны впервые показали жителям нашего города, что трамвай может быть не только средством передвижения, но и роскошью – так сильно они отличались от довоенных, потрёпанных временем, дребезжащих и неоттапливаемых зимой вагонов серии «Х» и им подобных. Начался новый период в истории Курского трамвая – наступила эпоха чешских трамваев, которые были первой массовой и общедоступной импортной техникой европейского уровня и качества.

Кроме потерь в маршрутной сети были и приобретения, причём значительные. Одним из таких приобретений была прокладка в 1970-73гг трамвайной линии в северо-западной части города. Новая линия была проложена от Южной автостанции по ул. Беговой, Глинице, Суворовским переулком до кольца Аэродромной улицы (политехнический институт) - движение трамваев маршрута №2 здесь открылось 19 января 1974г. (Эта линия была продлена от политехнического института до нового автовокзала в октябре 1984г.)



Первый вагон по новому участку в пять часов утра провела водитель Инна Ивановна Романова. А на следующий день в «Курской правде» была опубликована статья, посвящённая этому событию: **«Северо-запад стал ближе.** На северо-западе Курска рождается новый район. Здесь будет развиваться городок политехнического института. Немного дальше разместились крупные автопредприятия. По вечерам сотни человек садятся за парты, и проводят опыты в лабораториях и кабинетах автотранспортного техникума. В дальнейшем предполагается строительство многих высотных жилых домов. Одно только плохо — связь нового района с центром города пока слабая. Она фактически ограничивалась одним автобусным маршрутом.

И вот вчера состоялось событие, которое порадовало всех жителей нового района — нынешних и будущих. На Южной

автостанции, конечной остановке трамвайного маршрута № 2, вагон не последовал, как обычно, на кольцо, а пошёл дальше. Следующая остановка — вторая городская больница, — объявил водитель. Да, со вчерашнего дня маршрут № 2 продлён ещё более чем на два с половиной километра. От Южной автостанции вагоны идут по улице Глинище до новой больницы, затем по десятому Суворовскому переулку, Суворовской улице и выходят на кольцо у Аэродромной улицы. На весь маршрут трамваи затратят девять минут.

— «Продление «двойки» — одного из центральных маршрутов в Курске», — поясняет начальник трамвайно-троллейбусного управления И. В. Юганов, — «нисколько не отразится на интенсивности движения. Мы увеличили количество поездов до восемнадцати».

На трассу будущего маршрута несколько лет назад пришли бригады седьмого строительного управления треста «Курскпромстрой». Первой начала монтаж путей бригада А. Гагарина. Зимой собирали рельсошпальные решетки и готовили их к укладке. Работать приходилось в сложных условиях — улицы узкие; и поэтому приходилось порой даже отказываться от механизации. Бригада Н. Матвеева укладывала верхнее строение и производила балластировку пути. Электрооборудованием новой линии занимался участок Курского управления «Юговостокэлектромонтаж».

И вот первые трамваи пошли по продлённому маршруту, а строители продолжают работу. Им предстоит протянуть линию до политехнического института. Северо-запад города становится ближе к центру Курска.

Б. БОРИСОВ».

За 1973 год было много сделано для дальнейшего улучшения качества ремонта подвижного состава и организации пассажирских перевозок:

- Произведена замена простой подвески контактного провода на подвеску с грузовой компенсацией.
- Организована продажа талонов по торговым точкам.
- Введена система анализа исполненного движения на конечных станциях.
- Более рационально распределён подвижной состав по часам суток, маршрутам, направлениям.

- В Южном депо смонтирована установка диспетчерской связи, что позволило обеспечить бесперебойной связью диспетчера со всеми подразделениями.
- В Службе пути разработана и внедрена система осмотров пути и спецчастей по опыту Ленинграда.
- В Северном депо изготовлена и смонтирована установка для автоматической наплавки реборд колёсных пар вагонов Т-3, что позволило повысить производительность труда и улучшить качество наплавки.

Из отчёта ТТУ за 1973 год.

Введена тяговая подстанция мощностью 1800 кВт, построено 3,4 км (планировалось 2 км) трамвайных путей, реконструировано 2,64 км путей вместо 4-х запланированных.

С получением в 1973 году 20-ти вагонов Т-3 оплачены комплектные поставки запчастей к этим вагонам.

Остались не использованными оплаченные в конце года рельсы, шпалы и бандажи на сумму 55 тыс. руб.

Финансирование из бюджета выполнено и составило 825,6 тыс. руб.

План по капитальному ремонту в 510,6 тыс. руб. выполнен на 509,3 тыс. руб. Капитально отремонтировано 3,8 км трамвайного пути, заменено 4400 шпал, сменено 11 комплектов стрелок, крестовин и пересечений 36 штук. Капитально отремонтирован 1 вагон, Большой и средний ремонт сделан 26-ти вагонам. Капитально отремонтированы диспетчерские, подстанции и др объекты.

Приобретено за счёт капитального строительства: трамвайный путь и сеть 3,4 км на сумму 379402 руб, реконструировано пути 2,64 км на сумму 177748 руб, здание подстанции №9 (для троллейбуса) стоимостью 62969 руб. и здание подстанции №10 (для трамвая) стоимостью 68080 руб, оборудование для подстанций на 178025 руб.

- Перевезено пассажиров - 63023 тыс.
- Отпускной тариф составил - 2,987 коп.
- Валовой доход - 1882,3 тыс. руб.
- Валовой расход - 2376,9 тыс. руб.
- Убыток - 494,7 тыс. руб.
- Себестоимость перевозки пассажира - 3,771 коп.

- Пробег вагонов приведенный по электроэнергии - 18546,8 тыс. км.
- Выпуск средний - 107,2 ед.
- Сходы с рельсов - 90 случаев.
- Заходы в депо по технеисправности - 268 случаев.
- Потери вагоно-часов по технеисправности - 2299 часов.

Выбыло за 1973 год: 3 грузовых вагона, автомашина ГАЗ-51, 18 вагонов МТВ-82, трамвайного пути и контактной сети 6,84 км.

Численность рабочих и служащих на 1 января 1974 года составила 1401 чел. Принято в 1973 году 322 человека, уволено - 234.

Проверки технического состояния трамвайного хозяйства в то время проводились регулярно и часто, и причины тому были весьма веские - обеспечение безопасности людей при перевозках и проблемы и недоработки, выявленные при предыдущих проверках. С одной стороны - это напрягало и нервировало коллектив и его руководство, с другой - не давало расслабляться и почивать на лаврах побед и достижений, так как на транспорте особенно актуален лозунг: «Постоянная бдительность!». Бдительность проверяющих и скрупулёзные отчёты о проверках полезны и нам сейчас, так как не только позволяют составить представление о состоянии трамвайного хозяйства в прошлом, но и извлечь уроки для решения сегодняшних проблем и планирования на будущее. Поэтому приведу ещё одну справку по результатам проверки ТТУ в конце 1973 года.

«Справка о техническом состоянии трамвайных путей и выполнении мероприятий по устранению недостатков в работе ТТУ г. Курска.

Проверка проводилась с 27 по 29 ноября 1973 года.

Проверкой установлено, что особое внимание надо обратить на невыполнение плана по реконструкции трамвайных путей на участке с тяжёлым профилем от пл. Перекальского до моста через р. Тускарь. Службой пути проведен поддерживающий ремонт. Последняя проверка технического состояния путей проводилась в апреле 1973 года. За истекший период реконструировано 2,6 км одиночного пути, капитально отремонтировано 3,8 км одиночного пути, заменено 11 пар стрелок, 11 крестовин, планово-предупредительным ремонтом отремонтировано 1,56 км одиночного пути, произведена перешивка 3,6 км одиночного пути. По балльной оценке

состояние пути неудовлетворительное - 851 балл на 1 км одиночного пути.

Реконструкция и капитальный ремонт пути производились силами Службы пути, группой в количестве 20 человек, с привлечением треста дорожного строительства и благоустройства. Ремонтно-строительная группа Службы пути ввиду своей малочисленности производила указанные работы в очень незначительных объёмах. Осмотр, текущий ремонт и содержание путей осуществляется 4-мя участками во главе с дорожными мастерами.

Отмечены недостатки в ведении документации по осмотру путей. Ревизора по безопасности движения по путевому хозяйству нет в штате Управления, а главный ревизор не всегда участвует в комиссионных осмотрах путей. Служба пути текущим ремонтом и содержанием не занимается в должной мере, и в строительный сезон все заняты на реконструкции и капремонте путей. Выявлены недостатки в содержании кривых, отмечены отступления от норм. При выборочной проверке установлено, что более 10км одиночного пути нуждается в срочном капремонте и более 3км одиночного пути не обеспечивают безопасность движения - это участки: от пл. Перекальского до Кировского моста, от пл. Перекальского до Московской пл., ул. 1-я Подшипниковая, ул. Энгельса и некоторые другие.

В 1972 году всего сходов с рельсов было 81, из них 44 - по вине Службы пути, а за 10 месяцев 73 года - всего 90, из них по вине Службы пути 43».

Из справки о ходе выполнения приказа министра ЖКХ РСФСР от 30 марта 1973 года №140 «О мерах по улучшению работы городского пассажирского транспорта в РСФСР».

- Разработана единая маршрутная схема всех видов городского общественного транспорта.
- В торговых точках и киосках "Союзпечати" организована продажа проездных билетов и абонементных талонов.
- Ведётся строительство трамвайной линии Автостанция - Аэродромная с тяговой подстанцией на 1800 кВт.
- Реконструировано 1,5 км трамвайных путей.
- Проведены работы по капремонту путей на отдельных участках общей протяжённостью 2,7 км.
- Заменено 4 км контактной сети трамвая на эластичную.

- Организована доставка водителей дежурными автобусами в ночное время.
- При доме отдыха "Лебяжье" организована зона отдыха для работников горэлектротранспорта.
- Уложены охранные рельсы со стороны откоса на участке Соловьиная роща - Сеймский мост.
- Организован медицинский контроль за водителями перед сменой.
- Повысили классность 14 водителей трамвая.
- Через систему профтехобразования проведена подготовка слесарей-электриков подвижного состава 31 чел.

Каждый год, как только закончится зима, коллектив ТТУ и в прошлом, и сейчас начинает готовиться к следующей – климат у нас такой – за время зимы и связанных с ней перепадов температуры, сырости, всеразъедающей соли, которой обильно посыпают дороги и трамвайные стрелки, многое приходит в негодность, требуют постоянного ремонта системы отопления, нуждаются в ремонте ударно потрудившиеся за зиму снегоочистители... и каждый год летом и в начале осени проводятся регулярные смотры и проверки выполнения мероприятий по подготовке к следующему периоду снегов и холодов. Из справок о таких проверках и смотрах также можно извлечь много интересного о прошлом Курского трамвая. Вот, например:

Проверка подготовки КТТУ к зиме. Проводилась 11-13 сентября 1974 года.

«Имеется 9 конечных станций. Ревизоров по штатному расписанию должно быть 28, фактически 26. Приказом по Управлению №16 от 11 января 1974 года по ул. Дзержинского на тяжёлом профиле должен функционировать ревизорский пост. Однако на день проверки 13 сентября 74 года поста не было. Нет линейного слесаря на диспетчерском пункте «Автостанция» (сейчас КС-2), поэтому водителю самостоятельно приходится принимать решение об исправности вагона при спуске под уклон 0,060.

На 12 сентября количество водителей трамвая составило 287 человек при норме 309. Из них в Южном депо 139 водителей вместо 149. Из них: 1 класс 50 чел, 2 класс 52 чел, 3 класс 37 чел. Работа водителей организована по месячным графикам, водители

закреплены за подвижным составом. Средняя продолжительность смен составляет 7⁰⁰ часов до 8²⁰ часов. Все водители работают по двухсменным графикам. С водителями раз в месяц проводятся дублированные инструктажи, на которых присутствует 80% водителей. В КТТУ введён предрейсовый медосмотр, который проводится только при выезде из парков и частично на конечной станции «пл. Добролюбова». Все водители со стажем до 1 года разбиты на группы и закреплены за водителями-наставниками.

При отделе главного ревизора создана комиссия по безопасности движения, которая производит контроль за работой водителей и техническим состоянием подвижного состава. В состав комиссии входят водители и водители-наставники всех депо.

ДТП: за 1973 год произошло 2 столкновения и оба по вине водителей, 4 наезда на пешеходов по их вине. За 1974 год 3 наезда на пешеходов по их вине и ни одного столкновения. За 8 месяцев 1974 года имеется всего 1 отчётный случай ДТП по вине водителя КТТУ.

Имеется 63,8км трамвайных путей, из них пассажирских 57,59км, деповских 6,21км, эксплуатируемых стрелок - 124: на пассажирских путях - 46 стрелок, в депо - 78 стрелок. Автоматические стрелки отсутствуют. 8км пути находится в аварийном состоянии. На 12 сентября капитально отремонтировано 5,6км пути из 11км запланированных на 1974 год. Сварено 849 стыков из 1000 по плану на год. В службе пути имеется 3 сварочных аппарата. Однопутные участки в Курске отсутствуют. Из 6-ти снегоочистителей на 12 сентября отремонтировано 4. Заготовлено 10 куб/м песка и 20 т соли. Полностью заготовлены лопаты, метлы и другой инвентарь на зиму. Число сходов за 8 месяцев 1974 года 32, из них 20 по вине Службы пути, 11 по вине депо и 1 можно отнести к категории прочие. Балльная оценка при весенней проверке составила 605 баллов.

В службе энергоснабжения эксплуатируются 10 подстанций общей мощностью 22 тыс. кВт. Из 10 подстанций к зиме подготовлено 6.

За 8 месяцев 1974 года произошло 5 случаев производственного травматизма с потерей трудоспособности 170 дней. На мероприятия по охране труда за 1 полугодие затрачено 1594 рубля, проведено 9 из запланированных 19-ти и 4

внеплановых. Кабинетов по технике безопасности нет в Управлении и Северном депо. Заземляющие шины от станков к контуру закрыты и проверить их целостность невозможно, имеются защитные каски, но рабочие ими не пользуются, работа на вагонах, поднятых на домкратах, производится без постановки вагонов на тумбы.

Созданы добровольные пожарные дружины в каждом депо».

Произошли изменения в составе тяговых подстанций. По требованию архитектурного управления была демонтирована подстанция №1, располагавшаяся на северной границе парка им. 1 Мая. Построенная ещё в 1932 году, она своим видом совсем не украшала Красную площадь, но и обойтись без неё было невозможно. Тогда нашли временный компромиссный вариант - в парке им. 1 Мая была установлена передвижная подстанция мощностью 600 кВт.

В 1974 году начато строительство центральной диспетчерской станции. В 1973 году институтом «Гипрокоммундортранс» разработана комплексная схема перспективного развития всех видов городского пассажирского транспорта Курска. В 1974 году схема передана на утверждение в Министерство автомобильного транспорта. Коэффициент использования вагонов увеличен до 72,3% против 65,7 в 1973 году. На 4 квартал запланировано получение 30-ти устройств РРТ для трамваев (радиоизотопных реле), ограничивающих скорость при движении под уклон. В августе 1974 года в Северном депо внедрён поточный метод на осмотре №0. Запланировано внедрить поточный метод и в Южном депо в 4 квартале года при участии «Росремэлектротранса». Запланированный капремонт 5,946км трамвайного пути на 1974 год полностью сделать не удалось из-за недостатка рабочей силы. При капремонте пути уложено 5700 железобетонных шпал против 3000 по плану. За 1974 год сварено 713 стыков при плане 1000.

Путевое хозяйство Курска было разделено на 4 участка:

1-й участок: от вокзального кольца до пл. Перекальского, ул. К. Маркса, пути Северного депо, от Московской пл. по ул. 1-й Пушкарной и ул. Кр. Октябрь до ул. В. Луговая, от кольца на ул. Запольной до ул. В. Луговой до Нижне-Казацкого переулка.

2-й участок: От Нижне-Казацкого переулка по ул. В. Луговой до ул. Дзержинского, по ул. Дзержинского до кольца у Южной

автостанции, от автостанции до петли на ул. Аэродромной, от ул. Дзержинского по ул. Добролюбова и ул. Кожевенной до остановки Кожзавод.

3-й участок: от остановки Кожзавод по ул. Литовской до ул. Энгельса, от ул. Энгельса по ул. 1-й Подшипниковой до Южного депо, пути Южного депо. От ул. Энгельса до моста через Сейм.

4-й участок: от моста через Сейм до кольца у комбината Волокно.

Приказом по ТТУ №43 от 4 февраля 1974 года создана комиссия по расследованию случаев схода вагонов с рельсов в количестве 7 человек под председательством главного инженера Управления Марейчева В.М. Разработана инструкция по действиям водителя, начальников служб по устранению последствий схода вагона с рельсов. Предусмотрена замена трамваев автобусами на аварийном участке. Граница зон ответственности между депо - пл. Добролюбова. При постановке вагона на рельсы должен был присутствовать начальник депо и руководить бригадами слесарей.

В течение 1972 - 74 годов проводилась работа по снижению наполняемости вагонов. В 1973 году она снизилась на 18,7% по сравнению с 1972 годом, а за 4 месяца 1974 года - на 29,6% по сравнению с 1972 годом и составила 7,8 человек на вагоно-километр. И всё равно трамвайная давка в часы пик была обычным, хоть и неприятным, явлением.

С 1974 года подвижной состав трамвая состоит только из вагонов Т-3 - всего 149 вагонов. Утверждена горисполкомом разработанная «Гипркоммундортрансом» единая маршрутная схема всех видов пассажирского транспорта. 28 мая 1974 года проведено обследование пассажиропотоков трамваев, троллейбусов и автобусов бригадой производственного объединения «Росремэлектротранс» МЖКХ РСФСР. Организована продажа абонементных талонов через киоски Союзпечати и торгующие организации - всего 20 точек.

В 1974 заказана техническая документация на строительство трамвайного депо на 150 вагонов и 8км трамвайного пути. В апреле 1974 года проведена реконструкция путей по ул. Перекальского и К. Маркса общей протяжённостью 2,6км. По ул. Дзержинского реконструировано 3,8км одиночного пути. Проведена подготовка по переводу контактной сети трамвая на грузовую компенсацию на участке от Льговского поворота до ул. Энгельса.

На заводе РТИ изготовлено 2500 резиновых блоков-амортизаторов для трамвайных вагонов – таким образом удалось сэкономить немалые деньги на покупку импортных.

На 1974 год запланирована постройка отстойных путей на кольце у Хлебозавода №2 и Южной автостанции. Заказана техническая документация на реконструкцию помещения Службы пути под столовую на 36 посадочных мест. На организацию бесплатного горячего питания водителей трамвая и троллейбуса, работающих в часы пик, выделено 1000 руб, для рабочих, работающих на ремонте пути на общественных началах - 500 руб. Организована доставка горячего питания в места организации пересмен и подмены.

В 1974 году в доме отдыха Лебяжье для ТТУ выделено 12 мест, запланировано расширение до 20 мест.

Со стороны откоса по ул. Красный Октябрь, на участке «Соловьиная роща - Сеймский мост» уложен охранный рельс, который сделал движение по этим участкам более безопасным. Сейчас только участок по ул. Красный Октябрь остался в таком же, как и тогда, виде. Охранный рельс в случае схода вагона на этом участке предотвращает падение вагона под откос, а высота откоса там немалая и последствия такого падения могли бы быть катастрофическими.



Через систему профтехобразования проводилась подготовка квалифицированных специалистов – в 1974 году проходила подготовку группа из 93-х человек, из них 60 слесарей-электриков и 33 слесаря-механика. В 1974 году было намечено обучить 33 человека, остальных - в 1975 году.

Подготовлено 6 электромонтёров контактной сети. В учебном пункте ЦКТО МЖКХ подготовлено 18 водителей трамвая (за 1973 год 11 водителей). Свою квалификацию за неполный год повысили 372 человека (в 1973 году - 822).

На 1 июня 1974 года работниками ТТУ подано 58 рацпредложений, из которых 57 уже внедрено. Экономический эффект составил 13,76 тыс. руб. В техническом творчестве приняли 43 человека. В Южном депо изготовлен и внедрён пресс для сборки и разборки пакетов колёсных пар вагонов Т-3. Закончено переоборудование вагона МТВ-82 под вагон-вышку (этот вагон стал последним действующим вагоном этой серии и сохранился до начала 90-х годов). В Северном депо закончено переоборудование вагона МТВ-82 под рельсосварочный.

4 км контактной сети трамвая от остановки Лесная до остановки Переезд заменено на эластичную. Организована доставка водителей дежурными автобусами в ночное время.

Выполнение плана основных показателей ТТУ за 1974 год (из объяснительной записки к сводному отчёту по городскому Управлению коммунального хозяйства за 1974 год).

- Перевозка пассажиров - 56647 тыс. чел. или 100% к плану.
- Отпускной тариф - 2,976 коп или 100,2% к плану.
- Валовой доход 1686 тыс. руб. или 100,6% к плану.
- Валовой расход - 2323 тыс. руб. или 99,9% к плану.
- Убыток - 637,3 тыс. руб.
- Себестоимость 1 пассажира - 4,101 коп или 99% к плану.
- Пробег - 19725 тыс. км или 101% к плану.
- Выпуск - 109 или 102,6% к плану.
- Сходы с рельсов - 38 случаев.
- Заходы по технеисправности - 103 случая.
- Потери часов по технеисправности 1831 час.

В коллективе ТТУ организовано массовое социалистическое соревнование за коммунистический труд, что способствовало выполнению плана 1974 года. 1131 человек приняли индивидуальные обязательства, из них 1012 их успешно выполнили. Организовано соцсоревнование между службами и депо и межцеховое соцсоревнование за звание «лучший по профессии», «лучший водитель трамвая», «лучший водитель

троллейбуса», «лучший слесарь», «лучший токарь», «лучший мастер». Этим видом соревнования охвачено 307 человек.

В течение 1974 года проведены конкурсы по безопасности движения с участием 365 человек, по охране труда и технике безопасности, по лучшей организации и содержанию рабочего места. 173 человека досрочно завершили производственный план 1974 года, 8 водителей трамвая досрочно завершили план 9-й пятилетки. Выполнению плана 1974 года способствовал ряд технических и организационных мероприятий:

1. Для улучшения качества ремонта вагонов в Южном депо установлен ещё один комплект домкратов.

2. Внедрено приспособление для наплавки реборд бандажей колёсных пар вагонов Т-3 в Южном депо.

3. Получена автомашина АТ-53Т для подъёмки вагонов на линии и внедряется в эксплуатацию.

4. Введена в эксплуатацию передвижная тяговая подстанция.

5. В целях улучшения технического состояния подвижного состава, технологии контрольно-профилактического осмотра №0, условий труда ремонтных рабочих в Северном и Южном депо внедрён поточный метод осмотра вагонов по новой системе с периодом два раза в неделю.

Финансовый план года был выполнен, но финансовое состояние Управления оставалось тяжёлым. На конец года имеется сверхнормативный запас материалов на 147,2 тыс. руб, в основном вызванный повагонной поставкой запасных частей к вагонам Т-3, поступлением в декабре рельсов, накладок, шпал, которые будут расходоваться в течение 1975 года. Имеются также материалы-неликвиды, запчасти к вагонам МТВ-82. В 1974 году таких реализовано на 18 тыс. руб. План капитального ремонта в 784,1 тыс. руб. выполнен в размере 827,1 тыс. руб. Капитально отремонтировано 8,5 км трамвайных путей, заменено 8184 шпалы, сменено 9 комплектов стрелок и 3 крестовины. Большой и средний ремонт произведен по Северному депо - 30 вагонов, по Южному - 24. Произведен капитальный ремонт 5 км контактной сети. Капитально отремонтированы диспетчерские пункты, подстанции и другие объекты. В 1974 году от предприятий на капитальный ремонт поступило 140 тыс. руб.

План по капитальному строительству в 819,05 тыс. руб. выполнен в размере 866,1 тыс. руб. Проведена реконструкция трамвайного пути на сумму 379,1 тыс. руб, построено новых трамвайных путей на 369 тыс. руб. Но в связи с тем, что не

построен конечный диспетчерский пункт, ввод в эксплуатацию трамвайного пути не выполнен. По плану надо было ввести 2,7 км пути, но фактически ввели только 1,6 км.

Из справки-информации управления ЖКХ в Министерство ЖКХ РСФСР о выполнении приказа министра от 30 марта 1973 года №140 «О мерах по улучшению работы городского пассажирского транспорта в РСФСР» и решения облисполкома от 8 мая 1973 года №233 «О мерах по улучшению работы городского пассажирского транспорта в области».



«Проведены работы по реконструкции трамвайного пути по ул. Перекальского, К. Маркса и 1-й Подшипниковой, по пр. 50 лет ВЛКСМ - всего реконструировано 8,24 км пути. Капитально отремонтировано за 3 года 22 км одиночного пути., переведено 16,8 км контактной сети трамвая на грузовую компенсацию, заменено 70 деревянных опор на железобетонные. Заменено 14 км кабельных низковольтных сетей, заканчивается строительство центральной

диспетчерской станции, заказчик - областное транспортное управление. В 1975 году реконструирована конечная станция с бытовыми помещениями и сделан отстойный путь с канавой у кольца Хлебозавода №2.

В 1974 году количество пассажирских трамвайных вагонов выросло до 153-х единиц.

В 1974 году объединение «Росремэлектротранс» провело комплексное обследование пассажиропотоков, после чего откорректировало движение поездов на маршрутах. Для выравнивания пассажиропотоков для 80-ти крупных предприятий города пересмотрены графики работы начала и конца смены. Снизилась наполняемость вагонов трамвая и достигла 7,73 чел. на вагоно-километр. Организована продажа абонементных талонов в киосках Союзпечати, в Сберкассах, в кассах магазинов - всего 500 точек. За 1975 год реализовано талонов на сумму 96,5

тыс. руб. Но полный переход на бескассовое обслуживание был поставлен в зависимость от получения разрешения Совета Министров РСФСР. Количество сходов с рельсов в 1975 году составило 30 случаев. Заходы по технеисправности в 75 году составили 159 случаев. Организована доставка горячей пищи на ряд конечных станций, для чего приобретен автомобиль Москвич (фургон). В зоне отдыха Лебяжье построены летние домики на 12 мест для отдыха работников. Введена форменная одежда для водителей. Горисполком выделил для ТТУ 8 квартир, сдано общежитие на 180 мест.

При каждом депо и Службе энергохозяйства созданы и в основном оснащены аварийные бригады. Изготовлена проектно-сметная документация на ограждение трамвайного полотна со стороны откоса по ул. Красный Октябрь. На всех 63-х трамваях, работающих на участках с тяжёлым профилем, установлены приборы ограничения скорости типа Клапан. За три года подготовлено 53 новых водителя трамвая. Через систему профтехобразования для ТТУ подготовлено 85 слесарей-электриков и 30 слесарей-механиков по ремонту подвижного состава, 4 электромонтёра контактной сети. За 1975 год повысили квалификацию 418 работников ТТУ. Направлено для работы в горэлектротранспорте 2 человека со средним техническим образованием и 3 - с высшим.

Пятилетний план по перевозке пассажиров трамваем выполнен к 7 ноября 1975 года. Перевезено трамваями в 1975 году 55994 тыс. чел или 100,3% к плану. Ежегодно планировалось выделять ТТУ по 25 квартир, фактически в 1974 году выделили 4 и в 75-ом тоже 4 квартиры».

Из справки от ТТУ в областное управление коммунального хозяйства в ответ на письмо о выполнении решения от 8 мая 1973 года №233 «О мерах по улучшению работы городского пассажирского транспорта в области».

«Согласно данного решения в ТТУ выдается форменная одежда водителям и линейным работникам. Главным управлением горэлектротранспорта в 1975 году было выделено 49 тыс. руб. для пошива форменной одежды (костюм, пальто, головные уборы). За счёт этих средств часть водителей и других линейных работников обеспечена форменной одеждой. Для полного внедрения форменной одежды нужно дополнительно 40 тыс. руб. На 1976 год денег главным управлением не выделено.

Согласно приложения №4 к решению предприятиям Промышленного района поручено оказать помощь ТТУ в капитальном ремонте трамвайных путей и их реконструкции. Но не все предприятия такую помощь своевременно оказывают. Среди задолжников оказались завод РТИ, трикотажный комбинат, завод Сельмашзапчасть, Спецэлеватормельмаш, завод тракторных запчастей. Производственно-техническое управление связи не выделило 16 телефонных номеров для организации диспетчерской связи.

Профессиональная подготовка кадров для ТТУ проводилась через ГПТУ-14, которое готовило слесарей-электриков (30 чел. в 1974-м году и 30 чел. в 1975-м), слесарей по ремонту подвижного состава - 30 чел в 1975-м году, электромонтёров контактной сети 5 чел. в 1974-м году. Через учебный комбинат подготовлено 13 водителей трамвая в 1973-м году, 17 в 74-м году, 23 в 75-м году. Дом гостиничного типа для работников ТТУ в 75 году так и не построили. Для ТТУ согласно приложению №8 предполагалось выделить оборудования, машин, механизмов и материалов 71 наименование, из них выделено только 10 наименований, остальные находятся в стадии разрешения. Госплан не предусмотрел выделения специальных и универсальных станков для замены устаревшего оборудования. Создана кустовая контора «Роскоммунзапчасть» в Москве по обеспечению запчастями и оборудованием предприятий». Справка подписана начальником ТТУ Югановым.

Из справки от 3 декабря 1975 года от начальника ТТУ и главного ревизора по безопасности движения Гладилиной Т.А. начальнику облупркомхоза Ющенко П.С.

«По обеспечению безопасности движения сделано:

1. В трамвайных депо создана общественная комиссия по безопасности движения, по материалам проверок незамедлительно принимаются меры путём рассмотрения на аттестационной комиссии. Хорошо работает комиссия Северного депо.

2. 19 ноября 1975 года проведено постоянно-действующее производственное совещание с повесткой дня «О состоянии безопасности движения в ТТУ и мерах обеспечения безопасности движения. Принято решение, издан приказ по Управлению.

3. Ежемесячно на инструктивных совещаниях с водителями во всех депо разбираются ДТП, нарушения транспортной

дисциплины на линии, даётся анализ работы по безопасности движения и что сделано по улучшению состояния безопасности движения.

4. Во всех депо и на 3-х конечных станциях вывешены бюллетени по состоянию безопасности движения за месяц, по тяжёлым ДТП выпускаются «Сигналы бедствия».

5. По всем маршрутам сделаны карты «Знай свой маршрут», на которых нанесены все средства сигнализации, путевые сигналы, точки токораздела, ограничения скорости движения по участкам. Заканчивается работа по составлению ритмичных карт.

6. Все водители проходят медосвидетельствование перед выходом на линию в 1-ю и 2-ю смены. Занято 6 медработников. В декабре будет взято 2 человека на подмену. Имеется учёт работы, положение о службе, отчётность.

7. По результатам работы за месяц издаются приказы на уменьшение премии, выговор и др. меры по водителям за ДТП и нарушения дисциплины, и по слесарям за некачественный ремонт подвижного состава.

8. Техническое состояние подвижного состава проверяется на линии и на выпуске ревизорским аппаратом и работниками депо. Есть случаи снятия подвижного состава с линии по технеисправности ревизорами безопасности движения.

9. По вопросам обеспечения безопасности движения ревизорами делаются предписания начальникам служб, но во многих случаях вопросы решаются и без предписаний.

10. Медкомиссию водители проходят раз в три года (работающие водители-пенсионеры - раз в год).

11. Разработана карта опасных мест и правила их проезда для водителей.

12. В расследовании ДТП с выездом на место происшествия участвует главный ревизор по безопасности движения совместно с работниками милиции.

13. В контроле за работой водителей на линии участвуют все инженерно-технические работники депо, служб и Управления по графикам, составляемым на квартал. Меры принимают отделы эксплуатации депо.

14. Учёт ДТП, нарушений дисциплины на линии ведётся в каждом депо и в Отделе главного ревизора в журналах и карточках.

15. В ноябре ДТП по вине водителей ТТУ не произошло.

16. Количество возвратов с линии составило за 11 месяцев 1975 года по трамваю 65 случаев.

17. В Южном депо работает установка по автоматическому замеру давления токоприёмников на контактную сеть. В декабре такие же устройства будут работать и в других депо.

Поезда по системе многих единиц работают на одном пантографе, что даёт резерв на случай поломки. С 28.11.75г начала работать комиссия при Управлении по анализу всех прочих задержек с информацией начальнику Горупркомхоза т. Воронцову В.А. ежедневно после 9-00 часов.

К недостаткам следует отнести:

1. Отсутствие освещения на территориях депо, обеспечивающего хорошую видимость при приёмке подвижного состава.

2. Отсутствие конечных станций на некоторых конечных остановках (например вокзал).

3. Нет освещения на кольцах: вокзал, волокно, запольная, аккумулятор (Ольховская).

4. Не освещены посадочные площадки и улицы с трамвайным движением: Энгельса, В. Луговая и др.

5. Плохо и несвоевременно убирается проезжая часть улиц.

6. Некачественное выполнение заявок водителей по ремонту подвижного состава, что приводит к повторным выбытиям.

7. Отсутствие автомобиля у ревизорского аппарата и в службе движения для контроля за вопросами безопасности движения на линии, на конечных станциях и т.д».

А вот ещё один интересный документ, свидетельствующий о неудачном случае рационализации, по крайней мере, в горкомхозе не оценили одно из рацпредложений, которое получилось по принципу: «Хотели, как лучше...»

Приказ по Горкомхозу №56 от 12.12.75.

«8 декабря проверкой было установлено, что с полученной из Новомосковска новой аварийной автомашины АТ-53-Г, предназначенной для подъёма сошедших с рельсов вагонов, было снято спецоборудование и установлено на старый автофургон. Указание дано гл. инженером Управления Карандой и согласовано с начальником ТТУ Югановым, но без согласования с вышестоящими организациями и ГАИ. Предписано до 10 декабря восстановить и укомплектовать новую автомашину, Каранде и Юганову строго указано, а гл. инженеру Горкомхоза

предписано проверить выполнение приказа до 10 января 1976 года».



Аварийная автомашина АТ-53-Г, современный вариант.

С 1 января 1975 года были введены новые нормы амортизационных отчислений по основным фондам горэлектротранспорта, поэтому с 1 июля 1975 г соответственно были введены новые системы плановых ремонтов и техобслуживания трамвайных вагонов. Порядок ремонтов и межремонтные пробеги:

Межремонтные пробеги одинаковы и составляют 70 тыс. км. Последовательность: малый, средний, малый, капитальный 1-го объёма, малый, средний, малый, капитальный 2-го объёма. Таких циклов предусмотрено 2. В конце второго цикла после малого ремонта стоит полная амортизация. Всего пробег составляет 1120 тыс. км.

Техобслуживание вагонов без снятия с наряда: ЕО (ежедневное обслуживание) ежесуточно до выхода на линию. №0 (контрольно-профилактический осмотр) два раза в неделю с последовательными периодами на 3-и - 4-е сутки в дневное время. №1 (ревизионно-предупредительный ремонт) один раз в 14-й и 21-й день. КТ (кантовка тележек) в промежутке между плановыми смежными ремонтами, при выполнении ревизионно-предупредительного ремонта №1 (25-35 тыс. км пробега).

А теперь о происшествиях. Количество ДТП с трамваями за 9 месяцев 1975 года: столкновения - 2, по вине водителя

трамвая - 1, наездов на пешеходов - 3, все по вине пешеходов. Сходы с рельсов 29 - все по вине работников ТТУ.

И ещё раз о подготовке к зиме, но на этот раз уже к зиме 1975-76 годов. Все 6 снегоочистителей к 15 сентября отремонтированы и готовы. Заготовлено 135 куб. м песка. Заготовлена зимняя смазка, 70 вагонов Южного депо переведены на зимнюю смазку к 15 сентября. Произведена проверка состояния подвагонного оборудования, очистка рефлекторов фар, проверка дверей, замена изношенных уплотнителей. Проведен ремонт крыш помещений, дверей, оконных рам, световых фонарей крыши депо, систем отопления. На конечных станциях отремонтировано отопление, водопровод, канализация, отремонтированы крыши, утеплены окна и двери, сделаны ограждения на печах на КС-3 и на КС-5. и т.д.

Приобретены лопаты, мётлы, изготовлено 20 фанерных лопат. Проверен габарит трамвайных путей, где проводился ремонт, на предмет устранения препятствий для работы снегоочистителей. Проведен текущий ремонт 6,4 км трамвайного пути, сварено 1543 стыка при плане 1000. Заменено 5 км контактного провода трамвая, переведено на продольно-цепную подвеску 4 км контактной сети. Проведен ремонт на подстанциях - утеплены рамы, двери, отремонтированы крыши.

А теперь о конечных станциях, без которых трамвай работать не может. Характеристика состояния конечных станций на 1975 год:

1. Железнодорожный вокзал. Конечной станции нет. Площадь подлежит реконструкции. Проект конечной станции заказан на 1976 год.

2. Политехнический институт. Конечной станции нет. Сдаётся в 1975 году.

3. КЗТЗ (Южное депо). Кирпичное здание, туалет тёплый, комната отдыха есть, буфета нет.

4. Волокно. Кирпичное здание, туалет тёплый, комнаты отдыха и буфета нет.

5. Запольная. Конечной станции нет и планом не предусмотрено.

6. Пл. Добролюбова. Кирпичное здание, туалет холодный, буфета нет. Разработка проекта новой станции включена в план на 1976 год.

7. Автостанция (южная). Кирпичное здание, туалет холодный, буфета нет. Проект новой конечной станции заказан на 1976 год.

8. Сеймское кольцо. Деревянное здание, туалет холодный, буфета нет.

Справка подписана: главный инженер горкомхоза М.П. Фролов и старший инженер Н.М. Чеботарёв.

Во все времена остро стоял вопрос обеспечения работников горэлектротранспорта Курска жильём. Зачастую люди были рады даже такому примитивному и неудобному жилью как общежитие, но и это было в дефиците. Потребность в общежитии для работников ТТУ в 1975 году: 61 человек состоит в списке очередности при завкоме. Из 59-ти подготовленных молодых специалистов 45 нуждаются в общежитии. В связи с этим начальник ТТУ Юганов И.В. просит председателя горисполкома Тюренкова В.В. и начальника облкомхоза Ющенко П.С. оказать практическую помощь в размещении работников ТТУ в подведомственных общежитиях предприятий Курска и в удовлетворении полной потребности нуждающихся за счёт вводимого в 3-м квартале 1975 года в эксплуатацию общежития для работников коммунальных предприятий.

За первое полугодие 1975 года произошло 14 сходов вагонов с рельсов - все по вине работников ТТУ (по вине службы пути - 9, по технеисправности - 2, по вине водителей 3). Здесь и плохое состояние некоторых участков пути, и превышение скорости, и неаккуратное вождение, и посторонние предметы на рельсах, не замеченные водителями.

На 1-е полугодие 1975 года в ТТУ работало 285 водителей (306 по плану), 9 водителей-наставников (по плану 8). Из-за недокомплекта водителями сверхурочно отработано 5812 часов.

Протяжённость трамвайных путей в 1975 году составила 63,99 км одиночного пути.

Сложное финансовое положение Курского ТТУ возникало не только из-за наличия льгот на проезд, недофинансирования из бюджета, но и во многом из-за недобросовестности пассажиров, надеющихся разбогатеть от сэкономленных на проезде трёх копеек. В связи с этим вышестоящие организации проводили проверки предприятий горэлектротранспорта на предмет организации контроля за оплатой проезда и собираемости выручки. Одна из таких проверок проводилась в мае 1975 года.

Вот некоторые фрагменты из справки о проверке Курского ТТУ согласно приказу МЖКХ РСФСР №100 от 12.05.1975г.

«Население Курска составляет 350 тыс. человек. Обслуживается трамваями, троллейбусами и автобусами. ТТУ осуществляет 54% всех городских перевозок по 7-ми трамвайным и 3-м троллейбусным маршрутам в объеме годовых перевозок по трамваю 56,65 млн. человек, по троллейбусу 14 млн. На инвентаре имеется 149 трамвайных вагонов, обслуживаемых двумя депо. ТТУ является убыточным хозяйством. Тариф на 1 поездку в трамвае 3 коп. Стоимость льготных месячных проездных билетов для студентов и учащихся средних специальных учебных заведений 80 коп, для школьников - 75 коп. Для граждан - 2,4 руб. Для организаций - 4 руб. Квартальные проездные билеты для организаций - 12 руб. Штраф за безбилетный проезд или неоплаченный провоз багажа - 1 руб.

Вагоны оборудованы кассами-копилками и кассами-полуавтоматами, а также компостерами пробивного типа по 2 - 3 шт. на вагон. Все виды проездных билетов печатаются в типографиях (Московской №19 и Ленинградской №12) по централизованной заявке МЖКХ РСФСР и по разрядке рассылаются типографиями непосредственно предприятиям городского транспорта.

Правила пользования городским пассажирским транспортом утверждались горисполкомом в 1973 и 1975 годах.

По результатам проверки определены следующие рекомендации по бескондукторному обслуживанию:

1. Приобрести и установить в подвижном составе компостеры пробивного типа Калининградского образца «КПБ-74» или Новосибирского образца взамен компостеров Харьковского типа, не обеспечивающих полноту гашения и других требований.

2. Организовать в городе несколько пунктов размена монет, а также реализацию в диспетчерских пунктах или при них талонов и проездных билетов.



3. Руководству и гл. бухгалтеру периодически проверять инкассацию и ведение учетно-отчетной документации, а также билетного хозяйства.

4. Просить горисполком обязать руководителей промышленных предприятий при выплате зарплаты часть выдавать бронзовой монетой.

5. С целью исключения возможности хищения кассет с выручкой в Северном депо: организовать сдачу водителями кассет через специальные приёмные окна, оборудовать спецсигнализацией инкассационный зал и комнату по обчёту выручки, обить двери этих помещений металлом.

6. Пломбировать кассеты только свинцовыми пломбами с применением суровых или кордовых ниток.

7. Заменить во всех депо пломбиреры, чтобы в них были пуансоны с сокращённым названием предприятия и порядковым номером.

8. Хранить неплатежные монеты в металлическом опломбированном ящике-копилке до сдачи их госбанку.

9. Переоформить обязательства о материальной ответственности кассиров и ст. кассиров по форме № К-9 БСО. Заключение с начальником отдела сборов договор о материальной ответственности.

10. Увеличить количество штатных билетных контролёров из расчёта 1 контролёр на 8 ед. суточного выпуска подвижного состава на линию.

11. Привлекать общественников предприятий к контролю за безбилетным проездом.

12. Обеспечить выполнение приказа МЖКХ РСФСР №30 от 24.01.1974г по применению инструкции о забытых вещах.

13. Надписи в вагонах о продаже талонов дополнить надписями «Талоны продаются только на остановках», а также о продаже месячных проездных с 25 по 5 число смежных месяцев.

14. Разместить в подвижном составе надписи: у касс: «Место общественного контролёра», «Водитель - общественный контролёр», «Приготовьте 3 копейки».

15. Водителям, кроме объявления остановок и напоминания об оплате проезда, разъяснять правила пользования кассами-полуавтоматами. Требовать от пассажиров при выходе предъявлять проездные документы. Периодически контролировать на крупных остановках правильность оплаты проезда и провоза багажа».

Проверку проводили представители Главного управления горэлектротранспорта МЖКХ РСФСР Г.В. Николаева, производственного объединения «Росремэлектротранс» О.Г. Пospelов и В.Я. Ершова, проверка закончена 27.06. 1975г.



Теперь о трамвайных путях. Несмотря на все усилия Службы пути и наличие материалов для ремонта, состояние путей оставляло желать лучшего. Балльная оценка состояния трамвайных путей в Курске за 1974 год: общая протяжённость 57,6 км, весенний осмотр - всего баллов 29761. На 1 км - 605. Состояние неудовлетворительное. Осенний осмотр: общая протяжённость 58 км. Общее количество баллов 48322, на 1 км

пути - 833, состояние неудовлетворительное. Состояние за лето только ухудшилось. А после зимы с её морозами и оттепелями, когда балластное основание то пропитывается водой и замерзает, то оттаивает - состояние пути только ухудшается. На трамвайных путях, не отвечающих требованиям ПТЭ, вводится ограничение скорости до 10 - 25 км/ч, что привело к снижению скорости сообщения и увеличению времени поездок. А это уже вызывало недовольство и жалобы пассажиров.

С 1 февраля 1975 года сроком на 2 года введена новая система и характеристики ремонтов и указания по содержанию контактных сетей трамвая и троллейбуса. Система осмотров и ремонтов от 1963 года с этого момента упразднена.

По итогам работы за 1974 год ТТУ Курска награждено Красным знаменем ЦК КПСС, Совета министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. На тот момент численность работающих в Курском ТТУ составляла 1446 человек.

Из объяснительной записки к сводному отчёту по горкомхозу за 1975 год можно составить представление о работе курских трамвайщиков и об их достижениях и недоработках за тот период.

«В 1975 году капитально отремонтировано 11км одиночного пути. За год было подано и внедрено в службах и депо 138 рацпредложений с экономическим эффектом 59,3 тыс. руб. Введен в эксплуатацию трамвайный путь от ул. Аэродромной до политехнического института протяжённостью 2,5 км одиночного пути.

Капитальный ремонт объектов выполнен на 107,8% к плану и составил 819,1 тыс. руб. Из них затрачено на ремонт трамвайных вагонов и агрегатов 409 тыс. руб., на трамвайный путь 261 тыс. руб., на контактную сеть 51 тыс. руб., на здания 46 тыс. руб.

Имеется сверхнормативный запас материалов на сумму 113,3 тыс. руб., вызванный повагонной поставкой запчастей к вагонам Т-3, поступлением материалов в декабре 1975 года, которые будут израсходованы в течение 1976 года (шпалы, рельсы, накладки и др. Имеются неликвиды, запчасти к вагонам МТВ-82). За год поступило основных средств: за счёт капстроительства 1094,3 тыс. руб, безвозмездно от МЖКХ РСФСР 185,8 тыс. руб, от горкомхоза 25 тыс. руб, от облкомхоза 45,7 тыс. руб. Выбыло основных средств на 250,6 тыс. руб. Численность

работающих на 1 января 1976 года составила 1559 чел. Принято в 1975 году 479 чел., уволено 395 чел.

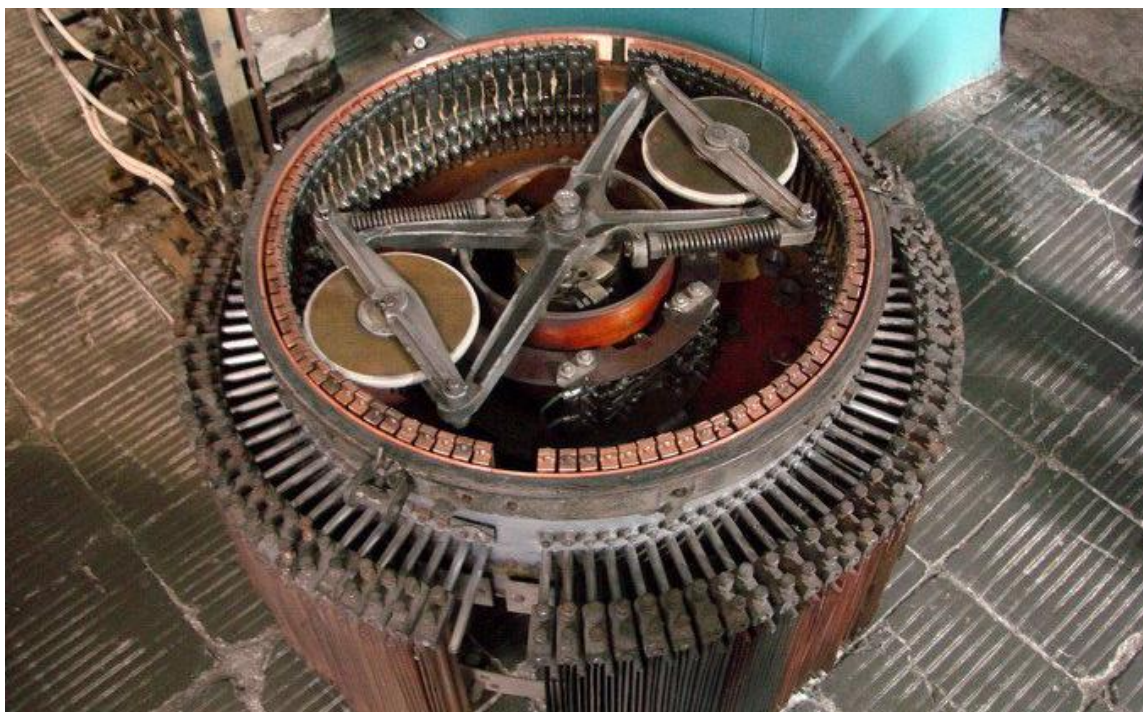
Из справки о результатах проверки работы ТТУ в части эксплуатации энергохозяйства.

Проверка проводилась с 12 по 18 апреля 1976 года.

«На момент проверки в ТТУ было 154 вагона Т-3. Обслуживание трамваев проводится в двух депо, рассчитанных на 75 вагоно-мест. Трамвайных маршрутов - 7. Коэффициент использования трамваев по годам с 1972 по 1976 год 62,9%, 65,6%, 71,8%, 73,2%, 75,1%. Средняя эксплуатационная скорость (скорость сообщения) 14,3км/ч, 14,8км/ч, 14,6км/ч, 14,9км/ч, 15км/ч. (за 1976 год - план)

Всего подстанций - 11, общая мощность - 20400 кВт по постоянному току. Подстанция №1 - одноагрегатная передвижная мощностью 600 кВт поставлена взамен снесённой, причём о сносе здания подстанции №1 было известно за 4 года, но нового здания так и не построили, строительство включено в план 1976 года. Часть оборудования подстанций устарела и требует замены. Полноценное питание трамвайных линий не обеспечено, имеются участки, где напряжение падает до 350-430 В. Протяжённость контактной сети трамвая 66,7 км одиночного пути. Имеется 390 деревянных опор. Внедрение эластичных подвесок по трамваю - 10%. Высота контактной сети во многих местах занижена до 4,5 - 5 м. Среднемесячное потребление электроэнергии по трамваю составило 1881075 кВт/ч, в том числе на движение 1829675 кВт/ч. Освещение смотровых канав переводится на люминесцентные лампы.

Внедрено изготовление пальцев ускорителя вагона Т-3 путем литья из негодного контактного провода. Изготовлен стенд для испытания под нагрузкой электродвигателя и редуктора дверного механизма. Внедрена тяга пантографа с разрезной вилкой. Внедрено приспособление для проверки межвагонных соединений.



Ускоритель вагона Т-3 отвечает за плавность разгона и торможения, по сути - это большой реостат.

Анализ выбитий и возвратов подвижного состава проводится по следующим формам: по видам оборудования, по инвентарным номерам, табельным номерам водителей, времени суток, по месяцам, после плановых ремонтов, после ежедневного обслуживания и осмотров №0.

Организуется дежурство слесарей на промежуточных станциях.

В коллективе ТТУ 697 ударников коммунистического труда. Примером для других являются бригады ремонтного персонала Южного депо, возглавляемые Лобынцевым В.И. и Фетисовым Н.И., слесари Минакова К.А. и Медведев М.В., бригада заготцеха Северного депо Шикова В.М. Водители трамвая Зола Клавдия Михайловна, Маньшина Галина Сергеевна.

Недостатки: получены, но так и не внедрены в работу штамп-часы, которые позволили бы точнее контролировать соблюдение графика движения и улучшить регулярность движения. Низок коэффициент использования подвижного состава. За 1-е полугодие 1976 года он составил 69,9% против 73,3% за тот же период прошлого года при среднем по стране 77% (за 1-е полугодие 1976 года). Снижение произошло за счёт ухудшение работы Северного депо.



Штамп-часы (рис. 63) предназначены для отметок текущего времени (часов, минут), числа суток, месяца и условного индекса предприятия, работника, бригады на документах ведомства связи и транспортных (путевых) листах.

- Показатели работы за год:
- Перевезено пассажиров - 56402 тыс. чел.
- Отпускной тариф - 2,865 коп.
- Валовый доход - 1616 тыс. руб.
- Валовый расход - 2751 тыс. руб.
- Убыток - 1135 тыс. руб.
- Себестоимость - 4,797 коп.
- Пробег - 7228,6 тыс. км.
- Выпуск - 107,4.
- Сходы с рельсов - 30.
- Заходы по техниисправности - 117.
- Потери вагоно-часов по техниисправности - 2276.
- Эксплуатационная скорость - 14,9 км/ч.

В 1976 году в построенном здании автоуправления для ЦДС (центральной диспетчерской службы) ТТУ выделены 3 комнаты, в которых установлены: для центрального диспетчера - станция СДС-50/100, для диспетчера трамвая и диспетчера троллейбуса два коммутатора ПУВ, для начальника ТТУ - коммутатор ТЭМП-40. Однако в связи с отсутствием кабельных изделий и асбоцементных труб строительство линий связи не ведётся, так как МЖКХ РСФСР не выделило фонды.

Решением горисполкома №11/2 от 23.4.1976г. было установлено время начала работы предприятий и организаций Курска с целью рассредоточения пикового пассажиропотока.

Промышленным предприятиям Курска предложено выполнять заявки ТТУ на запчасти, но особого рвения в этом вопросе руководители предприятий не проявили.

Диспетчерская связь в ТТУ состоит из телефонной прямой связи центрального диспетчера со всеми диспетчерскими и конечными станциями (всего 12 пунктов) на базе устаревшей телефонной станции СДС-50, двух городских телефонов у центрального диспетчера и радиосвязи, общее количество радиостанций типа «Гранит» - 20 шт.



Из 20-ти радиостанций Управление имеет только одну стационарную 51 РТС, остальные - мобильные. Пять мобильных радиостанций приспособлены под стационарные, а остальными оборудованы дежурные, ремонтные и оперативные автомашины. Внедряется радиосвязь трамваев и троллейбусов с центральным диспетчером на базе радиостанций УВД, центральный диспетчер имеет прямую телефонную связь с дежурным по УВД (Оборудовано 3 трамвая и 2 троллейбуса). Внедряется индуктивная связь между водителями и диспетчерами конечных

станций трамвая. Оборудовано 50 вагонов Северного депо и 44 вагона Южного депо. Планом на 1979 год намечено оборудовать все трамваи индуктивной связью. С начала 1977 года в ТТУ создана служба СЦБ (сигнализация централизация, блокировка) и связи в количестве 4 человека, служба находится в оперативном подчинении службы ЭНХ.

В горисполкоме с февраля 77-го года создан отдел пассажирского транспорта в составе 3 человека. Начальником отдела назначен Носенко П.П. Функция отдела - координация работы горэлектротранспорта и пассажирского автотранспорта.

За 1976 -78 годы было построено для трамвая 15 остановочных павильонов. За тот же период принято водителей трамвая 16 человек, уволено 45, слесарей по ремонту подвижного состава - принято 288, уволено 371, монтеров контактной сети принято 18, уволено 25, монтеров пути принято 33, уволено 53. Укомплектовано на 1 января 1979 года водителей трамвая по штату 320, по списку 310, слесарей по ремонту подвижного состава, соответственно, 330 и 286, монтеров контактной сети 92 и 67, монтеров пути 38 и 24. Подготовлено новых кадров всего за 1976-78 годы 293 человека, из них в 1978 году 103 человека. В 1976-м, 1977-м, 1978-м годах проводились конкурсы профмастерства водителей, посвященные 60-летию Октябрьской революции, 80-летию Курского трамвая, 60-летию комсомола.

Горисполкомом и облкомхозом за 1976-78 годы выделено 15 жактовских (муниципальных) и 34 кооперативных квартир работникам ТТУ. В 1976 году построено общежитие на 100 мест. При этом нуждалось в жилье ещё 245 семей. За 1976-78 годы в дошкольных учреждениях выделено 95 мест, нуждающихся - ещё 65 чел.

Доходы в 1978 году возросли по сравнению с 1976 годом на 6,3%. За 1976-78 годы построено и введено 8км трамвайных путей, среднесуточный выпуск увеличен на 14 ед. Приобретено 10 вагонов Т-3. С декабря 1976 года началась подготовительная работа на полный переход на бескассовое обслуживание.

Выполнение плана по технико-экономическим показателям за 1976, 1977 и 1978 годы.

Показатель плана	1976 год	1977 год	1978 год
Протяженность путей, км	65,7	65,7	71,2
Средний инвентарь, единиц	155,3	161	164,5
Средний выпуск, единиц	112,3	123,9	126,5
Доходы	1640	1722	1744
Перевозка пассажиров, тыс. человек	57069	59922	61233
Коэффициент использования подвижного состава, %	71,7	76,9	76,9
Инвентарь на конец года, единиц	159	166	163

В каждом трамвае установлено по 4 -5 компостеров, на улицах города установлено 14 киосков по продаже проездных документов. Через киоски и торговые точки продано 41% от общей суммы выручки. Штат билетных контролёров увеличен до 30 чел.



КС-3 пл. Добролюбова

Для трамвая построены 3 типовые конечные станции с комплексом санитарно-бытовых устройств: на пл. Добролюбова, у Политехнического института (КПИ), на ул. Малышева (в 1978 году). На конечной станции (КС) «пл. Добролюбова» оборудован буфет на 12 мест, кроме того, комнаты приёма пищи имеются на КС «Хлебозавод» и «КПИ», буфеты имеются в двух трамвайных и троллейбусном депо с общим количеством мест 120.

На 1 июля 1976 года в ТТУ работает 1545 человек.

Из справки по результатам проверки состояния подвижного состава, выполнения осмотров и ремонтов в ТТУ Курска. Проверку проводили представители ПО «Росремэлектротранс» Ланин М.М. и Буков С.В. с 19 по 27 мая 1976 года.

«В начале 1976 года оборудован участок ремонта соленоидов, изготовлен испытательный стенд, расширен участок по ремонту электрооборудования в Южном депо. Во всех депо установлены приборы для замера давления токоприёмника на контактный провод, организован участок по изготовлению деталей вагона Т-3 из капрона, в Южном депо внедрён стенд переформирования колёсных пар, внедрены гайковёрты на ремонтных участках, установлен стенд балансировки карданных валов. Вместе с тем имеются следующие недоработки:

- не организована продувка электрооборудования сжатым воздухом,
- в Северном депо не организована проверка подвижного состава на удельное сопротивление движению,
- не подбираются тяговые двигатели на вагон по характеристикам,
- не снимается диаграмма запрессовки элементов колёсных пар,
- не проверяется температура нагрева бандажей,
- ответственные детали не проходят дефектоскопию,
- не балансируются якоря двигателей,
- не моются детали тележек и колёсных пар,
- не организованы участки ремонта якорей и др. оборудования,
- не внедрена вакуумная уборка подвижного состава.

Северное депо.

На инвентаре 79 вагонов Т-3 (1 учебный), 4 снегоочистителя, 1 рельсотранспортёр, 1 вышка, 1 сварочный. 10 новых вагонов находятся в стадии отладки. Разукомплектованных и с перепробегом вагонов нет. С июля 1975 года проводилась реконструкция производственных помещений, и депо фактически осталось без механического и электроцеха, что не замедлило сказаться на качестве ремонта - возвраты возросли с 0,12% от выпуска в 1975 году до 1,52% в 76-м.

Далее отмечено:

- отсутствие достаточного количества квалифицированных кадров,
- практика отрыва рабочих от обслуживания вагонов на строительные и путевые работы,
- недостаточное снабжение оборудованием, материалами, запчастями.

По состоянию на 20 мая 1976 года 17 вагонов стоят длительное время в ожидании ремонта: 5 - по колёсным парам, 2 - по тяговым двигателям, 6 - по электропроводке, 4 - по тормозам.

План депо - выпуск 56 вагонов ежедневно, а график выпуска и расписание составлены на 42 вагона (из них 8 систем). Фактический выпуск за 4 месяца 1976 года составил 49 вагонов. Осмотр №0 производится только по заявкам. При плане 20-21 вагон осматривается только 10-15. Депо имеет 10 вагонов, подлежащих капремонту в 1976 году и 12 на 1977 год, но сделать своими силами капремонт депо не может из-за отсутствия проводов и деталей для тяговых двигателей. При выборочной проверке вагонов №№ 155, 146, 157, 158 обнаружены многочисленные несоответствия оборудования вагонов требованиям. Тем не менее, Северное депо имеет всё необходимое технологическое оборудование для качественного и своевременного ремонта вагонов.

Южное депо.

Это депо является лучшим к КТТУ по эксплуатации и содержанию вагонов. За 4 месяца 1976 года коэффициент использования вагонов составил 77,2%, а процент возврата - всего 0,48% к выпуску.

На инвентаре депо имеется 75 пассажирских вагонов Т-3, 2 снегоочистителя, 2 грузовых вагона. Разукомплектованных и с перепробегом вагонов нет. Внешнее и техническое состояние вагонов удовлетворительное. Ежедневно депо выпускает 56 вагонов. Подготовлено к выпуску 13 систем. 9 систем ходят на линии ежедневно. Графики всех видов осмотров и ремонтов выполняются (в отличие от Северного депо).

Недокомплект слесарей РПС (ремонт подвижного состава) 29 чел. Не организован участок ремонта соленоидов, нет стенда испытания соленоидов, нет стенда прикатки редуктора колёсной

пары. Не задействованы стенды испытания низко- и высоковольтного оборудования, тяговых двигателей. План ремонтов за 1 квартал 76 года выполнен.

Задержки движения по вине ЭНХ (энергохозяйства).

год	1975 год												1976 год		
месяц	январь	февраль	март	апрель	май	июнь	июль	август	сентябрь	октябрь	ноябрь	декабрь	январь	февраль	март
Количество задержек	0	1	4	5	3	1	2	4	1	2	3	0	2	1	0
Общее время задержек	0	25 мин	3ч 51 мин	4ч 02 мин	1ч 13 мин	0ч 30 мин	1ч 05 мин	1ч 30 мин	25 мин	1ч 17 мин	1ч 26 мин	0	1ч 30 мин	0ч 20 мин	0

Подписано: Начальник ЭНХ Потафеев В.Ф.

Для проверки удельного сопротивления движению трамваев после ремонта принят метод выбега. Проверка проводится на участке ул. Дубровинского - Железнодорожная больница. Для вагонов, находящихся в эксплуатации, величина сопротивления ниже допустимых норм. Для обкатки после ремонта используются маршруты 2 и 3. Обкатка производится на участке 25 км по маршруту Северное депо - вокзал - Сеймское кольцо - Северное депо.

Значения удельного сопротивления движению после ремонта колебалось в пределах от 5,45 кгс/т до 4,45 кгс/т в 1975 году и от 5,45 кгс/т до 5,15 кгс/т в 1976 году».

Из справки о выполнении приказа МЖКХ РСФСР № 346 от 11.08.75 года по ТТУ Курска.

Что сделано:

- Разработаны режимные карты вождения поездов всех маршрутов трамвая, утверждены ГАИ и изготавливаются знаки на линии.
- Экономический эффект от постоянных проверок удельного сопротивления движению за 1975 год составил 12 тыс. кВт/ч, за 1 квартал 1976 года - 61,1 тыс. кВт/ч.
- В 1975 году включен в работу 3-й агрегат на подстанции №3.
- Произведена сварка 1920-ти стыков, заменено 600 стыковых соединителей.
- Произведена замена 8км изношенного контактного провода.
- В производственных помещениях лампы накаливания заменяются на люминесцентные (экономия 30 тыс. кВт/ч)

В конце февраля 1976 года на четвёртом трамвайном маршруте Курска появилась необычная трамвайная система - она была именной - оба вагона №№270 и 271 носили имя «Аркадий Гайдар».



История появления этого необычного транспорта была описана в газете «Молодая гвардия» за 28 февраля 1976 года: **«ВО ИМЯ СВОЕЙ СТРАНЫ.** Утром на вокзале их встречала целая делегация. Отложили свои дела начальник трамвайно-троллейбусного управления И.В. Юганов и секретарь парткома Г. Г. Епифанов ради того, чтобы поприветствовать пионеров Льгова, которые приехали вручать необычный дар жителям нашего города. Давно льговские тимуровцы собирают металлолом. Из него сделаны уже электровозы и теплоходы. И носят они имя Аркадия Гайдара, того человека, которого чтит вся пионерия нашей страны. А буквально на днях, незадолго до открытия

партийного съезда, ещё одно доброе дело сделали эти удивительно симпатичные ребята: пятьсот тонн металла собрали они на пионерские рельсы БАМа.

Сегодня же их чествуют по другому поводу. В трамвайном депо собралась большая группа курских пионеров. В самом центре — смущенные «именинники». Их фотографируют, им задают вопросы, а они говорят, что ничего особенного не совершали — просто передают курянам два трамвайных вагона. Побольше бы таких простых дел!

Семён Викторович Лагутич, директор музея А. П. Гайдара и один из инициаторов этого начинания, на все вопросы отвечает: «Это не ко мне, это к ним надо обращаться». И показывает на ребят. Марина Чаплыгина, член совета музея Гайдара, когда её попросили сказать несколько слов, отлично передала чувства своих спутников:

— «Давно мы мечтали передать в дар трудящимся вашего города эти вагоны. И вот мечта наша осуществилась. Пионеры области будут гордиться тем, что по улицам Курска ходят трамваи с именем нашего любимого писателя». А потом выступала ученица школы-интерната № 3 Ира Чаплыгина. И она рассказала, как у них в школе возникла мысль поставить памятник Гайдару на средства, собранные пионерами.

— «Мы просим скульпторов, — продолжала Ира, — изобразить Гайдара шагающим впереди большой тимуровской команды. Это было бы здорово!» А Люда Рыжикова из 43-й школы всем поведала о том, как их отряд за сбор металлического лома был премирован поездкой на родину Аркадия Петровича.

Но самое торжественное началось чуть позже. Прямо около сверкающего всеми красками новенького трамвая комсомолке Кате Чувилиной, депутату областного Совета, водителю именно этих вагонов, вручают пионеры Марина Субботина и Серёжа Кофанов символический ключ. Мальчишкам и девчонкам просто не терпится сесть в свой трамвай. Они спешат, подталкивают друг друга... Вошли и остановились. На металлической дощечке — надпись: «Жителям города Курска от пионеров Льговского района. Построен из собранного пионерами металла. 1975—1976 годы».

...И трамвай без остановок пошёл в первый рейс. И пассажирами были его «создатели». Теплой была встреча. Куряне подарили каждому из своих друзей книжку «По памятным местам

на Курской дуге» и написали такие слова: «Салют Гайдару и его землякам — тимуровцам города Льгова».

По курским улицам, по четвертому маршруту, будет ходить этот трамвай. Его легко узнать: имя писателя начертано на борту вагонов.

И дар льговских пионеров, конечно же, будет вдохновлять их маленьких курских друзей на трудовые дела во имя своей страны.

Б. БОНДАРЕНКО.

В дополнение к этой истории нужно сказать, что сейчас фамилия «Гайдар» ассоциируется больше с внуком знаменитого в советские годы писателя Аркадия Гайдара – Егора Гайдара – одного из авторов экономических реформ начала 90-х годов, последствиями которых было не только создание государственных институтов современной России: налоговой системы, таможни, банковской системы, финансового рынка, но и появление таких негативных последствий реформ как гиперинфляция, обесценивание сбережений населения, спад производства (особенно в военной промышленности) неконкурентоспособной на мировом рынке продукции, значительное снижение среднего уровня жизни, рост дифференциации доходов.

Однако вернёмся к 1976 году. О планах развития в городе горэлектротранспорта писали городские газеты. В одной из статей в «Курской правде» за 1976 год рассказывалось о планах на 10-ю пятилетку: **«НОВЫЕ ЛИНИИ. Как будет развиваться трамвайно-троллейбусное сообщение в Курске в десятой пятилетке! С таким вопросом мы обратились к главному инженеру трамвайно-троллейбусного управления В. С. Каранде.**

Трамвай был и останется в нашем городе основным видом транспорта. Более полутора сотен чешских комфортабельных трамваев «Татра-3» перевозят за год свыше 70 миллионов пассажиров по восьми маршрутам протяженностью в 65 километров. Нынешние Северное и Южное депо уже не позволяют расти парку «вширь». Намечается строительство нового депо в завокзальной части города на 150 вагонов. Оно будет современным, с полной механизацией всех ремонтных работ. Такие депо в нашей стране есть пока лишь в Москве, Ленинграде и Воронеже. Появятся и новые трамвайные пути. В

связи с реконструкцией автомагистрали в районе улицы Энгельса намечено построить линии от улицы Литовской до поселка КЗТЗ и от южной автостанции до улицы Энгельса. С окончанием строительства железобетонного моста через Сейм там пролягут трамвайные рельсы, будет две линии, что позволит увеличить скорость на маршрутах.

Тысячи курян получили благоустроенные квартиры в районе поселка КЗТЗ. Планируется проложить здесь трамвайную линию от Южного депо в сторону соснового бора — по двадцать третьему жилому микрорайону. Чтобы соблюдалась ритмичность и надежность в эксплуатации большого транспортного хозяйства, намечается строительство подстанции на улице Уфимцева. Она станет центром службы энергохозяйства и телеуправления всех одиннадцати тяговых подстанций. Намечается внедрение элементов автоматической системы управления движением: электронные часы на каждой промежуточной и конечной станции, штамп-часы для отметок в путевых листах прохождения маршрута, индуктивная связь диспетчер — водитель и другое. В настоящее время у нас используются приборы безопасности «Клапан». Им на смену придет более усовершенствованная модель «Курьер». В 1977 году такими приборами будет оборудовано десять единиц подвижного состава, что в значительной степени повысит безопасность движения трамваев на маршрутах с тяжелым профилем. В дальнейшем их количество возрастет в несколько раз.

Пока в городе три троллейбусных маршрута протяженностью в 25,6 километра. Но уже в ближайшее время откроется движение еще по одному: от сельхозинститута до картонажно-полиграфического комбината. На линию выйдут новые машины и свяжут центр города с окраинными предприятиями северной части.

В.ПЕНЬКОВ».

Из объяснительной записки к сводному финансовому отчету за 1976 год по ТТУ Курска узнаем, что же было сделано за прошедший 1976 год:

В 1976 году капитально отремонтировано и реконструировано 7,84 км одиночного пути. Построена конечная станция на пл. Добролюбова. Поступило 10 вагонов Т-3 (безвозмездно от МЖКХ РСФСР). Достроено здание подстанции №1. Получены: автомашина «Волга», автобус, экскаватор,

автокран и др. оборудование (всего 59 шт.). Списано: 7 спецвагонов (в связи с выведением из пассажирской эксплуатации вагонов МТВ-82, многие из которых были ещё вполне исправными, на их базе строили новые спецвагоны, а старые, на базе вагонов серии «Х», массово списывали и утилизировали), автомобиль Москвич-434, Москвич-408, ГАЗ-51, бульдозер ДТ-54, прицеп и др. (всего 40 шт.).

Взятые из объяснительной записки к сводному финансовому отчёту за 1976 год по ТТУ Курска технико-экономические показатели выглядят следующим образом:

- Перевозка пассажиров - 57069 тыс. чел.
- Отпускной тариф - 2,874 коп.
- Валовый доход - 1640 тыс. руб.
- Валовый расход - 3217 тыс. ру.
- Убытки - 1522 тыс. руб.
- Себестоимость - 5,542 коп.
- Пробег вагонов - 7258,9 тыс. км.
- Выпуск средний - 112,3.
- Сходы с рельс - 29.
- Возвраты по технеисправности - 371.
- Потери вагоно-часов - 14295.
- Эксплуатационная скорость - 15 км/ч
- Коэффициент использования подвижного состава - 71,7%
- План пассажироперевозок выполнен на 100,6%

Численность работающих на 1 января 1977 года составила 1553 человек. Принято 373 человек, уволено 346 человек.

Итоги работы Курского ТТУ за 1977 год также можно узнать из сохранившихся в архиве документов. За сухими цифрами отчётов скрывается ежедневный добросовестный труд сотен людей:

Начато строительство трамвайной линии по ул. Дейнеки до ул. Малышева. Запланировано построить трамвайную линию в завокзальной части Курска протяжённостью 6,6 км в 1979-80 годах и северный путепровод через железнодорожные пути. В 1976-77 годах привлекались на ремонт трамвайных путей студенческие отряды, которые отработали 1800 человеко-дней. На 10 декабря построено предприятиями города 13 остановочных

павильонов. На 10 декабря 1977 года обучается 23 водителя трамвая. Имеется совет наставников из 5-ти человек, который координирует работу наставников. Ежегодно проводятся конкурсы профмастерства среди молодых водителей. В 1977 году в конкурсе приняло участие 212 водителей. В списке остро нуждающихся в жилье 200 человек.

Оплата поезда в 1977 году производилась только бескассовым методом (проездные билеты и талоны). План по сбору выручки за 11 месяцев 1977 года выполнен на 105,3%. Продажа талонов организована через транспортно-эксплуатационную контору в 650-ти торговых точках. Контора и штатные распространители продали 14,65 всех талонов. Выпуск вагонов увеличен по сравнению с 1976 годом со 112 до 123 ед. За счёт увеличения времени нахождения вагонов на линии дополнительно перевезено 942 тыс. пассажиров.

Статистика ДТП; за 1976 год допущено 38 столкновений (из них по вине водителей ТТУ - 10), за 1977 год допущено 33 столкновения (из них по вине водителей ТТУ - 6).

Повысили классность за 1977 год: 1 класс - 9 чел., 2 класс - 20 чел.

План перевозки пассажиров выполнен на 104,4%, перевезено 59600 тыс. пассажиров, проведен капитальный ремонт 3,72 км пути, реконструировано - 1,03 км. Лучших показателей добилось Южное депо. Коэффициент использования подвижного состава составил 80,1% при среднереспубликанском 78,6%. Возвраты составили 52 против 96 в 1976 году. По Северному депо коэффициент использования подвижного состава был 71,5%, против 69,5 за 1976 год. Возвраты - 84 против 230 за 76 год. (Из отчёта КТТУ заместителю министра ЖКХ РСФСР Ионову С.М. от 14.12.1977г.)

Технико-экономические показатели по трамваю взяты из пояснительной записки к годовому отчёту горкомхоза за 1977 год по ТТУ:

- Доходы - 1721,5 тыс. руб.
- Пробег вагонов - 7455,8 тыс. км.
- Перевозка пассажиров - 59,922 тыс. чел.
- Выпуск среднесуточный - 123,9 ед.
- Коэффициент использования - 76,9%.
- Эксплуатационная скорость - 15,1 км/ч.
- Возвраты - 126.

- Сходы с рельсов - 23.
- Наполняемость - 8 человек на вагоно-километр.
- Простои из-за отсутствия поездных бригад - 48 дней.
- Выполнение расписаний - 93,3% при плане 95%.

Сверхнормативный запас товарно-материальных ценностей на 1 января 1978 года составил 198 тыс. рублей, который образовался из-за увеличения на складах количества старых непригодных запчастей для трамваев.

В декабре сшита зимняя форменная одежда для работников ТТУ.

- На охрану труда и технику безопасности затрачено: по предупреждению несчастных случаев план 3505, факт 9687 руб.
- По предупреждению заболеваний на производстве 21265, 3601 руб.
- По общему улучшению условий труда 24130, 32358 руб.

Расход электроэнергии составил за год 27359 тыс. кВт/ч при плане 28837.

Вовсю шла подготовка к переходу на телеуправление тяговыми подстанциями. Первым шагом на этом пути был перевод на обслуживание подстанций в одно лицо. Дело облегчалось ещё и тем, что подстанции №№3, 8, 9 автоматизированы и требовали незначительной подготовки для перехода на телеуправление.

Близилась Олимпиада-80 в Москве, а вместе с ней подготовка трассы олимпийского огня. Курск также оказался в составе этой трассы, но часть этой трассы, а конкретно - ул. Рышковская и ул. Энгельса представляли особую проблему ввиду убогости и неприглядности - узкая дорога, старая, с деревянными опорами, трамвайная линия - и всё это в черте города. Поэтому было решено кардинально обновить этот участок, чтобы не ударить в грязь лицом перед иностранными державами.

В течение 1978-79 годов от Льговского поворота до ул. Дзержинского была построена новая дорога, состоящая из двух проезжих частей на 3 полосы каждая с трамвайной линией между ними. Появился новый, второй мост через Сейм,

невиданные раньше в Курске подземные переходы под новой трассой, а на пересечении улиц Энгельса, Сумской и Литовской – настоящая транспортная развязка.

Трамвайная линия на этом участке была построена заново по современному проекту и из современных материалов. Также появился новый участок по улице Энгельса от транспортной развязки до улицы Дзержинского. На время строительства развязки для трамвая были построены обходные пути в посёлок завода КЗТЗ, а затем движение на Волокно пришлось вообще закрывать – реконструкция линии частями была просто невозможна.

Новая линия была построена качественно, на совесть – с небольшими ремонтами она сохранилась в более-менее приличном состоянии до сих пор.





Прежде чем говорить о состоянии трамвайного хозяйства в конце 70-х годов, обратимся к цифрам технико-экономических показателей за 1978-79 годы. Все данные взяты из пояснительных записок к отчётам горкомхоза за эти годы.

1978 год		1979 год	
Перевозка пассажиров	61223 тыс. чел.	Перевозка пассажиров	61669,5 тыс. чел.
Отпускной тариф	2,85 коп.		
Валовый доход	1744,4 тыс. руб.	Валовый доход	1766 тыс. руб.
Валовый расход	3420 тыс. руб.	Средний инвентарь	161,5 ед.
Убытки	1686 тыс. руб.	Средний выпуск	123,8 ед.
Себестоимость 1 пассажира	5,59 коп.	Пробег вагонов	7621,5 тыс. км
Пробег вагонов	7539,7 км.	Сходы с рельс	12
Выпуск средний в сутки	126,5 ед.	Возвраты по технеисправности	801
Сходы с рельс	19	Часы простоя	54749 ч
Возвраты по технеисправности	447	Эксплуатационная скорость	15,1 км/ч
Часы простоя	40935 ч	Коэффициент использования подвижного состава	77%.
Эксплуатационная скорость	15,1 км/ч	Поступление нового подвижного состава	10 ед.
Коэффициент использования подвижного состава	76,9%	Средняя продолжительность работы вагона на линии	11,1ч
Средняя продолжительность работы вагона на линии	10,8ч	Вагоно-часы работы на линии	503,3 тыс. ваг/ч
Вагоно-часы работы на линии	499,4 тыс. ваг/ч	Реконструкция и капремонт трамвайных путей	1,8 км
Выполнение плана пассажироперевозок и по пробегу	100,2%	Наполняемость на вагоно-километр	8 чел.
Капитальный ремонт объектов	114,1% (план - 847	Выполнение	91,4%

ТТУ	тыс. руб., факт - 930,7 тыс. руб.)	расписания Регулярность Протяжённость трамвайных путей	98% 71,2 км одионого пути
Экономия электроэнергии	748 тыс. кВт/ч		

Зима 1978-79 года преподнесла трамвайщикам очень неприятный сюрприз в виде небывалого мороза и снегопадов. Но особенно сильные морозы до 40° установились в конце декабря – начале января. Кроме морозов, город накрыли сильные снегопады и метели.

В принципе, ничего особенно страшного для трамвая в такой погоде нет, но в том случае, если вагон исправен и правильно экипирован. С экипировкой как раз были проблемы – смазка в редукторах большинства вагонов не была заменена на зимнюю – а в условиях сильных морозов она превращалась в подобие пластилина, редукторы заклинивали, вагоны приходилось отогревать на линии, но особого результата от этого не было.

А в новогоднюю ночь мороз и сильная метель привели к остановке трамвайного движения по всему городу. К утру 1 января метель утихла, но высота снега достигла 30 – 40 см. Застрявшие на линии вагоны при помощи немногочисленных работоспособных систем тащили в депо по нерасчищенным путям, используя снег как смазку для вагонов с заклиненными колёсными парами. После такого аврала многие вагоны пришлось ремонтировать – в одних были повреждены редукторы, в других вышло из строя забитое снегом электрооборудование.

В первом квартале 1979 года планы почти по всем технико-экономическим показателям не были выполнены из-за значительного недовыпуска подвижного состава вследствие необеспечения своевременного и качественного ремонта подвижного состава. В январе и феврале выпуск не превышал 70-80 вагонов при плане 111 вагонов. Не начаты работы по реконструкции путей в Северном депо и по ул. Энгельса.

На основании решения облисполкома №280 от 7 мая 1979 года промышленными предприятиями и строительными организациями Курска оказывалась шефская помощь Трамвайно-троллейбусному управлению по изготовлению опор контактный

сети, кронштейнов, по реконструкции трамвайных путей, состояние которых к этому времени значительно ухудшилось (балльность возросла до 1900 баллов).

Для контроля выполнения мероприятий по подготовке к зиме 10 мая была создана смотровая комиссия в составе:

- Каранда В.С. - главный инженер Управления, председатель комиссии.
- Быканова Л.Ф. - председатель завкома, заместитель председателя комиссии.
- Чернышов А.М. - начальник техотдела, член комиссии.
- Луньков Д.Ф. старший общественный инспектор по охране труда и технике безопасности (ОТ и ТБ), член комиссии.
- Ананькин И.А. - старший инженер ОТ и ТБ.
- Коршунова И.А. - заведующая здравпунктом.

По всем депо и службам были созданы смотровые комиссии по вверенным объектам, определены их функции и задачи. Эти комиссии возглавили главные инженеры подразделений. В их состав вошли: заместители начальников депо по эксплуатации, заместители начальников депо по ремонту, водители-наставники, начальники маршрутов.

Средняя зарплата с премией по подразделениям за 1 полугодие 1979 года.

	Северное депо	Южное депо	Служба пути	ЭНХ	Служба движения	Гараж	Рем-группа	Троллейбусное депо
ИТР	144 руб.	143 руб.	150 руб.	154 руб.	137 руб.	145 руб.	142 руб.	143 руб.
Рабочие	133 руб.	132 руб.	148 руб.	140 руб.	120 руб.	133 руб.	143 руб.	143 руб. Сдельщики 173 руб.
Водители	192 руб.	191 руб.						200 руб.

Среднесписочное количество водителей трамвая: мужчин 27, женщин 281. Для сравнения в троллейбусном депо мужчин 96, женщин 30.

Упомянув суммы затрат и доходов, а также величину зарплат, нелишним будет упомянуть и о ценах в это время. Например, буханка хлеба стоила от 16 до 24-х копеек, батон – 13 копеек, мясо – от 2руб. до 2,2руб, молоко – 22коп. за литр, масло сливочное 3,4руб, сахар-песок – 78коп. за килограмм, а самый дешёвый легковой автомобиль «Запорожец» стоил 3500руб.

Но вернёмся к делам трамвайным. Выводы из уроков начала 1979 года были сделаны. Активизировалась работа по наведению порядка в ремонтных службах, больше внимания стали уделять техническому состоянию подвижного состава. В 1979 году создана служба подвижного состава, в обязанности которой входит постоянный контроль за качеством технического обслуживания и ремонта вагонов. «Произведена ревизия тормозных средств. На большинстве вагонов заменены катушки соленоидов, сделаны крепления катушек в корпусах тормозного механизма». (Из отчёта начальника ТТУ Трубицына заместителю министра ЖКХ Ионову С.М.).

Занялись всерьёз и путевым хозяйством. За 9 месяцев 1979 года проведены работы по реконструкции путей по ул. В. Луговая и Энгельса протяжённостью 3 км, капитально отремонтировано 1,9 км пути. Проведены работы по реконструкции и переводу на эластичную подвеску контактной сети трамвая протяжённостью 6 км (ул. Энгельса, В. Луговая, проспект Ленинского Комсомола и Кулакова). Установлено 170 новых опор, введена подстанция №14, что позволило увеличить выпуск на линию в Промышленный район на 15 единиц.

Подготовка к зиме в основном закончена к октябрю: подготовлены все 7 снегоочистителей, подготовлено и передано по актам водителям 162 вагона, ещё 4 находятся на плановом ремонте, полностью заготовлен песок, из 11 т зимней смазки заготовлено 6т, на остальные 5 т имеются наряды. На капремонт израсходовано 693,2 тыс. рублей при плане 671,8 тыс. руб. Ведётся работа по ремонту и наладке контактной сети для работы зимой, по приведению в порядок водостоков с трамвайных путей, по герметизации двигателей и тормозных устройств. До наступления холодов намечено отремонтировать контактную сеть трамвая в Кировском районе с заменой опор и провода.



Снегоочистители ГС-4 в Южном депо.

С полным переходом на бескондукторное обслуживание отпала необходимость и в двухдверных вагонах. В это время в Курск стали поставляться только трёхдверные вагоны Т-3. В 1979 году получено 10 таких вагонов.

Снижена наполняемость вагонов на 1,2%, что положительно сказалось на удобствах для пассажиров – трамвайная давка в часы пик отступила, но не ушла совсем, она ещё вернётся, когда трамвай пойдёт в завокзальную часть города, к крупным заводам – Счётмашу, химфарм, КЗПА, подшипниковому.

За 9 месяцев 79-го года допущено всего 5 ДТП - все не по вине водителей ТТУ.

За этот же период повысили квалификацию 5 водителей трамвая, подготовлено 33 новых водителя. И, тем не менее, недокомплект водителей трамвая составил 39 человек, и даже дополнительная подготовка новых водителей на курсах не могла этот дефицит устранить - учеников набрали всего 22 человека.

Во всех депо созданы и оборудованы кабинеты для повышения квалификации кадров. 650 работников ТТУ повысили свою квалификацию.

Усилен контроль за оплатой проезда штатными и общественными контролёрами. Повышена полнота сбора выручки на 47 тыс. рублей или на 2,4%.

О нуждах трудящихся не забывали и городские власти - в 1979 году для работников ТТУ горисполкомом выделено 17 квартир и 27 мест в детских садах и яслях.

Продолжилось строительство так привычных нам сейчас остановочных павильонов – за год ими было оборудовано 6 остановок трамвая.

Проложена кривая с ул. Дзержинского на ул. Добролюбова, что позволило вагонам Южного депо последним рейсом не делать большой крюк через кольцо на Запольной, а сразу с улицы Дзержинского следовать по улице Добролюбова в депо – это дало весьма значительную экономию электроэнергии. Что же до удобства пассажиров, то в данном случае никто не пострадал, так как пассажиропоток от Центрального рынка по ул. В. Луговой до ул. Запольной всегда был очень мал, и вагоны 5-го маршрута на этом участке всегда шли почти пустые – большинство людей ехало до Московской площади.

А вот появление дополнительных путей для отстоя вагонов на конечной станции КПИ создало удобства для водителей, ведь раньше и неисправный вагон некуда было деть, и на перерыв стать было нельзя.

Следующий 1980-й год Курский трамвай встречал обновлённым, с чувством, что дальше будет не только хорошо, но даже ещё лучше.



Конечная станция КПИ (Политехнический институт)

НАКАНУНЕ БОЛЬШИХ ПЕРЕМЕН

1980 год стал юбилейным для Северного депо - в ноябре ему исполнилось 50 лет. Вот как описывала это событие «Курская правда»: «7ноября 1930 года открылось вновь построенное Северное депо. Было значительно улучшено техническое обслуживание трамвайного парка. Дальнейшему развитию трамвайного хозяйства помешала война. После освобождения города от немецко-фашистских захватчиков одной из первоочередных задач было восстановление транспорта. В труднейших условиях за короткий срок были восстановлены Северное депо и трамвайные линии. В декабре 1943 года по городу вновь пошли вагоны.

Сегодня в Курске — разветвлённая сеть линий протяжённостью в десятки километров. Действуют два депо. В истории Курского трамвая важную роль сыграл коллектив Северного депо, пятидесятилетие которого отметили труженики Курского трамвайно-троллейбусного управления. На торжественное собрание по случаю юбилея были приглашены ветераны. Среди них — бывший начальник Северного депо И. Н. Лукин, кавалер ордена Октябрьской Революции, водитель-наставник Н. В. Мелихова, награжденная орденом Трудового Красного Знамени. Представители троллейбусного и Южного трамвайного депо, руководство трамвайно-троллейбусного управления преподнесли юбилярам памятные адреса.

Сейчас в коллективе Северного депо 390 тружеников. Большинство из них — ударники коммунистического труда. Этот коллектив обслуживает электроцех и вагоно-ремонтный цех, вагонное отделение и отделение главного механика, отдел эксплуатации. Хочется отметить бригадира Ю. Н. Бесчестникова, старших мастеров В. П. Каширина, А. Б. Масленникова, слесаря В. И. Самофалова и других. Одна из лучших бригад, которую возглавляет В. Ф. Пономарев, удостоена юбилейной грамоты в честь 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина. Сорок четыре водителя награждены знаком «За работу без аварий». Работа рационализаторов Н. Н. Пряхина, Н. А. Кутуева, В. Ф. Пономарева и других способствует качественной подготовке трамваев к своевременному выходу их на маршруты.

Накануне юбилея в депо был организован смотр-конкурс профессионального мастерства слесарей по ремонту подвижного состава. Победителями конкурса стали В. И. Самофалов, Б. И.

Баранов, Ю. Е. Кононов. Северное депо — кузница кадров трамвайщиков. За полвека здесь были подготовлены многие сотни слесарей, водителей и других специалистов.

— Юбилейная дата — повод для подведения итогов, — сказал начальник Северного депо Борис Иванович Баранчиков, — Мы ежегодно перевозим около тридцати миллионов пассажиров. Для дальнейшего совершенствования перевозок проводим исследования, изучаем и создаем оптимальные схемы движения, на самых напряжённых маршрутах увеличиваем скорость и число вагонов. Трамвай ещё многие годы будет служить людям.

И. СЕРДЮКОВ,
внештатный корреспондент «Курской правды».

Рассказывая об истории Курского трамвая, нельзя не рассказать и о его людях. О лучших из них не раз писали газеты. Некоторые из этих статей не только рассказывают о достижениях конкретного человека, но и дают представление о том времени с точки зрения современника и свидетеля событий далёкого, и не совсем, прошлого. Одну из таких статей — о водителе трамвая Валерии Баженове — хочется привести полностью. Опубликована она была в газете «Молодая гвардия» в номере за 20 февраля 1980 года. **«Твой молодой современник. ПРОФЕССИЯ ИЗ ДЕТСТВА.»**

Это была самая короткая командировка в моей журналистской практике. В областном комитете защиты мира одним из постоянных вкладчиков в Советский фонд мира назвали молодого водителя трамвая Валерия Баженова. В трамвайно - троллейбусном управлении я узнал график его работы, в назначенный час вышел на остановку прямо напротив редакции и, заведя вагон с нужным номером, постучался в стеклянную дверь...

Пусть простят меня ревизоры из службы безопасности движения, иначе им пришлось бы отобрать все три цветные вкладыша в книжке водителя: за нарушение сразу нескольких незыблемых правил. Перво-наперво впустил в кабину постороннего. Тот отвлекал его досужими вопросами. Баженов же на них подробно отвечал и рассказал много такого, что наверняка будет интересно узнать тысячам других горожан, которые по несколько раз на день пользуются трамваем.

«МНОГОУВАЖАЕМЫЙ ВАГОНОУВАЖАТЫЙ»

— А так ли уважаема профессия водителя трамвая? спросил я Баженова. — Говорят, на белом свете насчитывается тридцать тысяч различных профессий. В современной иерархии престижных специальностей твоя вряд ли войдет в первую десятку...

— Судя по тому, что водителей трамваев не хватает, это так. Но, в конце концов, всякое сравнение хромает: шофер когда-то был в таком же почёте, как позже — летчики, а нынче — космонавты. Помню, на курсах в Северном депо всегда старались урвать друг у друга лишнее время практики. А инструктор осаживал: «Угомонитесь вы, еще надоест!» Так вот, за все время работы — без малого три года — я ни разу не вышел на смену без настроения. Не надоело. Потому что нравится мне эта работа, моя специальность.

- А не случилось слышать: «Не мужское это дело: по накатанным рельсам кататься. Вот БелАЗ с рудой водить — это да!»

— Приходилось, и не раз. Что могу сказать: в наших депо на каждые сто водителей — лишь один представитель сильного пола. А между тем эта, с виду легкая профессия, требует недюжинной силы и выносливости, ведь работаем с утра и до глубокой ночи. И что греха таить, мы в более выгодном положении, чем наши милые женщины. На них хозяйство, семьи, дети. Впрочем, все могут уставать... На этот случай предусмотрена в кабине рядом с тормозом педаль безопасности. Отрегулирована она так, что стоит водителю уснуть или, скажем, потерять сознание, как трамвай останавливается.

С этими словами водитель лишь чуть-чуть ослабил ногу на педали — и тут же мы словно упёрлись в невидимую стену. Завизжали тормозные колодки, заскрежетали колёса по рельсам, и трамвай встал, как вкопанный. Дело было на пустынном перегоне к «Химволокно», в салонах — ни души, поэтому — никто не пострадал.

— Спасибо, — сказал Я, потирая шишку на лбу. — Очень доходчиво.

— ...Что же касается первой части вопроса, - перешёл Баженов на серьезный лад, — то не так уж рельсы гладки...

УХАБЫ НА РЕЛЬСАХ

— Как ты думаешь, с какой средней скоростью мы водим наши «экспрессы»? — продолжал он.

— Ну, ...километров тридцать, — наугад брякнул я, припомнив, как томительно медленно тянется порой трамвай. Особенно когда спешишь.

— Тринадцать! А кое-где вообще ползем, как черепахи. Например, спуск от Южной автостанции до вашей редакции положено преодолевать за девять минут, делая по пути две остановки. Добро, когда скорость ограничивается из соображений безопасности, но иногда спотыкаешься на ровном месте или, того хуже, свои же коллеги начинают палки в колеса вставлять...

- ?

— Поясню. Это только в геометрии Евклида параллельные нигде не пересекаются. В жизни же встречаются. Те же трамвайные рельсы. На перекрестках. Там, где стоят трамвайные стрелки. Наверное, не раз наблюдали картину: на полном ходу трамвай тормозит у развилки, выскакивает водитель с ломиком и двигает стрелку в нужную сторону. А между тем в современном трамвае, нажимая кнопку, можно переводить стрелку прямо из кабины. Не простую, конечно, автоматическую. У нас недавно оборудовали две. Только ни одна не работает. По моим же подсчетам, на город надо пять-шесть автоматических стрелок. Мы же по-прежнему двигаем их вручную. Медленно, неудобно, опасно. Сколько раз из-за этого трамваи пересчитывали шпалы!

— Что же, стрелочник виноват в том, что часто тормозит трамвай!

— Не только. Ещё — трамвайные абонементы.

АБОНЕМЕНТНЫЕ МОМЕНТЫ

...Да, да, те самые прокомпостированные свидетельства честности пассажиров. В автобусах и троллейбусах водители давно уже их не продают. Мотивы: за те несколько секунд, что водитель занимается продажей, транспорт по сути дела неуправляем. У нас же, посчитали, руки свободны, значит, можно оставить, хотя в управлении лежит письмо за подписью 180 человек с просьбой: освободите, ради бога, от этой нагрузки, — иначе не назовешь. План продажи абонементов — составная часть итога месячной работы водителя. Перевыполнение поощряется, невыполнение бьет по карману. Дело доходит до того, что в конце месяца, чтобы выполнить план и получить премию, некоторые берут про запас десятки пачек и вместо выручки сдают в кассу собственные деньги. Потом распродают их,

а выручку кладут в карман. Водители остаются при своих интересах, проигрывает только государство. А сколько из-за этих треклятых бумажек возникает ссор и конфликтов! Вот, кстати, смотри...

Мы спускались по улице Дзержинского к центральному рынку. Наперерез на всех парах нёсся другой трамвай и, несмотря на отчаянные звонки Баженова («сбиваюсь с графика!»), дороги нам не уступил. Первым подскочил к многолюдной остановке и «тянул», как говорят трамвайщики, всю дальнейшую дорогу. Мы же плелись сзади, пассажиров было мало, абонементы шли плохо... Что поделаешь: на трамвае не обгонишь, — рельсы в два ряда, не то, что

МОРСКИЕ МЕДЛЕННЫЕ ВОЛНЫ...

В разговоре Баженова то и дело всплывали морские словечки и термины. Я не преминул поинтересоваться: откуда?

— О людях, которые нашли свое призвание, говорят, что они мечтали об этой профессии с детства. Я же, кажется, с пеленок мечтал... о море. И добился-таки своего: окончил Одесскую мореходку, ходил рулевым на пассажирском судне Мурманского пароходства. А потом - списали на берег... Можно было бы переучиться на механика, но я, как хороший моряк, мечтал, в конце концов, стать капитаном, а из трюма на мостик не выбраться. Так в расцвете сил оказался не мели, без сухопутной специальности...

Помогло юношеское увлечение: стал работать в многотиражной газете фотографом. А однажды увидел объявление и вот... стал трамвайным капитаном! — с неуловимой горечью скаламбурил он.

— Странная ирония судьбы: жили мы раньше рядом с депо, и пацанами, помню, часто играли в вагоновожатых. Так что корни привязанности к трамваю все-таки в детстве. Нравится мне эта работа: все время разные дороги, люди. У неё есть, например, свой Звездный маршрут: 108 минут занимает поездка туда и обратно. Гагарин за это время уже земной шар облетел. Очень интересно наблюдать за просыпающимся или вечерним Курском. По опыту даже могу сказать; что идет вечером по телевизору: когда недавно показывали «Семнадцать мгновений весны», город словно вымирал, все следили за хитроумными комбинациями Штирлица. Только мы, водители, не всегда смотрим фильмы: жесткий, скользящий график работы,

выходные дни среди недели. Но отдыхать привыкли активно. Я, например, не оставляю увлечений фотографией и велоспортом. Третье лето подряд участвую в самодеятельных велопробегах. В 1979 году: Курск — Москва. В олимпийский год от пограничного селения Леушаны до 1980 километра, что в Тульской области. Наконец, прошлым летом проехали всю трассу Олимпийского огня. Сейчас планируем махнуть в Таллинн. Жаль только, что в этих пробегах от нашей области участвовал только я. Остальные ребята из Орла и Тулы. Наш же спорткомитет инициативу не поддерживает. И это в Курске, на родине олимпийского чемпиона Чаплыгина!

ОТСТУПЛЕНИЕ АВТОРА

Как же так? — спросит озадаченный читатель, — все о нём да о нём, о проблемах городского транспорта и спорта... А когда же по теме разговор? А это и есть наша тема - рассказать об одном человеке из целой когорты постоянно помогающих делу мира на земле. Вы уже поняли, что Валерий Баженов — человек неравнодушный, любящий везде и во всем порядок и справедливость. Теперь легче объяснить, почему три года назад он пришёл к мысли: каждый месяц отчислять из своей зарплаты по десять рублей в Советский фонд мира.

Началось все с небольшой заметки в областной газете, где рассказывалось о бедственном положении детей в одной из слаборазвитых стран. У Баженова недавно родилась дочь и, как это сейчас принято, он застраховал её до совершеннолетия. Тогда и решил: «Для моей дочурки - это просто богатый подарок, а её сверстница за рубежом проживёт это время без игрушек, книг. Если проживёт вообще... От меня не убудет, а кому-то помогу...» Друзья-товарищи подумали: «Блажит Баженов!». Но тот принёс целую кипу литературы, рассказал о целях и задачах фонда, стал председателем первичной организаций комитета защиты мира — и зауважали его ещё больше. Когда недавно в трамвайно-троллейбусном управлении решили собирать средства в Фонд мира — откликнулись все. Но этого мало, считает Баженов. Хорошо бы хоть раз в году, например, 1 июня, в День защиты детей, всем курянам отработать смену безвозмездно. Как вы думаете?

ЗВЕЗДНЫЙ ЧАС

Час пик. Суета, нервозность, спешка... Надо сказать: во время нашей беседы Валерий не забывал объявить остановки, предупредить об осторожности на улице.

Говорят, на привокзальном маршруте он даже подробно рассказывает о всех достопримечательностях города. Все верно: если театр начинается с вешалки, то город, наверное, с трамвая. И ни разу не припомнил набившую оскомину фразу о неизбежной расплате за безбилетный проезд... Зато сейчас каждое объявление на остановке он заканчивал словами:

— Хорошего вам отдыха, товарищи!

И уставшие после работы, озабоченные люди распрямляли плечи, разглаживали лица улыбками. В кабину заглянул седой мужчина.

— И тебе счастливого пути, сынок!

В. Пищуяин».

А теперь о более общих аспектах работы Курского трамвая в 1980 году. И опять обратимся к документам. Из справки о подготовке к зиме 1980-81 годов от 15 сентября 1980 года:

«Подготовлены и приняты по актам все пассажирские вагоны и снегоочистители. Составлен список водителей (27 человек), закреплённых за снегоочистителями, с ними проведены занятия. Завезен песок. Заготовлено 4т зимней смазки для трамваев. Разработан план очистки путей от снега на время снегопада. Произведена сварка 780 стыков. Подготовлен весь трамвайный путь. Капитально отремонтировано 700м пути, реконструировано 1,4км пути. В 4 квартале планируется довести протяжённость реконструированного пути до 3,9 км. Заменен изношенный трамвайный контактный провод на протяжении 3-х километров. Произведена ревизия вагон-вышек и автовышек. Вся контактная сеть трамвая подготовлена к зиме».

Выполнение основных технико-экономических показателей за 1980-й год.

- Протяжённость пути - 71,2 км.
- Инвентарь - 166 вагонов Т-3.
- Пробег вагонов - 3960 тыс. км.
- Перевозка пассажиров - 30050 тыс. чел.
- Доход - 854 тыс. руб.
- Расход - 1870 тыс. руб.

- Среднесуточный выпуск - 128,8
- Коэффициент использования подвижного состава - 0,78
- Скорость сообщения - 15,1 км/ч.

Расход электроэнергии на движение трамваев за 9 месяцев 1980 года составил 16923 тыс. кВт/ч при плане 16510. Удельная норма расхода энергии на движение в 1979 году составила 146,39 кВтч/т.т.км.брутто. при плане 150,8, на 80-й год запланировано 149,6. Расход на прочее производственное энергопотребление составил 5,3% от общего.

Измерения удельного сопротивления движению на практике показали такие результаты: для вагонов Т-3 - 5 кг/т, а у троллейбусов 12 кг/т вместо положенных 9,7 кг/т. Из этого следует два вывода:

- а) трамвай экономичнее троллейбуса.
- б) качество ремонта троллейбусов оставляло желать лучшего.

Продолжалась работа по улучшению состояния путевого хозяйства: в 1980-м году сварено 802 стыка, установлено 40 междупутных и междурельсовых электрических перемычек, заменено 3,5 км загрязнённого балласта, реконструировано 4,8 км пути. Работы было много, так как весенняя балльная оценка пути составила 1574 балла. За 9 месяцев 1980 года заменено 16,5 км контактного провода трамвая, 16 секционных изоляторов, 3 пересечения с троллейбусной линией. По-прежнему большим местом трамвая оставалась линия до железнодорожного вокзала. Напряжение в контактной сети там временами снижалось до 370 В, что недопустимо. В 1980 году институт «Гипрокоммунэнерго» произвел расчёт контактных сетей трамвая и троллейбуса Курска, согласно этому расчёту надо было построить ещё 4 тяговых подстанции общей мощностью 6600 кВт.

Областным управлением коммунального хозяйства проводились проверки соблюдения режима работы промышленных предприятий и организаций, утверждённого решением горисполкома от 23.04.76. В ходе проверок выявлялись факты нарушения установленного режима, что приводило к перегрузке городского электротранспорта и создавало неудобства для населения.

С 22 по 25 мая проводились массовые проверки полноты оплаты проезда. Всего проверяющих было 206 человек, в том числе 13 работников милиции. Было создано 16 бригад, из которых 10 проверяли трамвай. Было проверено 1429 трамваев и 747 троллейбусов, выявлен 301 безбилетник, из них оштрафовано 154, остальные либо сбежали, либо не имели денег - престарелые с маразмом, приезжие и т.п.

В 1980-м году подготовлено 20 водителей трамвая, практически на каждого нового водителя приходилось по наставнику - водителей наставников было 20 человек.

В течение года поступило 5 новых трамваев. Благодаря этому и более тщательному уходу за вагонами почтенного возраста возвраты по технеисправности снизились в 2,4 раза и составили 252 случая против 605-ти за те же 7 месяцев прошлого 1979 года.

Возраст трамвая определяется не столько количеством лет, сколько пробегом. Состояние подвижного состава по пробегу было таково: до 200 тыс. км - 11 вагонов, от 200 до 300 тыс. км - 15 вагонов, от 300 до 400 тыс. км - 31 вагон, от 400 до 500 - 56 вагонов, свыше 500 - 52 вагона. Таким образом, большую часть вагонов можно отнести к категории «ветеранов труда».

Интересна статистика выбытий по технеисправности на начало августа 1980 года: 1 августа было 39 выбытий, 2-го - 32, 4-го - 33. Количество выбытий можно было сократить, назначив слесаря на конечной станции Южная автостанция, а так приходилось гнать в депо вагоны даже с пустяковыми неисправностями.

Опять стало ухудшаться состояние трамвайных путей. Балльная оценка пути весной 1980-го года увеличилась по сравнению с 1979-м годом с 1574 до 1913 баллов (за каждый выявленный при осмотре пути дефект начисляется один балл).

О состоянии трамвайного хозяйства и его деятельности за 1981 год можно составить довольно полное представление, пролистав один из архивов Облкомхоза, конкретно коммунальный отдел, дело №07-16. Вот что оттуда удалось почерпнуть:

«ДТП с трамваями: наезд на пешеходов - 4, по вине ТТУ - 1, падение пассажира - 1 - по вине ТТУ -1. За 1981 год не повреждено ни одного трамвая.

Длина одиночного пути трамвая - 71,2 км.

Сходы с рельсов: всего 35, по вине Службы пути 16, по вине водителей 14, по вине ЭНХ - 1. Повторных сходов 18, что говорит о несвоевременном устранении дефектов пути, приводящих к сходу вагона с рельсов.

Общественных ревизоров по безопасности движения (БД) - 21, общественных водителей-наставников - 37, количество отработанных на линии часов общественниками по соблюдению ПДД и техники безопасности - 2583. Выявлено 41 нарушение, проведено 226 бесед и лекций по БД, охвачено беседами 3408 человек. Среднесписочная численность водителей трамвая - 30 мужчин и 318 женщин.

Всего трамвайных маршрутов 8 - все с участками тяжёлого профиля. Конечных станций, удовлетворяющих требованиям ПТЭ - 8, все отдельно стоящие. 2 станции не удовлетворяют требованиям ПТЭ. Есть 4 ревизорских поста на участках с тяжёлым профилем. Все диспетчерские имеют телефонную связь. Для оперативного руководства движением имеется центральный диспетчер, диспетчера конечных станций, 20 ревизоров, в том числе 2 линейных ревизора движения.

В связи с подготовкой к зиме создана бригада по внедрению новой техники, приобретаются и изготавливаются стенды и приспособления для испытания и ремонта узлов и агрегатов подвижного состава. Ремонтные бригады в депо переведены на сдельно-премиальную систему оплаты труда, что положительно сказалось на качестве технического обслуживания подвижного состава.

В целом же работа трамвая в последнее время ухудшилась из-за ослабления контроля со стороны руководителей депо, мастеров, некачественного и несвоевременного выполнения заявок из-за значительного их количества. Большое количество вагонов ожидают ремонта из-за отсутствия запчастей для колёсных пар - подшипников, стаканов редукторов, шестерен.

Водители трамвая закреплены за вагонами, но допускаются случаи работы на незакреплённых вагонах. Во всех депо ежемесячно проводятся инструктивные совещания с водителями в присутствии руководителя управления, депо, служб и главного ревизора. Водители ежегодно представляются на награждение значком «За работу без аварий».

Всего тяговых подстанций 12, общей мощностью 24600кВт, из них полностью амортизированных - 6. В районе железнодорожного вокзала по прежнему отмечается падение

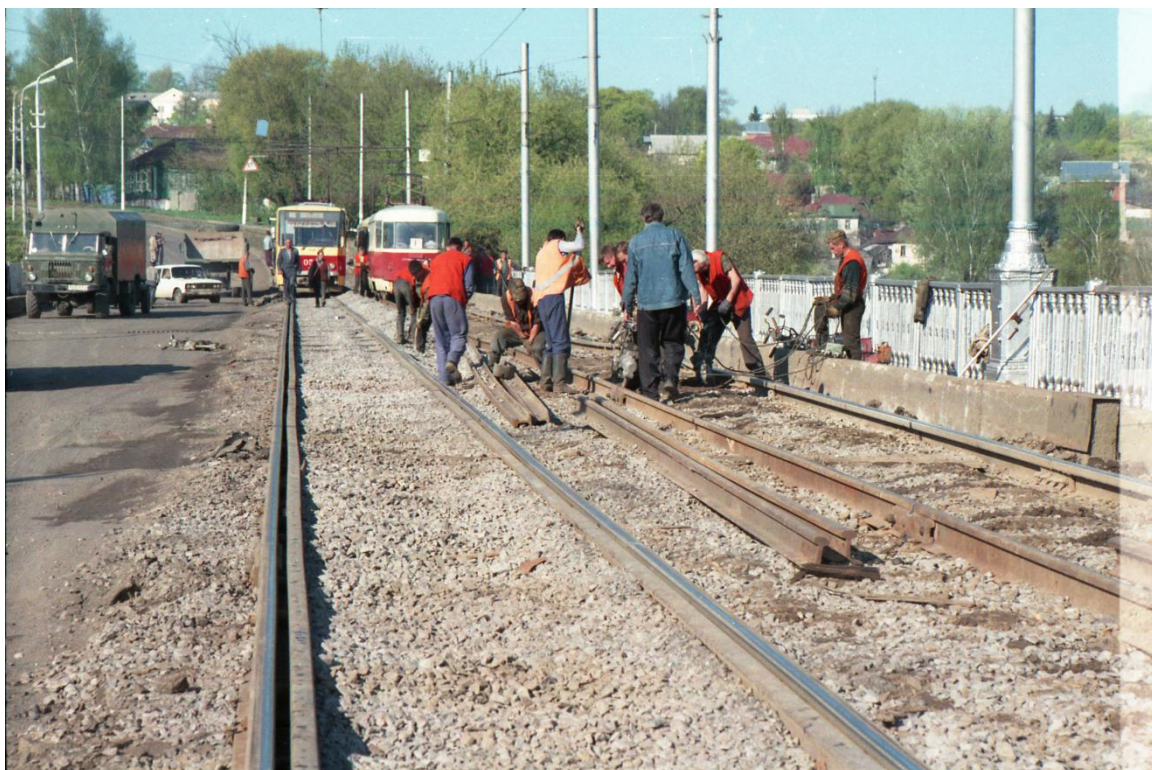
напряжения до 380 В. Задержек по вине ЭНХ за 9 месяцев 1981 года - 158 (в 1980 году 175) по причине большого износа контактной сети на некоторых участках. В последнее время проводится работа по реконструкции таких участков.

За 9 месяцев 1981 года реконструировано 4,12 км трамвайного пути, капитально отремонтировано 1,2 км. Балльность пути уменьшилась на 51,8% с 1574 в 1980 году до 816 в 1981-м. За 9 месяцев сварено 796 стыков - 73% к годовому плану. За это же время произошло всего 12 сходов. Имеется 8 снегоочистителей. Все они приняты по актам и готовы к зиме.

Быстрый износ рельсов и контактного провода происходил из-за высокой интенсивности трамвайного движения. К примеру, средний пробег вагонов за 1981 год составил 7919 тыс. вагоно/км. (За сутки - 21,19 тыс. вагоно/км).

Количество перевезенных пассажиров за год 60130 тыс. чел (за сутки 164,7 тыс. чел.). Среднее продолжительность работы вагона на линии в сутки 11,2 часа. Скорость сообщения благодаря улучшению состояния путей удалось повысить до 15,5 км/ч. Средняя длина поездки пассажира составляла 3,51 км. Всего пассажирских трамвайных вагонов на тот момент было 175».

На Кировском мосту трамвайный путь был на обособленном полотне, но обособление это было весьма относительным - между трамвайной линией и проезжей частью моста не было никакого ограждения. Плюс к этому встречное движение трамваев и автомобилей создавало благоприятные условия для лобового столкновения трамвая, следующего в сторону вокзала, со встречными автомобилями. Вопрос об установке бордюра на Кировском мосту поднимался неоднократно, но бордюр так и не был установлен, так как Мостострой дал заключение, что установка такого бордюра не обеспечит его целостность, то есть его невозможно будет надёжно закрепить, и в случае наезда на него автомобиля бордюр разрушится и создаст дополнительное препятствие для движения. В 50-е годы, когда строился этот мост, автомобильное движение не было таким интенсивным, и разграничение автомобильной дороги и трамвайной линии не было актуальным. Никто не предполагал, что через 25 лет после постройки моста такая проблема возникнет. А вот возникла. И решена была только в 2011 году после постройки нового Кировского моста, на который и перенесли трамвайную линию.



Вопрос о состоянии и мерах по улучшению работы пассажирского транспорта в Курске рассматривался 4 июня 1980 года и 17 марта 1981 года в облисполкоме, 25 апреля 1980 года на заседании горисполкома и на второй сессии горсовета 20 июня 1980 года, дважды на коллегии облупркомхоза (22 августа 1979 года и 18 июня 1980 года). Вот сведения, почерпнутые из отчётов о выполнении решений органов власти по улучшению состояния трамвайного хозяйства:

«За 10-ю пятилетку горисполком выделил ТТУ 90 квартир. В 1981 году выделено 15 коммунальных квартир и 4 облупркомхозом в доме для работников ЖКХ. Министерство ЖКХ за 10-ю пятилетку выделило Курскому ТТУ 4185т рельсов, 49000 шпал, три комплекта тяговых подстанций, 29,1км кабеля, 13 единиц машин и механизмов, 30 трамвайных вагонов. В 1981 году выделено 715 т рельсов, 1 комплект для тяговой подстанции, 4,2км кабеля, 10 трамвайных вагонов, 19,5т контактного провода.

За пять лет на развитие горэлектротранспорта израсходовано 2,48 млн. руб. Построено 7,3 км новых трамвайных путей (от Южной автостанции до КПИ и от ул. Сумской до ул. Малышева). Реконструировано и капитально отремонтировано 28,3 км трамвайных путей по ул. Энгельса, проспекту Кулакова, ул. В. Луговой с заменой 659-ти деревянных опор на железобетонные и металлические. Построены 2 новые тяговые

подстанции №1 и №14 мощностью по 1800 кВт каждая. Заканчивается строительство подстанции №13 мощностью 1800 кВт в Кировском районе.

Ежедневный выпуск увеличился на 19 единиц и составил 127 поездов. Коэффициент использования подвижного состава возрос по трамваю с 0,73 до 0,76. За десятую пятилетку перевозка пассажиров возросла по сравнению с 9-й пятилеткой на 7,35% и составила 394 млн. пассажиров. На маршрутах установлен 41 киоск по продаже билетов, организована продажа талонов через торговлю, Союзпечать, промышленные предприятия. Реализация талонов вне подвижного состава возросла с 29,8% до 44,4%. На 1982 год намечен переход на бескассовое обслуживание.

Ведётся работа по внедрению индуктивной связи Водитель-диспетчер. Часть трамваев имеют связь с КС-3 (пл. Добролюбова), КС-1 (Хлебозавод №2) и КС-6 (Волокно). С Курским политехническим институтом ТТУ заключило договор на разработку автоматизированной системы контроля за регулярностью движения «Сейм». На работу в ТТУ было направлено 24 молодых специалиста (14 с высшим образованием и 10 со средним техническим). Подготовлено через систему профтехобразования и учебный комбинат облупркомхоза: 50 слесарей-электриков, 33 слесаря-механика, 110 водителей трамвая, 116 водителей троллейбуса.

На строительство трамвайного депо на 150 мест на 1981 год было выделено 410 тыс. руб, но Минтяжстрой освоил всего 162,8 тыс. руб.

За 9 месяцев 1981 года трамваями перевезено 42947 тыс. чел., при плане 44625. План по пробегу трамваем выполнен на 97,5%, коэффициент использования подвижного состава снизился до 0,69 при плане 0,76, увеличилось число возвратов по техниисправности.

Причины:

- Недокомплект ремонтников - 106 чел.
- Недостаток запчастей.
- Ослабление контроля оплаты проезда.
- Закрытие движения в связи с реконструкцией пути по проспекту Кулакова и ул. В. Луговой.

Меры:

- Уточнён график ремонтов.

- Частично приобретены необходимые запчасти и агрегаты.
- Формируются бригады со сдельно-премиальной оплатой труда.
- 12 вагонов отправлены на капитальный ремонт на вагоноремонтные заводы.
- Усилен контроль за оплатой проезда.

2 трамвайных депо перегружены в 2,3 раза (всего 75 вагоно-мест на 175 вагонов). 22,5 км трамвайного пути требуют реконструкции с полной заменой основания, шпал и рельс (ул. Литовская - 4км, ул. Кр. Октябрь 6 км, пр. Ленинского комсомола - 12 км (одиночного пути).

В списках нуждающихся в квартирах числится 260 семей, недостаёт 50 мест в детсадах и яслях».

Из доклада начальника ТТУ Мамонтова о мерах, необходимых для улучшения работы городского электротранспорта:

1. Для ликвидации аварийных участков на контактной сети необходимо ежегодно выделять не менее 15т медного контактного провода.

2. Необходимо тяговые подстанции №4 и №10 оборудовать резервным питанием, для чего требуется 4км высоковольтного силового кабеля.

3. Поставить оборудование для перевода тяговых подстанций на телеуправление.

4. По постоянному току для замены и усиления питающих и отсасывающих кабелей требуется не менее 16 - 20км кабеля.

5. Для обслуживания контактной сети с открытым профилем пути требуется установить на трамвайные спецвагоны гидроподъёмники АГП-17 в количестве 2 шт.

6. Установить внеочередную заправку аварийных автомашин на АЗС.

7. Решить вопрос о подготовке кадров через систему профтехобразования и Курского железнодорожного техникума следующих профессий:

- электромонтёров контактной сети - 20-25 чел. в год,
- монтёров пути - не менее 20 чел. в год,
- слесарей-электриков подвижного состава - 50 чел. в год,
- слесарей-механиков - 50 чел. в год.

8. Усилить помощь ТТУ со стороны промышленных предприятий в изготовлении деталей и запчастей.

9. Состав кадров:

Водители:

- Северное депо - 170 план, 165 факт.
 - Южное депо - 177 план, 172 факт.
 - Рабочие:
 - Северное депо - 243 план, 204 факт.
 - Юное депо - 239 план, 161 факт.
 - Монтеры пути - 89 план, 68 факт.
 - Электромонтеры контактной сети - 167 план, 120 факт.
10. Необходимо провести реконструкцию Северного депо.

Численность работающих в трамвайном хозяйстве на сентябрь 1981 года составила 1705 чел.

С целью поиска путей улучшения работы Курского горэлектротранспорта в сентябре 1981 года было проведено заседание руководителей служб, депо, управленческого аппарата, представителей общественных организаций. На заседании было принято решение о внедрении опыта работы горэлектротранспорта Волгоградской области. Разработаны и утверждены горисполкомом мероприятия по улучшению транспортного обслуживания населения Курска на 1981 - 1985 годы».

На 13.04.1981 года в Курске имелось 8 маршрутов трамвая, которые обслуживал 171 вагон:

1. Хлебозавод - вокзал. 4,45 км
2. Вокзал - КПИ. 13,65 км
3. КПИ - Волокно. 15,45 км
4. Вокзал - ул. Малышева. 14,95 км
5. Волокно - Запольная. 16,85 км
6. пл. Добролюбова - ул. Малышева. 5,85 км
7. Южная автостанция - Волокно. 12,25 км
8. Хлебозавод - ул. Малышева. 11,1 км

На 11-ю пятилетку намечено строительство Восточного трамвайного депо (4,14 млн. руб.), трамвайных путей от нового депо до путепровода по ул. 2-я Рабочая и 8-е Марта протяжённостью 8,5 км с двумя тяговыми подстанциями №16 и

17 стоимостью 1,46 млн. руб, трамвайных путей от путепровода до ул. Маяковского по ул. Фрунзе и Октябрьской протяжённостью 3 км стоимостью 0,6 млн.руб.

Проект Восточного депо был разработан Гипрокоммундортрансом и утверждён распоряжением Совета Министров РСФСР от 29.04.1980г №563-р. Генподрядчик СМУ-6 треста Курскпромстрой приступил к работам по расчистке территории с марта 1981 года. В 1980 году депо не было принято Главком к комплектации - этот вопрос решали уже в 81 году. Кроме того, предстояло решить вопрос о переносе ЛЭП 110 Кв и 6 кВ.

Проект тяговой подстанции №13 по ул. Дубровинского был разработан Орловским филиалом института Гипрокоммундортранс и утверждён облупркомхозом в 1979 году. Генподрядчик - СМУ-6 треста Курскпромстрой.

Проект реконструкции трамвайных путей по ул. В. Луговой был разработан конторой Курскоблкоммунпроект и утверждён распоряжением облисполкома от 14 марта 1979 года №129-р.

Проект реконструкции трамвайных путей по ул. Энгельса разработан Орловским филиалом Гипркоммундортранса и утверждён распоряжением Облисполкома от 29.04. 1978 г №266-р. Генподрядчик РСУ-1 треста дорожного строительства. С помощью предприятий также были собраны рельсовые звенья на участке 2,3 км.

14 октября 1983 года начальник ТТУ Мамонтов направил начальнику облупркомхоза список лучших работников, проявивших активность и инициативу при подготовке хозяйства к зиме:

Лунёв Д.И. столяр троллейбусного депо.

Аспидов М.Ф. - электросварщик службы ЭНХ.

Могилёв Н.Н. - электросварщик Южного депо.

Среди служб и депо лучших результатов добилось Южное депо.

На 31 ноября 1983г. из 195 вагонов к работе в зимних условиях подготовлено 180, из 7 снегоочистителей подготовлены все 7. Проведен текущий ремонт пути (6,3км при плане 6км), капитальный ремонт пути (2,2км). Выполнен капитальный ремонт 5,4км контактной сети трамвая при плане 3км. Подготовлены все депо, диспетчерские, 14 тяговых подстанций. План капитального ремонта выполнен на 700 тыс. руб. против 697,7 по плану.

Укомплектованность кадрами водителей трамвая 93% (304 против 325 по плану). (Подписана справка главным инженером ТТУ Чернышовым А.М.)

На 23 октября 1984г. капитально отремонтировано 1,4 км трамвайного пути, текущий ремонт сделан на протяжении 4,52км пути, сварено 158 стыков. На капитальное строительство в 1984 году выделено 1459,7 тыс. руб. - все средства шли на строительство Восточного депо, 2,4 км трамвайного пути, двух тяговых подстанций.

Сравнительная таблица по основным технико-экономическим показателям за 1980 - 1985 годы.

Показатели	1980г	1981г	1982г	1983г	1984г	1985г план	1985г факт
Перевозка пассажиров, тыс. чел	59165	57617	59156	57499	58597	59000	55160
Пробег вагонов, тыс. вагоно-километров	7920	7851	8021	8042	8100	8138	7654
Тариф, коп.	2,85	2,85	2,85	2,86	2,86	2,88	
Себестоимость, коп.	6,32	6,72	7,39	8,19	8,40	8,77	
Убытки, тыс. руб.	2054	2232	2685	3066	3242	3468	
Расходы на 1 вагоно-километр, коп.	47,25	49,34	54,50	58,50	60,73	63,55	

За 9 месяцев 1984года освоено 1157 тыс. руб. или 79% к плану. Введена тяговая подстанция, трамвайные пути в северо-западном районе. По строительству депо освоено 636 тыс. руб. при плане 624,9 тыс. руб.

В 1984 году в ТТУ внедрена установка автоматического регулирования потенциала рельсовой сети, что явилось важным средством снижения блуждающих токов, которые приводят к коррозии металлических и железобетонных конструкций,

находящихся в земле и которые являются одним из самых важных недостатков трамвая.

В 1984 году Курский трамвай перевёз 38842,5 тыс. человек. Доходы составили 1112,4 тыс. рублей.

В справке Облупркомхоза исполкому областного Совета за 1.03.1984 года отмечена среди передовиков производства водитель трамвая 1 класса Королёва Нелли Ивановна. Нельзя не упомянуть ещё и о водителе трамвая Родионовой Анне Константиновне, тем более что о ней даже писала «Курская правда» в статье за 26 декабря 1985 года:

«ЧЕЛОВЕК И ЕГО ДЕЛО. ИДЕТ ТРАМВАЙ ПО ГОРОДУ...»

Впервые увидела её на портрете в галерее передовиков Южного трамвайного депо. На меня смотрела чистыми спокойными глазами простая русская женщина. Внизу подпись: Родионова Анна Константиновна. Потому сразу узнала Анну Константиновну при встрече. Она удивилась, услышав о цели моего прихода: «Обо мне писать, потому что хорошо работаю? Так что же в этом особенного?» Потом всё же разговорились, с волнением вспоминала Родионова свою молодость, первые рабочие шаги.

...Бежит трамвай по рельсам. Аня смотрит из окна вагона на плывущие мимо дома, кинотеатры, заводы, новостройки, стараясь всё получше запомнить. В такие минуты вспоминается ей щигровское село Знаменка: луга с душистым разнотравьем, светлая тропинка от родного дома до колхозного поля, куда она ранней зорькой ходила на работу. С детства умела пахать, сеять, косить, печь вкусный крестьянский хлеб. Но воспоминания эти короткие. В вагоне много людей — одни выходят, другие входят. Все куда-то спешат, торопятся. И в этом движении Аня ощущает ритм жизни большого города. Так начинались её трудовые будни после окончания курсов кондукторов той далекой весной, 31 год тому назад. Работа кондуктора была немудрёная: снуёшь с сумкой между пассажирами взад-вперед по вагону, принимаешь от них деньги, выдаёшь билеты, объявляешь остановки.

Пройдет немного времени, и она всё чаще станет задумываться: «Что же это я, молодая, сильная, так и буду ходить с сумкой по вагону?» Захотелось научиться самой водить трамвай. «А смогу ли, не сробею, ведь ответственность-то какая? — идя со смены, задавала себе вопросы и тут же успокаивала: — Не боги горшки обжигают, другие ведь могут, а я чем хуже?» Итак, решила. Училась, радовалась первым удачам

и с каждым днем, с каждым рейсом чувствовала себя увереннее, спокойнее. За три месяца освоила новую профессию. Конечно, мастерство пришло не сразу и не само собой. Пройдут годы, лишь потом будут победы, награды, почет. Но с первого часа самостоятельной работы не было и тени равнодушия, всё выполняла точно, чётко. Досрочно присвоили ей 2-й класс, а вскоре и 1-й.

Восстанавливая в памяти всё, что тогда чувствовала, Анна Константиновна улыбается, молодеет: — «Считала свою работу романтической. Ведёшь вагон — кругом широкий обзор, радостно стучит сердце: нравится, что трамвай беспрекословно подчиняется рукам. И с гордостью думаешь о том, что сотни людей благодаря тебе без опозданий приезжают на работу, к поезду, домой...»

Многие помнят те трамваи. Они с грохотом и скрипом проносились по улицам. Зимой не отапливались, окна изнутри покрывались толстым слоем льда. Водитель всю смену работал стоя: так была устроена система управления. Всё это было. И потому с особым чувством Анна Константиновна говорит о больших переменах в депо:

— «Сейчас трамваи и красивы, и комфортны, и условия работы совсем иные. Поэтому нас, «старых» водителей, порой огорчает и возмущает, как это некоторые из молодых умудряются опаздывать, недобросовестно относиться к своим обязанностям. Сделаешь замечание, а в ответ: «Что сравниваете, то было одно время, сейчас — другое». Да, сейчас время другое. И жить, и работать стало легче, но зато и спрос с каждого больший. От нашей надёжности, от того, как будем трудиться, зависит будущее, а главное — мир на земле. Ради этого и надо трудиться, не жалея себя».

Став членом ленинской партии, А. К. Родионова ещё больше предъявляла требований к себе, к людям. Её рабочее место было не только в кабине трамвая. Как член партбюро Южного трамвайного депо добросовестно выполняла все партийные поручения, проводила воспитательную работу среди молодёжи в качестве наставника. Одновременно повышала и своё мастерство. Кроме всего, была неизменной участницей художественной самодеятельности деповцев.

...Тогда она и не подозревала, какой тяжестью обрушится на неё беда: схоронила мужа — отца двоих малолетних детей. Как быть? В депо пошли навстречу — освободили от работы в

ночное время. А ранние утренние смены? Вставала до рассвета, будила, одевала детей, полуторагодовалую Людочку и пятилетнего Олежку, относила одного в ясли, другого в садик. И бегом в депо. — «После смены приведу детей домой, а сама падаю на постель, как сноп. Бывало, закрою глаза, и всё равно вижу дорогу, рельсы...»

...Бежит трамвай по рельсам, улетают все печали и тревоги: надо быть предельно сосредоточенной, внимательно следить за пешеходами, дорогой, перекрёстками, контактной сетью. Самое главное, не задержать движение, не выбиться из графика. Даже при неисправностях надо всеми возможными средствами отбуксировать вагон в депо, чтобы не помешать идущим следом, не создать «пробку». Анна Константиновна старалась не допускать ни малейшего сбоя: коммунист-наставник должен быть примером для всех. Более двадцати стажёров прошли её добрую школу.

За успехи в труде и общественной жизни А. К. Родионова была удостоена высоких наград — орденов Трудового Красного Знамени, Октябрьской Революции, а потом и «чисто водительской» награды — знака 2-й степени «300 000 километров без аварий». Бережно хранит она грамоты, знаки: ударника пятилетки, победителя соревнования...

В депо — бригадная организация труда. Закон прост: работают на единый наряд, по принципу: один — за всех, все — за одного. Это побуждает каждого совершенствовать своё умение, быть заинтересованным в результатах работы всей бригады. Да и дружба укрепилась. Отсюда и успехи. Бригада, в которой трудится Анна Константиновна, не раз занимала призовые места в соцсоревновании. Техника редко подводит, обслуживают её опытные, умелые слесари М. П. Ерохин, А. С. Конорев, А. П. Сафронов. Но, миновав ворота трамвайного депо, водитель работает уже в одиночку. И от его опыта, стараний зависит, вложится ли он в график, сработает ли без аварий, нарушений, сохранит ли в исправности вагон, да и, что не менее важно, проявит ли к пассажирам чуткость, внимание. Вот из этих слагаемых каждого водителя зависит общий успех — и бригады, и всего депо.

А. К. Родионова свои личные обязательства выполняет с честью. Нынешнюю, одиннадцатую пятилетку закончила к 7 ноября в прошлом году и с тех пор работает уже в счет будущей, двенадцатой. Хороший подарок XXVII съезду партии!

Летом проводился слёт передовиков Ленинского района. В нём участвовала и Анна Константиновна. Приятной наградой была поездка в братскую Болгарию по бесплатной путёвке.

— «Сейчас Родионова — профгруппорг в своей бригаде, — говорит начальник Южного трамвайного депо Н. А. Беляев. — В работе всегда первая, постоянно выполняет план на 135 процентов. Дорожит честью предприятия».

...Идут годы. Выросли дети. Они рядом с ней — помощники. Ей светло и надёжно с ними. Может быть, и в этом источник её сил.

Т. ПАЗИНИЧ».

В 1985 г. завершилось строительство новой трамвайной линии в Кировском районе в завокзальную часть города через новый путепровод, перекинутый над путями железной дороги. При этом улицы Фрунзе и 8-е Марта из сельских (там до этого не было асфальта) стали городскими. Появились тротуары. Две двухполосные дороги были разделены трамвайной линией, расположенной на обособленном полотне. А вот на улице 2-я Рабочая пришлось потесниться автомобилям – там трамвайную линию также сделали обособленной, но для автомобилей осталось по одной полосе в каждую сторону, которые были разделены трамвайной линией, проходящей по оси улицы. Движение трамваев маршрута № 1 от хлебозавода до КЗПА открылось 29 ноября того же года. Первый вагон по новому маршруту вела Надежда Васильевна Мелихова.



В декабре 1986 года рядом с заводом КЗПА на улице 2-й Агрегатной было введено в эксплуатацию новое трамвайное депо на 150 вагономест, которое назвали Восточным. Об истории его создания стоит рассказать подробнее.

Место для строительства Восточного трамвайного депо было выбрано идеальное. Большая, почти в восемь гектаров, площадь позволила избежать крутых поворотов линии. Цеха построили просторные, светлые, предусмотрев все условия для ремонта, стоянки вагонов, а также для отдыха водителей и ремонтников. Выбор места определялся и потребностями города. В конце 70 — начале 80-х годов в этом районе города были построены и расширены производственные мощности крупнейших предприятий города — АПЗ-20, КЗПА, «Счетмаша», Комбината лекарственных средств. Только автобусы не могли обеспечить своевременный подвоз и вывоз рабочих. Депо в этой части города было жизненно необходимо.

...К этому периоду в ТТУ сложилось крайне тяжелое положение. «Состарилась» большая часть подвижного состава, слаба стала материальная база подразделений, требовали капитального ремонта путевое хозяйство и контактная сеть. Как следствие, ухудшилась работа по всем показателям. Было несколько объективных причин такого бедственного положения, но главная из них — халатное отношение к делам бывшего руководства. К такому выводу пришли в горкоме партии и исполкоме горсовета.

Прежнее руководство ТТУ ушло в отставку. Новым начальником трамвайно-троллейбусного управления бюро горкома назначило Александра Владимировича Дегтярева. Он был известен в Курске как знающий, опытный руководитель автотранспортных предприятий, имеющий организаторский талант, а главное — умеющий находить подход к людям. Подобралась и надежная команда руководителей разных рангов. Дегтярев внимательно изучил сложившуюся обстановку, установил деловые контакты в министерстве.

В кратчайшие сроки при постоянной нехватке средств удалось провести капитальный ремонт путевого хозяйства и контактной сети, подготовить их к работе на линиях нового для города подвижного состава. Ожидаемые трамваи «Татра - 3М» имеют вынос кузова на поворотах 1,9 м, и была возможность соприкосновения встречных вагонов. Для предотвращения этого

надо было перенести ряд опор контактной сети и изменить радиус «кривых», увеличить ширину между путями. Провели коренную перестройку в работе всех подразделений и Управления в целом. И хотя появились первые сдвиги, главная проблема — приобретение значительного количества новых трамвайных вагонов — не решена. Как всегда стоял вопрос: где брать деньги? Дегтярев вновь отправляется в министерство. Ему обещают: сдадите в срок новое Восточное депо, часть вагонов получите бесплатно. Все силы были брошены на ускорение строительства депо.

Городской штаб возглавил первый секретарь горкома партии Анатолий Михайлович Бувалин и председатель горисполкома Геннадий Глебович Плотников. Позднее последнего заменил Николай Васильевич Головин. В состав штаба вошли также руководители ТТУ, ряда предприятий города и строительных организаций. Ежедневно утром на стройке проводились «планерки», заслушивались отчеты всех участников строительства о проведенной работе, о планах на следующий день, давались задания. Те, кто с ними не справлялся, естественно, получали «на орехи». И строительство, считавшееся в то время «долгостроем», стало медленно продвигаться к финишу.



Стройка стала поистине всенародной, в ней принимали участие все категории горожан — рабочие и служащие, студенты техникумов и вузов, учащиеся ПТУ и школ. В свободные от работы дни здесь трудились и работники ТТУ.



Не хватало стройматериалов и оборудования. Иногда казалось, что иссякли последние силы, но потом появлялось, как говорят, второе дыхание и работа продолжалась.

Стройку постоянно курировали начальник горкомхоза Николай Иванович Фатьянов и заместитель начальника облупркоммунхоза Станислав Андреевич Малыхин. Непосредственное руководство ходом строительных работ осуществлял заместитель начальника ТТУ по капитальному строительству Михаил Иосифович Рабин, незаменимым его помощником был первый начальник Восточного депо Николай Николаевич Грешилов, ныне известный как руководитель корпорации ГРИНН.

В декабре 1986 года состоялось торжественное открытие депо. Специалисты воинской части вручили руководителям Трамвая символический ключ.

Вот что писала об этом событии «Курская правда» 7 января 1987 года:

«НОВОСЕЛЬЕ ТРАМВАЙЩИКОВ. Репортаж.

Государственная комиссия приняла в эксплуатацию трамвайное депо в Кировском районе Курска. Мы побывали в

новом депо за несколько дней до его пуска. В основном, вспомогательном и административно-бытовом корпусах ещё хлопотали строители и монтажники, завершая свои работы. Из диспетчерской стройки то и дело звонили по телефону к поставщикам, просили доставить последние кубометры раствора, бетона. Немало забот было и у начальника ПТО СМУ-6 треста «Курскпромстрой» А. П. Гончарука, прибывшего сюда для организации завершения дел. Вместе с нами он направился на объекты стройки.

...Главный корпус. Сияют белизной стены боксов в лучах зимнего солнца, проникающих через стеклянные фонари. Всюду чисто. Смонтировано технологическое оборудование. Натянуты контактные сети. Все это — дело умелых рук большого коллектива строителей и монтажников, которым помогали труженики объединений «Электроагрегат», «Счетмаш», ГПЗ-20, других предприятий района и города. Мы встретились здесь с А. К. Жмыховым — бригадиром СМУ-6 «Курскпромстроя». Его бригада выполнила большой объём работ по кирпичной кладке, бетонированию.

— «Тридцать человек у нас, — рассказывает он. — И все как на подбор люди работающие, старательные. Хорошо работали плотники Михаил Пашков, Геннадий Жиляев, каменщики Сергей Сорокин, Иван Шепелев, бетонщик Александр Долматов... Благодаря бригадному подряду повысили и темпы, и качество работ. Гордимся трудовым вкладом в строительство важного объекта».

Восемнадцать строительных и монтажных подразделений участвовали в сооружении трамвайного депо. Наибольший объём выполнил генподрядчик — трест «Курскпромстрой». Здесь трудились СМУ-6 и СУ-3. Первое из них производило земляные, бетонные, кирпичные работы, второе — монтаж конструкций. Руководили коллективами старшие прорабы Л. М. Шайдевич, С. И. Брынцев и прораб В. П. Богачев.

Одним из первых завершил монтаж вентустановок участок, возглавляемый старшим прорабом В. А. Соглаевым (КМУ-2 треста «Юговостоксантехмонтаж»). Особенно хорошо потрудились бригада Н. М. Зайцева. Умение, старательность проявили и монтажники технологического оборудования под руководством начальника участка А. С. Кострова.

— «Нам пришлось, — сказал он, — до последних дней перед пуском депо вести монтаж оборудования — оно поступало с

перебоями. Несмотря на это, справились с заданием. В этом большая заслуга бригад Игина и Нагорного».

Успешно выполнили свои задания СУ-2 треста «Курскспецстроймеханизация» (старший прораб Р. А. Крипицер) на устройстве трамвайных путей, сетей водопровода и канализации и курское управление «КМАэлектромонтаж» (старший прораб В. Ф. Кострикин) на монтаже контактных сетей, кабельных линий, силового электрооборудования. Немало добрых слов высказано и в адрес отделочников ССМУ-45 треста «Спецотделтяжстрой» (начальник Н. Т. Гусенцев). На отделке объектов депо высокое профессиональное мастерство проявили бригады: штукатуров — В. И. Евдокимова, маляров — А. А. Вдовченко, плиточников — Г. Б. Разиньковой, кровельщиков — И. Н. Татаренкова. Нет надобности перечислять все подразделения, участвовавшие в строительстве Восточного трамвайного депо. Каждое из них в трудовом содружестве с рабочими промышленных предприятий города внесло свой достойный вклад в осуществление поставленной социальной задачи. Важный городской объект — в строю.

- «Если Северное и Южное депо, — рассказывает начальник трамвайно-троллейбусного управления А. В. Дегтярев, — рассчитаны на 75 вагонов, то Восточное — на 150. Введена в строй также еще одна электроподстанция. Это позволит в утренние и вечерние часы «пик» открыть дополнительный маршрут «Железнодорожный вокзал — КЗПА, увеличить число вагонов на маршрутах, перевезти в 1987 году на два миллиона пассажиров больше, чем в 1986-м. Мы должны получить 20 новых более комфортабельных трамвайных вагонов...

В. МАЛАФАЕВ,
корр. «Курской правды».

Главным же событием этого периода у трамвайщиков, пожалуй, стало прибытие в Курск сразу 40 трамвайных вагонов новой для города серии «Татра-Т6В5», которые в нашей стране по ряду причин пришлось назвать «Татра-ЗМ». Половину из них министерство, как и обещало ранее, передало ТТУ бесплатно. Да и остальные в то время стоили сравнительно недорого — не более 138 тысяч рублей.



Расскажу подробнее об этих вагонах. Tatra T6B5, известный также в бывших странах СССР под торговой маркой Т-3М — чехословацкий высокопольный четырёхосный трамвайный вагон с электрооборудованием импульсного регулирования, выпускавшийся серийно предприятием АО «ЧКД Прага» и «Прага — Смихов» с 1983 по 1998 год. После банкротства первоначального производителя досборку ранее заложенных вагонов и их продажу покупателям осуществляло предприятие «Inekon Group» вплоть до 2007 года включительно, последние четыре вагона были поставлены в Уфу в конце 2007 года. Вагоны этого типа эксплуатируются в городах России, Украины, Латвии, Болгарии и КНДР.

В 1990-х годах украинское предприятие Татра-Юг на мощностях днепропетровского завода Южмаш по приобретённой у чехов лицензии на базе вагона T6B5 построило 38 вагонов этого типа, а также производит новые модернизированные вагоны на базе этой модели, которые были названы К-1.

Трамвайные вагоны T6B5 могут эксплуатироваться самостоятельно или в составе двух или трех вагонов, управляемых с одного поста управления по системе многих единиц. Управление вторым вагоном с пульта первого возможно даже в случае, если тяговое электрооборудование первого вагона неисправно.

Конструкция тележек обеспечивает надёжную эксплуатацию вагона во всём диапазоне скоростей и загрузки, а также плавный ход с точки зрения пассажиров и водителя. Составной частью тележки является механический дисковый фрикционный тормоз, размещённый на валу двигателя, и

электромагнитный рельсовый тормоз. Тележки существуют на три колеи: 1000 мм, 1435 мм и 1524 мм.

Отопление салона производится электрическими отопительными корпусами, помещёнными в боковых каналах кузова вагона и питаемых от контактной сети. Регулирование мощности отопления двухступенчатое.

Освещение пассажирского салона люминесцентное, питаемое от аккумулятора с помощью индивидуальных транзисторных преобразователей. Аварийное освещение обеспечивается тремя светильниками, размещёнными вблизи входных дверей. Внешнее освещение вагона осуществляется лампами накаливания.

Сиденье в кабине водителя можно регулировать как вдоль, так и по высоте. Размещение элементов управления и контроля, как и измерительных инструментов на месте водителя было предложено с учётом эргономических требований. С целью обеспечения широкой зоны видимости на передней лобовой части вагона помещены два «дворника» с электрическим приводом и стеклоомыватель. В верхней части кабины находится лобовой перематываемый транспарант с подсветкой и противосолнечная ширма. Вентиляция места водителя естественная с помощью открывающейся боковой форточки, или принудительная вентилятором калорифера. Отопление кабины производится тёплым воздухом из калорифера.

Трамвайный вагон оборудован тяговым приводом типа TV3, использующим самовентилируемые тяговые электродвигатели типа ТЕ-023. Двигатели на каждой из тележек соединены последовательно и управляются своим тиристорно-импульсным преобразователем, которые вместе с переключателем тягового режима на тормозной, реверсирующими контакторами и входным индуктивно-емкостным фильтром находятся в самостоятельно вентилируемом отсеке.

Для питания низковольтных цепей и подзаряда аккумуляторной батареи на вагоне установлен статический преобразователь 600В в 24В постоянного тока, что обеспечивает более высокие эксплуатационную надёжность и КПД преобразователя. В электропривод входит система защиты от буксования и юза, обеспечивающая благодаря идеальным регуляционным способностям тиристорного импульсного преобразователя быстрое выравнивание разности скоростей

вращения колес. Это не только гарантирует эксплуатационную надежность при торможении, но и уменьшает износ бандажей.

К сожалению, чешские специалисты не учли, что при эксплуатации вагонов на тяжелом профиле (уклонах) юзы и проскальзывания неизбежны, поэтому зачастую вагоны просто не могли тронуться с места из-за «умной» автоматики, посыпавшей непрерывно пути песком для улучшения трения, и срабатыванием рельсовых электромагнитных тормозов задней тележки для сравнивания числа оборотов отдельных осей. Поскольку эта автоматическая система себя не оправдала, она была отключена у вагонов при прохождении первого же планового ремонта.

Тяговые характеристики вагона задаются электронным регулятором, который получает сигналы с информацией от приборов управления вагоном и тягового привода. Существуют также две более современные модификации, произведенные приемницей завода ЧКД компанией Inekon: T6B5-RA и T6B5-MPR.

Технические характеристики:

- Максимальная скорость 75 км/ч
- Масса 18,9 т
- Мест для сидения 40
- Стоячих мест 80
- Полная вместимость 166 (8 чел/м²)
- Напряжение сети 600 В
- Напряжение бортовой сети 24 В
- Тип тягового редуктора с цилиндрическими и коническими зубчатыми передачами
- Количество дверей 3

Габариты

- Длина 15,300 мм
- Ширина 2500 мм
- Высота 3145 мм
- База 7500 мм
- База тележки 1900 мм
- Диаметр колёс 700 мм

Двигатели

- Тип двигателя ТЕ 023
- Мощность 4х45 кВт

Трамвайные вагоны Т6В5SU поступали исключительно в Восточное депо на протяжении четырех лет: 1987, 1988, 1989 и 1995 годов. Помимо выделенных 40 вагонов город приобрел еще 35 за свои средства.

В целом трамваи Т6В5 были совершенны. К слову, еще очень долго ни один завод у нас и зарубежном не смог создать вагон даже близко походивший на чешский Т6В5. Эти вагоны отличаются надежностью, плавностью хода, удобством для пассажиров и могут эксплуатироваться в разных климатических условиях.

Первым днем начала работы Восточного депо как эксплуатационного предприятия стало 24 января 1987 года. Именно в этот день рано утром из ворот депо на линию вышел первый трамвай. В депо было «прописано» 103 трамвайных вагона. Оно обслуживало 1, 2, 4 и 8 маршруты. Первый год был, конечно, самым трудным. Тем более что зима оказалась снежной и суровой. На ходу приходилось «настраивать» работу ремонтной службы, приводить в порядок переданные из Северного депо старые трамваи и оборудование.

А что же Северное депо? Его цеха и часть оборудования, оставшиеся после переезда в Восточное депо, использовали для создания фактически новой службы со старым названием – Служба подвижного состава. Эта служба теперь занималась содержанием и ремонтом специального подвижного состава – это снегоочистители, грузовые платформы, рельсошлифовщик, рельсосварочный вагон, рельсотранспортёр, вагоны-вышки для обслуживания контактной сети, вагон-дозатор, вагон для подвески нового контактного провода, поливомоечный вагон. Часть спецвагонов были заводского производства, часть – построены в мастерских Северного депо. Позже, уже в конце 90-х к ним присоединился вагон-ретро – репликар первого курского трамвая, построенный также в Северном депо. Но об этом – позже.



В этой Службе тогда трудилось 7 инженерно-технических работников и 86 ремонтных рабочих. На 5 участках этот коллектив изготавливал и ремонтировал необходимые запчасти, детали для всех подразделений. Специально была введена должность инженера-конструктора, который по заявкам служб делал чертежи, а затем по ним и под его контролем выполнялись заказы. Все заявки утверждались главным инженером. В СПС было 66 единиц оборудования, 5 участков, где и выполнялся весь объем по ремонту и обслуживается 17 спецвагонов. Постепенно персонал вырос до 100 человек. Отдел главного механика СПС занимался нестандартным оборудованием, обслуживал компрессорную, теплопункт и маслохозяйство. Механический участок включал в себя заготовительный цех, инструментальную, кузницу и сварочный участок.

Кроме того, в Северном депо остался колёсно-редукторный цех, в котором производился ремонт колёсных пар вагонов, а доставка их из Восточного и Южного депо в Северное и обратно осуществлялась самоходными платформами, построенными из списанных вагонов Татра-3.

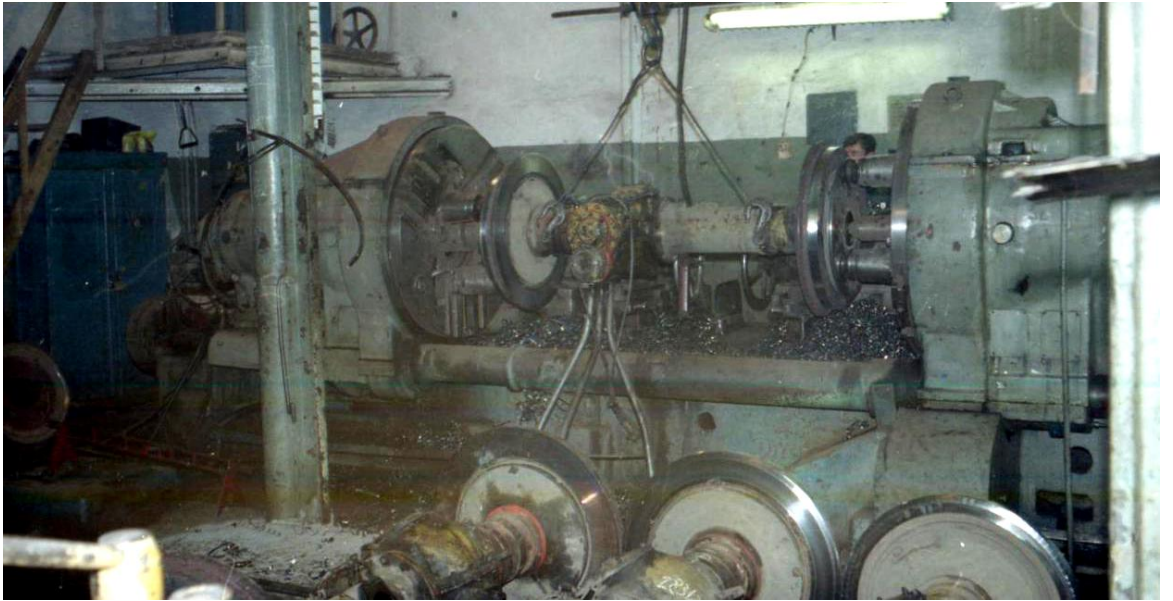


Таблица выполнения планов по основным технико-экономическим показателям трамваем за 1985 и 1986годы.

	Единица измерения	Факт 1985год	План 1986 год	Факт 1986 год
Средний инвентарь	Ед.	172,7	164,1	164,1
Среднесуточный выпуск	Ед.	116,2	126,4	125,1
Коэффициент использования подвижного состава	%	67	77	76
Общий пробег вагонов	Тыс. км	7654,3	8300	8255,9
Вагоно-часы на линии	Тыс. часов	478,3	518,7	525,8
Часы простоя В том числе по технеисправности	часов	88789 30087	-	73218 18520
Возвраты	случаев	4533		1759
Сходы	случаев	24		43
Доходы	Тыс. руб.	1591,9	1711	1593,3
Пассажироперевозка	Тыс. чел.	55159,8	59000	55097,0
Убытки	Тыс. руб.	3390,4	3535	3631,3
Выпуск в часы пик	Ед.	96,2	100,6	102,3

За 1986 год проведена реконструкция трамвайных путей в Северном депо, по ул. Литовской протяжённостью 1,4 км одиночного пути, построены пути от кольца у завода КЗПА до Восточного трамвайного депо, закончено строительство депо и тяговой подстанции №17 мощностью 1200 кВт на его территории.

Из справок в Облупркомхоз о подготовке к зиме 1986-87 годов вырисовывается картина деятельности коллектива ТТУ за 1986 год. Здесь же содержатся важные фактические данные о состоянии трамвайного хозяйства. Итак, обратимся к цифрам и фактам официальным.

Инвентарь пассажирских вагонов - 166 единиц, снегоочистителей - 8, протяжённость путей - 84км в однопутном исчислении. Возвраты по технесправности по трамваю снизились на 54%. Ежедневный выпуск составил 117 единиц - в точности с планом.

На 25 июня 1986 года 35км сетей и 25км трамвайного пути требовали реконструкции, но сделать всё это только силами ТТУ было невозможно - требовалась помощь предприятий и организаций города.

12 трамвайных вагонов прошли капремонт на ремонтных заводах министерства ЖКХ. Реконструировано и капитально отремонтировано 3,6км пути. Текущий ремонт составил 6,2км пути. Запланирован трамвайный съезд с ул. Энгельса на ул. Дзержинского (для вагонов 5-го маршрута).

На зиму заготовлено 60м³ песка. Сварен 301 стык, проверено 1886 междурельсовых электрических соединителей. Отремонтировано 11 стрелочных переводов. Капитально отремонтировано 2,5 км контактной сети, 4 км сети переведено на грузовую компенсацию, в том числе участок трамвайной сети по ул. Октябрьской до ул. Фрунзе. Введена в эксплуатацию подстанция №15 по ул. В. Луговой.

Отмечено, что из-за особенностей рельефа в Курске сложилась однолинейная схема маршрутов трамвая. Для обеспечения регулярности движения необходимо построить промежуточные разворотные кольца.

Потребление электроэнергии трамвайно-троллейбусным хозяйством Курска составило в 1986 году 35,1 млн. кВт/ч. Для снижения пиковых нагрузок в ЭНХ ТТУ разработаны план-графики регулировочных мероприятий на осенне-зимний период. Согласно план-граммам электрическая нагрузка снижается в утренние часы на 444кВт или 5,9% от общей нагрузки, в вечерние часы на 540кВт или на 8,75%. Также в часы максимума производится снижение нагрузок на отопление 17-ти тяговых подстанций - отключаются электрообогреватели общей мощностью 310кВт.

Введение ограничительных режимов на работу подвижного состава в часы максимума нагрузок отрицательно сказалось на выполнении планов по пробегу и перевозке пассажиров. Было намечено перевести предприятия города на 2-х и 3-х сменный режим работы для рассредоточения пассажиропотока. Полностью решить эту проблему можно было только введением дополнительных мощностей электрогенерации и строительством

новых электрораспределительных сетей. Но это требовало и больших средств, и много времени.

Общая протяжённость трамвайных путей в 1987 году составила 91,4км в однопутном исчислении, из них пассажирских - 77,9км. За год построено 0,9км одиночного пути, заменены рельсы на 5,1км пути, уложено 8,6 тыс. новых шпал, из них 8,2 тыс. - железобетонные, заменено за год 21км контактного провода.

Произошли изменения и в подвижном составе:

- За год прибыло 25 новых вагонов.
- Списано 18 вагонов, из них 11 по амортизации.
- Средний ремонт прошли 20 вагонов и капитальный - 18 вагонов.
- Спецвагонов - 20.

Выполнение технико-экономических показателей за 1987 год характеризовалось следующими цифрами:

Показатели	Ед. изм.	1987 год план	1987 год факт	% к 1986 году
Средний инвентарь	единиц	169,3	169,3	103,2
Среднесуточный выпуск	единиц	130,3	123,5	98,7
Коэффициент использования подвижного состава	%	77	73	
Пробег вагонов	тыс. км	8250	8403,1	
Вагоно-часы на линии	тыс. часов	515,5	528,1	100,4
Вагоно-часы простоя	часы		83426	113,9
В том числе по технеисправности	часы		26224	141,6
Возвраты	случаи		3589	204
Сходы с рельсов	случаи		28	65,1
Доход	тыс. руб.	1682	1582,3	99,3
Пассажироперевозка	тыс. чел.	58000	55248,2	100,3
Производительность труда	час	36709	34967	91,8
Убытки	тыс. руб.	4888	5070,8	139,6

Выпуск в часы пик	единиц	109,9	101,2	98,9
Регулярность	%	97	98,3	-
Себестоимость перевозки 1000 пассажиров	руб.	113,3	120,42	
Средний тариф на 1000 платных пассажиров	руб.	29	28,64	

По службе энергохозяйства:

- Тяговых подстанций – 16 общей мощностью 31200кВт.
- Протяжённость кабельных сетей постоянного тока 32,7 км.
- Общий расход электроэнергии 28024 тыс. Квт/ч при плане 28039, в том числе на пассажирское движение 27822 при плане 27947.
- На ремонт пассажирских вагонов затрачено 362,9 тыс. руб.
- На ремонт трамвайного пути – 74,7 тыс. руб.
- На ремонт контактной сети – 19,4 тыс. руб.

По ремстройгруппе план доходов выполнен на 184%. При плане 320 тыс. руб. он составил 588,8 тыс. руб.

План капитального ремонта выполнен на 108%. При плановом объёме в 1396 тыс. руб. выполнение составило 1507,6 тыс. руб.

Количество бригад, работающих с применением коэффициента трудового участия: Восточное депо - 6 бригад – рабочие (82 чел). Южное депо - 11 бригад рабочие (83 чел.), 5 бригад водители (150 чел.). СПС - 2 бригады (22 чел.). Служба пути - 4 бригады (29 чел.).

Численность работников на конец года составила 1649 человек, в том числе водители – 339 человек.

Одной из существенных проблем в Курском ТТУ всегда была организация нормального горячего питания для водителей на конечных станциях. Решением этой проблемы стало создание на базе списанных трамваев Татра-3 двух вагонов-кафе, которые не только обеспечивали доставку обедов на две конечные станции – КС-1 (Хлебозавод) и КС-2 (пл. Дзержинского), но и служили одновременно полноценными столовыми на колёсах. Вот что писала об этом 20 декабря 1987 года «Курская правда» в статье под заголовком **«Вкусен обед на колёсах»**.



«...Рано утром по городу идёт трамвай. Свежеокрашенный, с яркими нарядными занавесками, он, весело позванивая, следует... мимо остановок, не замедляя хода. Но пассажиры не в обиде — наоборот, добрыми взглядами провожают «Вагон-кафе».

От Восточного депо в Кировском районе до диспетчерского пункта КС - 2, что на бывшей Южной автостанции, — таков маршрут нового трамвая. Впрочем, почему «нового»? Вагон — из старых, практически отслуживших свой срок. А вернули его к жизни, снабдив необходимым оборудованием, работники службы подвижного состава трамвайно-троллейбусного управления. Работы было много, ведь назначение трамвая особое: доставлять обеды водителям троллейбусов и трамваев. Всю смену стоит на запасном пути «Вагон-кафе», потом снова проделывает путь до Восточного депо, загружается очередными порциями обедов и возвращается на стоянку для обслуживания второй смены.

...Сегодня хозяйка обеденного салона Лидия Михайловна Дородных. Она же и водитель, и раздатчица блюд, и мойщица посуды. Почти двенадцать лет водила она трамвай по городским маршрутам. И муж — водитель. Когда в управлении стали монтировать «Вагон-кафе», на семейном совете решили: надо Лидии Михайловне проситься на новую службу.хлопот, конечно, прибавилось: пришлось осваивать науку общения с людьми уже на другой основе — ведь места пассажиров заняли свои товарищи, которых надо быстро и вкусно накормить. Значит, нужно без опоздания привезти обед, разложить по порциям салаты, нарезать хлеб. К тому же вкусы клиентов учитывать: в смену обедают 40—45 водителей. Важно не ошибиться, сколько сырков или пирожных привезти, салата, других продуктов. Правда, помогает в этом книга заявок обедающих, где в

зависимости от смен водители отмечают, в какой день они воспользуются услугами кафе на колесах.



Новая форма обслуживания пришлась по душе водителям. Раньше они чаще всего обходились сухими домашними пайками, особенно трудно было водителям трамвая: им на перерыв отводится всего 30 минут — ни в одну столовую не успеешь. Здесь же, в «Вагоне-кафе», обед занимает 10— 15 минут. Очередей нет, пища горячая, свежая, и хотя предлагается лишь один вариант блюд, но смена их происходит ежедневно.

Пять лет водит троллейбус по маршруту №4 В. В. Вялых. Считает, что очень удобно стало работать, имея возможность вкусно и сытно пообедать в кафе на колесах.

— «Скажу то же самое, — поддерживает его водитель троллейбусного маршрута № 6 С. П. Морозов. — И, главное, обслуживают нас хорошо, быстро, уважительно».

— «Это наши же работники, водители, хоть Лидия Михайловна, хоть сменщики её Тамара Тюленева или Сергей Чурилов, и они нас знают, и мы их, потому и конфликтов не возникает, — говорит водитель трамвая третьего маршрута С. А. Степанова. — Надо учесть и то, что все обедающие и сами откликаются на заботу и внимание к ним. У нас самообслуживание, и незаметным считается стол за собой вытереть. Вагон чистый, уютный, есть где пальто пристроить и

руки вымыть, и красиво в нём — все это сделано для нас, и нельзя не ценить вложенный во все труд».

Действительно, интерьер «Вагона-кафе» отличается хорошим вкусом и исполнением: светлый пластик, полировка, гигиеническое покрытие на столах, приятного тона сиденья и нарядные шторы, столики на двоих — все это настраивает на хорошую атмосферу в салоне.

— «Приятного аппетита!» — желает каждому Лидия Михайловна, а вместе с ней и работники столовой № 152, которые готовят обеды для водителей: Л. В. Свядыш, С. Н. Клепова, В. Афанасьев, Л. Бардина и заведующая производством Л. И. Торкиани.

— «Скоро у нас прибавится забот, — заметила в разговоре Лидия Ивановна. — На линию выйдет ещё один «Вагон-кафе». Но работники столовой готовы к этому: производственные площади позволяют увеличить разделку и обработку продуктов, приготовление обедов, а Управление выделяет средства для закупки мяса. Постараемся разнообразить и ежедневное меню, предлагать водителям больше кондитерских изделий, выпечки, других продуктов.

...Поздним вечером «Вагон-кафе» проделывает обратный путь до депо и остаётся там до следующего утра, когда новая смена водителей приступит к работе.

В. КУЛАГИНА».

Через три года после пуска трамвайного движения до завода КЗПА транспортная цивилизация наконец-то добралась и до завода АПЗ-20 (подшипникового). В конце сентября 1988 г. и на их улицу пришёл праздник — был пущен в эксплуатацию участок трамвайной линии от Восточного депо до проходной завода. Сюда пошли вагоны маршрутов №№ 1 и 9. Попутно и жители частного сектора (посёлок «Спутник»), и дачники садоводческих товариществ «Восход» и «Искра» получили надёжную связь с центром города.

Хочется привести ещё один рассказ о людях Курского трамвая. Одна из них — Лина Тимофеевна Гаврилова. Вот что писала о ней «Курская правда» 20 августа 1988 года:

«ЧЕЛОВЕК И ЕГО ДЕЛО. ЕСЛИ БЫТЬ МАСТЕРОМ. На предпоследней остановке водитель вышла из кабины и весело поторопила пассажиров:

— «Товарищи, я предупреждала, буду проверять талоны. Предъявите, пожалуйста, и не задерживайте друг друга».

Так вышло, что у седовласого пожилого пассажира проезд оказался неоплаченным.

— «Ай-яй-яй!.. — огорчилась водитель. — Ничего не поделаешь, придется штраф заплатить. Забыть не могли, я же несколько раз повторяла, что нужно пробить талоны». Пассажир смущенно топтался возле двери, что-то бормоча в свое оправдание, потом нерешительно вытянул из кармана пятерку.

И пока, позванивая, трамвай катил к конечному пункту, она рассудительно и как-то по-домашнему распекала незадачливого пассажира:

— «Как же вы так? - И себя не уважаете, что за три копейки столько позора принимаете, и мою работу. Я ведь не всем, в общем, я каждому напоминаю, что надо талоны пробивать. Что ж это будет, если все бесплатно начнут трамваем пользоваться? Посмотрите какой комфортабельный скоростной вагон нам предоставлен, эти же траты и за счёт проезда покрываются. А вы три копейки сэкономить решили. В итоге на чем?.. На совести. Вот теперь мне вам на работу сообщать придется, пусть там товарищи пристыдят...» Уже совершенно взмокший от неловкости пассажир и вовсе сник.

— «Ну ладно, — взглянув на него, улыбнулась вдруг водитель. — Первый раз небось?»

— «Первый, честное слово! Не знаю, как и вышло», — обрадованно забормотал мужчина.

— «Забирайте вашу пятерку, не буду штраф брать. Вы ведь и так запомните?..»

— «Запомню», — теперь улыбнулся уже пассажир.

Нет, конечно, Лина Тимофеевна Гаврилова не всегда такая добренькая. Бывает, что штрафы берёт. Но в каждом таком случае до совести достучаться стремится.

— «Наказать, штрафом к примеру, проще, чем добиться, чтобы понял человек, устыдился своего поступка, — говорит она. Я не «зайцев» подловить хочу, а приучить людей не ловчить, не обманывать себя и государство. Потому и трачу на каждого так много слов», — улыбается Лина Тимофеевна.

Маршрут № 1, на котором работает Гаврилова, приметен в городе: на нём, одном из первых, появились вагоны нового типа. И доверили их опытным водителям, Гавриловой в том числе. Но вагон, в котором она хозяйничает, постоянные пассажиры

отмечают и по другой причине: Лина Тимофеевна «тратит много слов» не только на нарушителей порядка, она вообще любит разговаривать с людьми, поздороваться утром, посоветовать, как удобнее разместиться в салоне, объяснить, как добраться до нужного места, напомнить об оплате проезда. Она и молодых водителей учит непрестанному общению с пассажирами. Наставник-бригадир Н. В. Мелихова так и отзывается о Лине Тимофеевне: «Очень милый в работе человек». Но Гаврилова ещё и технически грамотный водитель: хорошо знает подвижной состав, работает без нарушений правил технической эксплуатации, без дорожно-транспортных происшествий. Конечно, это нелегко: всю долгую смену быть постоянно начеку.

— «Бывает, что голова вдруг тяжелой становится, так я что делаю?.. — улыбается Лина Тимофеевна, — На кольце пробежусь по вагону с веником. И утомление как рукой снимает, и душа чистоте радуется. А то пассажиров потеремлю: талоны проверю. Тут уж так встряхнешься от слов разных, долго бодрим себя чувствуешь».

Замечу, однако (по личным наблюдениям), что Гавриловой от пассажиров «достаётся» не крепко: умеет она и конфликты гасить в самом начале, и так расположить к себе улыбчивым и необидным тоном, что претензий, как правило, не бывает.

— «Совсем недавно на собрании коллектива Восточного депо была зачитана очередная благодарность пассажиров в адрес Лины Тимофеевны», — сказала председатель профкома депо Е. М. Ноздрачева. Наставник-бригадир считает Гаврилову прирождённым водителем, «тонко чувствующим вагон и дорогу». А ведь она пришла в Южное депо ученицей... в 35 лет, будучи матерью троих детей. Уже потом, спустя десятилетие безупречной работы, узнала она от тогдашних своих наставников А. И. Никольского, В. А. Скидкова, Н. А. Беляева, что поначалу не хотели её брать на учение. Только истовой оказалась ученица. Она всегда верна традициям и наказам своих воспитателей: уважать пассажиров, не ловчить, не лениться и не забывать, что путь учения — бессрочен, если хочешь быть мастером своего дела.

В. КУЛАГИНА».

За 1988 год хозяйственным способом проведено ремонтов вагонов: средний – 41 (при плане 32) на сумму 277,7 тыс. руб. (при плане 172,4 тыс. руб.), капитальный ремонт агрегатов на сумму 502 тыс. руб. (при плане 296,4 тыс. руб.), капитальный ремонт спецвагонов – 7 на сумму 12,4 тыс. руб. (при плане 24,5 тыс. руб.). Подрядным способом: капитальный ремонт 1-го объёма – 9 вагонов на сумму 120,9 тыс. руб. (при плане 18 вагонов на сумму 211,2 тыс. руб.), капитальный ремонт 2-го объёма – 8 вагонов на сумму 139,5 тыс. руб. (при плане 9 вагонов на сумму 146,6 тыс. руб.)

Выполнение основных технико-экономических показателей за 1988 год.

Показатель	Ед. Измерения	1988 г план	1988 г факт	% к 1987 году
Средний инвентарь	единиц	172,3	172,3	101,8
Среднесуточный выпуск	единиц	132,6	134,9	109,2
Коэффициент использования подвижного состава	%	77	78,3	1987г - 73
Пробег подвижного состава	тыс. км	8532	9258,9	110,2
Часы простоя, всего	ч		27415	32,9
Часы простоя по техничеисправности	ч		9044	34,5
Вагоно-часы на линии	тыс. вагоно-часов	533,3	554,2	104,9
Возвраты	случаев		1449	40,4
Доходы	тыс. руб.	1677,6	1656,4	104,7
Пассажироперевозка	тыс. чел.	57850	58088	105,1
Производительность труда	чел.	38541	38700	110,7
Убытки	тыс. руб.	5345	5412,9	106,7
Выполнение расписания	%	91	94,6	В 1987 г 89,1
Себестоимость перевозки 1000 платных пассажиров	руб.		121,71	
Средний тариф за 1000 платных пассажиров	руб.		28,53	

В течение 1988 года было получено 15 новых вагонов Т-3М и списано 15 вагонов Т-3. Недополучено доходов 21,2 тыс. руб. Израсходовано электроэнергии 42279 тыс. кВт/ч при плане 42952.

Выдержка из списка поступления основных средств: сварочный генератор, механические ножницы, швейная машина,

тракторный прицеп, музыкальные инструменты, бильярд, теннисный стол, домкраты для подъёмки вагонов, шасси ЗиЛ-130, 3 автомашины ЗиЛ-130, 2 автомашины ГАЗ-24, выпрямительные агрегаты, силовой трансформатор, погрузчик ТО-6«А», автокран, долбежный станок, универсально-фрезерный станок, экскаватор, автомашина Москвич, автопогрузчик, электропогрузчик, 3 автомобиля Камаз, 2 полуприцепа, вихревой снегоочиститель ВТК-24, автокран СМЛ-7, универсально-подметальная машина, передвижная электростанция, рельсотранспортёр ТК-28, машина АГ-532, путерихтовочная машина ПРМ-3, велотренажёр, вагон-рельсошлифовщик, 2 автовышки, 3 автомашины (КАВЗ, МТРД, АП7М), автобус КАВЗ-3270, привод для открывания ворот, фильтро-вентиляционный комплект для убежища и многое другое на общую сумму 3 162 721 рублей. Списано основных фондов на сумму 1 802 631 рублей.

О судьбе некоторых приобретений этого года надо сказать особо. Путерихтовочная машина ПРМ-3 была первым приобретением подобной техники для Службы пути, позже появились и другие машины для механизации путевых работ.



Опыт применения этой техники был противоречивым. Не хватало квалифицированных специалистов для работы с ней. В конечном итоге от применения этих машин отказались. С рельсошлифовщиком тоже не удалось подружиться. К моменту его приобретения величина волнообразного износа рельсов

оказалась слишком большой, и особого эффекта от применения этой машины получить не удалось. Кроме того, конструкция самой этой машины была несовершенна. Долгое время этот вагон стоял законсервированный. Впоследствии был списан 19 декабря 2011 года и утилизирован вместе с вагоном-дозатором при переезде Управления и СПС из Северного депо в Восточное в 2012 году.

А теперь уже в который раз обратимся к цифрам выполнения основных технико-экономических показателей, но теперь за 1989 год.

Показатель	единица измерения	1989 г план	1989 г факт	% к 1988 году
Средний инвентарь	единиц	177,6	177,6	103,1
Среднесуточный выпуск	единиц	136,7	136,7	101
Общий пробег	тыс. км	9327	9707,4	104,8
Часы простоя	ч		35023	119,8
В том числе по технеисправности	ч		5932	65,6
Вагоно-часы на линии	тыс. в/ч	563,2	573	103,4
Возвраты	случаев		638	44
Доходы	тыс. руб.	2422,6	2429	146,6
Пассажироперевозка	тыс. чел.	58555,7	58556	В 1988 году 58098,6
Производительность труда	чел.	1428	1428	95,1
Убытки от реализации услуг	тыс. руб.	5002,6	5069,8	
Выполнение расписания движения	%	91	93,7	В 1988 году 94,6
Себестоимость на 1000 пассажиров	руб.		128,06	
Тариф на 1000 пассажиров	руб.		41,48	

В 1989 году было получено 40 новых вагонов Т6В5 и списано 14 вагонов Т-3. Финансовое состояние Управления было удовлетворительным, просроченной задолженности поставщикам и бюджету удалось избежать.

В 1989 году приступили к строительству диспетчерской на пл. Дзержинского. За год провести все работы не удалось, так как начали довольно поздно, и окончание стройки перешло на 1990-й год. Полностью сдана линия от Восточного депо до ГПЗ-20 (закончено асфальтирование по ул. 2-й Агрегатной).

За год приобретено и получено безвозмездно основных фондов на сумму 6218986 рублей. В списке из 150-ти наименований числятся вагон-дозатор, который мало

использовался из-за проблем с его загрузкой щебнем, и двухосная автодрезина АГМУ, которая не пошла по трамвайным путям из-за слишком большой базы (не вписывалась в кривые малого радиуса).

Всего за 1989 год списано основных средств на 471367 рублей.

Я уже упоминал об именной трамвайной системе «Аркадий Гайдар». В 1989 году история повторилась уже с другой трамвайной системой – 057-058, правда вагоны уже были нового типа – Татра-3М. В воспоминаниях об этой истории невольно всплывает пословица о ложке дёгтя в бочке мёда. Такой ложкой явилась бюрократия, из-за которой разыгрались нешуточные страсти, отражением которых стала статья в «Курской правде» 23 мая 1989 года:

«ФОРМАЛИЗМ БЫВАЕТ И ТАКИМ. ИСТОРИЯ С ИМЕННЫМ ТРАМВАЕМ.

Накануне дня рождения Всесоюзной пионерской организации имени В. И. Ленина в редакцию позвонила Н. М. Шевченко, руководитель следопытов курской средней школы № 34, и пригласила корреспондента «Курской правды» поприсутствовать при торжественном моменте — отправлении в первый рейс именного трамвая, носящего имя Героя Советского Союза В. М. Бочарова.

По голосу из телефонной трубки чувствовалось, что Нина Михайловна взволнована предстоящим событием. А сколько радости и ожидания у детей! Ведь ученики целый год собирали металлолом, чтобы из него изготовили вагон, и сдали во «Вторчермет» целых 25 тонн. Потом коллектив, поддержанный Кировским райкомом ВЛКСМ, хлопотал, чтобы имя выпускника их школы — летчика-интернационалиста, погибшего в Испании в 1936 году, было присвоено трамваю. Пусть люди помнят и не забывают земляка, который первым среди курян был удостоен высокого звания Героя Советского Союза. Что и говорить, событие ожидалось неординарное. Я заранее договорилась с секретариатом, чтобы в газете на первой полосе было оставлено место для оперативной информации.

19 мая в назначенное время на конечной остановке маршрута № 2 у железнодорожного вокзала выстроились пионеры в парадной форме с цветами и с отрядными флагами. Ровно в 11.00 к остановке подкатил самого обычного вида пустой трамвай № 013 второго маршрута. Ребят пригласили в салон и

объявили, что сейчас состоится спецрейс на трамвае, носящем имя В. М. Бочарова. «Как же так, — недоумевали ребята и их учителя, — а где же красочная надпись на борту вагона? И почему в салоне нет фотографии героя, биографических данных?» Мужчина, взявший в руки микрофон (как он представился, директор музея курского трамвая Г. П. Даниленко), постарался успокоить юных пассажиров, сообщив им, что из-за неувязок с оформлением документов надпись на борту сделать не успели и что она появится дня через два-три. В салоне, кроме пионеров-четвероклассников, находились и приглашённые по случаю почётные пассажиры — двоюродный брат В. М. Бочарова ветеран Великой Отечественной войны А. С. Федоров (в свое время он учился с Володей в одной школе), члены клуба «Фронтовые подруги» М. В. Стародубцева и М. Д. Голубева. Вида они старались не показать, но были явно разочарованы.

Позже Г. П. Даниленко мимоходом упомянул, что, оказывается, это вовсе не тот вагон, на котором будет красоваться имя Бочарова. Этот поизносился, и его вот-вот должны совсем списать, а выделяют вагон нового типа повышенной комфортабельности «Татра ЗМ» чехословацкого производства (пока он на профилактическом осмотре). Состоялась, в общем-то, обычная экскурсия: школьников привезли в Восточное трамвайное депо, показали им предприятие и музей городского электротранспорта.

С Н. М. Шевченко мы попытались выяснить: по чьей вине произошёл такой казус? Заместитель начальника депо по эксплуатации С. К. Суглобов, встретивший школьников, сразу же заявил, что этим вопросом он, мол, не занимался. Нам показали эскиз надписи «Владимир Бочаров — первый из курян Герой Советского Союза». Отчего же до сих пор эта надпись лишь на картоне?

— «Да мне только позавчера принесли этот текст», — пояснила художник-оформитель С. В. Орехова.

— «А где же планшет, на котором разместятся фотография и биографическая справка о герое?»

— «Представления не имею, мне их не передавали», — был ответ.

Больше месяца назад Н. М. Шевченко принесла в партком ТТУ все необходимые бумаги. Как объяснил мне по телефону секретарь парткома В. П. Гришин, пока шло согласование с горкомом КПСС, они упустили время и не управились сделать всё

необходимое к 19 мая, как договаривались со школой заранее. Цейтнота, действительно, не всегда удаётся избежать, но для чего понадобилась профанация с «открытием именного трамвая»? Чтобы отрапортовать, как было принято прежде, когда били в барабаны и литавры даже при плохой игре! Честнее было бы сделать так: хотя бы накануне позвонить в школу и сообщить, что срок выпуска на линию именного трамвая по техническим причинам переносится. Или уж, если оплошали, прийти бы самим руководителям ТТУ и извиниться за осечку перед ребятами и сопровождавшими их взрослыми. На деле же вышло, что они просто-напросто их обманули.

А цветы, которыми ребята собирались украсить именную трамвай, они привезли назад в школу и возложили к мемориальной доске с фамилиями выпускников, погибших на войне.

Т. ГРИВА»

Что ж, и отрицательный результат – это тоже результат. Главное – извлечь урок на будущее, ибо человек, постоянно наступающий на одни и те же грабли, производит странной впечатление. А никто из нас не хочет быть странным в глазах окружающих. И всё же история эта имела вполне благополучное завершение – нужный вагон выделили, школьников снова пригласили и на этот раз обошлось без недоразумений.



Но это был не единственный в 1989 году казус в работе Курского ТТУ. Буквально через месяц после истории с именованным трамваем произошло событие, о котором можно сказать словами Виктора Степановича Черномырдина: «Никогда такого не было. И вот опять...». Событие это широко обсуждалось как среди горожан, так и в прессе. Речь идёт о второй в истории Курского трамвая забастовке. Первая состоялась аж в 1901 году. И об этом событии все успели давно забыть, как будто и не было его. Но то,

что произошло 23 июня 1989 года, очень напоминало события почти 90-летней давности. Через месяц после произошедших событий «Курская правда» подвела итоги всей этой истории в статье **«Учимся демократии. Уроки 23-го июня»**, вышедшей 30 июля. Вот полный текст этой статьи: *«Ещё накануне... Ещё накануне всё было таким безоблачным и безмятежным. Ведь этот день не только Восточное депо, все трамвайно-троллейбусное управление жило, казалось, одним: финальными соревнованиями конкурса профессионального мастерства. Аплодисменты, цветы... Конкурс удался, два призовых места достались водителям Восточного депо, и. о. начальника депо В. А. Кролевецкий нет-нет да и пытался прислушаться, о чём говорят люди, и удовлетворённо отмечал: всё в порядке. Чествование победителей намечалось на вечер следующего дня в кафе «Майское». Казалось, позади не только трудности конкурсного состязания, но и вообще вся напряжённость последнего времени. Финал конкурса и вечер в честь победителей (по совпадению, конечно, но по совпадению, всем понравившемуся) должны были знаменовать и другой финал: своеобразного марафона в нарушившемся взаимопонимании между администрацией и трудовым коллективом. Все вроде шло к тому. Удалось погасить недовольство, возникшее в троллейбусном депо и выразившееся в митинговании в течение всей ночи.*

С водителями трамваев Восточного депо посложнее. Ещё 31 мая они направили начальнику ТТУ В. Т. Овсянникову ультимативное письмо из нескольких пунктов со 126 подписями — с требованием о повышении зарплаты. Письмо заканчивалось словами: «Предлагаем решить эти вопросы в полном объёме. В случае отказа выполнить наши требования с 15 июня, положительного решения будем добиваться путём забастовки». Но вот уже и 22-е, а пока ничего — тихо.

Громче, музыка, играй! Праздник, всем хорошо...

Но музыка была заказана на вечер следующего дня. Впереди был день ожидания. Чего? И. о. начальника депо планировал обдумать хоть несколько тёплых слов, которые обязательно надо будет сказать. У водителя-наставника З. П. Дон выдался выходной, и она радовалась: и в парикмахерскую можно будет вырваться, к вечеру предстоящему приготовиться. Так безоблачно и безмятежно было накануне дня, который будет потом называться по-разному, но чаще всего «нештатным».

Но это всё, так сказать, по одну сторону... А по другую сторону... 23 июня в положенное время все трамваи Восточного депо — это 1, 2 и 4 маршруты — вышли на линию, а около семи часов утра водитель-наставник В. М. Юматова разыскала и. о. начальника депо и прерывающимся от волнения голосом предупредила:

— «Сейчас все начнут заезжать в депо. Что будет?»

В. А. Кролевецкий распорядился: «Идите на «кольцо», объясните людям, что в рабочее время нельзя проводить собрания». А сам бросился звонить диспетчерам промежуточных пунктов, выяснять обстановку, просить повлиять на водителей. Диспетчеры влиять пытались, на рельсы вышли заместитель председателя профкома управления С. Г. Соколова, председатель профкома депо Е. М. Ноздрачева, водители-наставники. Но тщетно... Вскоре, смяв спешно организованную цепь администрации, первый вагон скрылся в воротах депо, в считанные минуты за ним проследовал еще 61. На просторной площадке перед зданием депо, прямо на солнцепёке, вспыхнуло нечто, похожее не то на митинг, не то на собрание. Подоспели представители администрации и городских властей. Водители повторяли требования, изложенные в ультимативном письме. Доводы администрации тонули в шуме и выкриках возбужденных людей. Хорошо был различим чаще всего повторявшийся ответ митингующих: «Где хотите берите деньги. Не наше дело!» В кабины трамваев водители мало-помалу вернулись лишь после того, как администрация дала заверения: размеры премиальных будут повышены, за счет этого и возрастет зарплата. Это первый итог организованного таким образом протеста. Сразу скажем ещё об одном: приказом № 201-л по ТТУ от 7 июля «за нарушение трудовой и производственной дисциплины, выразившееся в срыве пассажирских перевозок» 49 водителей лишены премии за июнь на 50 процентов.

Самое время, как говорится, собирать камни. Сделать это, не хуля разбросавших их, надо, ибо, помимо прочего, да и прежде всего, это — урок. На будущее, и не только для коллектива, о котором речь. Правы ли водители в своих требованиях в принципе? Один из руководителей управления в доверительном разговоре ответил: «Северный рынок продиктовал их действия». Понимать это надо так: 220—230 рублей, получаемых в среднем водителем при нынешнем уровне цен, — это, конечно, не очень много. ТТУ — предприятие,

подпитываемое городским бюджетом, «источников» роста благосостояния тут особо не сыщешь. Это в водительской среде знают хорошо. Но всё ли было «чисто» сделано при переходе на новые условия оплаты труда с августа прошлого года? Тут остались большие сомнения.

126 человек, подписавших письмо в отраслевой обком, указали несколько пунктов, по которым, по их мнению, есть возможность поднять зарплату. Среди «резервов» необходимость учета тяжести профиля пути, оплаты работы на трамвае «Т-3М» по действующему тарифу, работа с микрофоном, работа в ночное время... И фактор чисто психологический: зарплата не просто невысока, она снизилась. У итээровцев же, наоборот, возросла. Специалисты, сверившись с инструкциями, проведя обстоятельные консультации с министерством, а также с коллегами из других областей, сочтут потом один за другим эти пункты несостоятельными. Снижение зарплаты водителям объяснят освобождением их от продажи абонементных талонов, повышение её у итээровцев — сокращением штата.

Не будем вдаваться в нюансы слагаемых зарплаты той и другой категорий персонала ТТУ, это дело специалистов. Поинтересуемся другим: что же более всего вывело людей из кабин трамваев в самый час пик и заставило митинговать на площади у здания депо? Только ли стремление во что бы то ни стало добиться повышения зарплаты, воспользовавшись нынешней демократизацией? Видимо, большую роль сыграло и другое: неумение администрации вести честный, доверительный разговор с людьми. Говоря «администрация», имеем в виду не только и даже не столько первых лиц Управления. Гораздо большего могли добиться те, кто вроде бы всего ближе к людям, и в то же время оказался так далек от них. Почему в такой глубокой тайне держалось решение совместного заседания профкома и совета трудового коллектива о повышении премиальных доплат, выработанное ещё накануне конкурса? Ведь в составе Совета трудового коллектива есть представители Восточного депо. Непонятно, почему никто словом о принятом решении не обмолвился.

После 31 мая — с того дня, как появилось «письмо 126-ти» — сколько прошло, но пытался ли кто поговорить с подписавшими его? Увы, такой разговор, по душам, с глазу на глаз, состоялся с каждым уже постфактум. Вела его специально созданная комиссия, поставившая целью, как нам сказали,

«выявлять не зачинщиков, а истоки конфликта». У председателя этой комиссии, главного инженера ТТУ В. А. Козырева, от разговора с людьми остались самые лучшие впечатления. Люди были искренни. И в оценке происшедшего, и в неведении относительно подоплеки его, откровенно высказывались о наболевшем. Избранную форму протеста в большинстве своем решительнейшим образом осуждали. Показательны, кстати, объяснительные, которые были отобраны у «бастовавших» в письменном виде: «Все заехали, и я заехала», «23 июня я заехала в депо в 9 часов, так как мне сказали заехать. Я не знала, зачем, вот и заехала», «23 июня я заехал в депо, так как не считаю нужным отрываться от мнения коллектива». Но есть и иное мнение: «Не считаю себя виновной», «23 я заехал в депо. Причину объяснить отказываюсь», «Отказываюсь писать объяснение». Некоторые сдали чистые листы, подписав лишь фамилию начальника ТТУ, которому такие «объяснения» предложили адресовать.

Если бы найти время для разговоров и объяснений раньше! Разве некому этим заниматься? Органов и ответственных лиц, как и повсюду, полный вроде набор. Но вот незадача: никто ни по отдельности, ни вместе не уследил, «с чего всё началось». Поинтересовался в профкоме: «Что вы предпринимали после того, как стало известно о письме?» В ответ услышал: «Участвовали в совместном заседании с СТК». В СТК: «Участвовали в совместном заседании с профкомом». В парткоме: «Выпускали стенгазету». По чистосердечному признанию водителей-наставников В. М. Юматовой и З. П. Дон, и им некогда было с людьми поговорить: «Наряды, бумаги, техподготовка вагонов...»

Ну а уроки на завтра? Извлечены ли? Не станем утверждать категорично. Предадимся вместо этого перечислению, хоть, может, и утомительному, но достаточно проясняющему многое. Состоялся ли глубокий, всесторонний и принципиальный разговор с водителями? Фактически нет. Мне довелось присутствовать на инструктивном совещании, где этот вопрос только «мелькнул». Водители интересовались, почему не все сошедшие в тот день с линии попали в приказ, — им ответили. Там же, кстати, и прозвучало: «Кто же знал, что уже было готово решение о повышении размера премии?» Вот и весь анализ. Секретаря партбюро депо Н.В.Мелиховой и председателя профкома депо Е. М. Ноздрачевой на совещании не было, секретарь парткома управления В. П. Гришин не выступил. Не

выступил и никто из водителей. Необходимость же в таком разговоре большая. У водителей много неясностей по зарплате, они говорят меж собой с недовольством о путанице в учёте рабочего времени, о том, что остаются без удовлетворения претензии, связанные с условиями труда; на конечных пунктах как не было, так и нет автоматов по продаже газировки, нет бытовок, много иного. С другой стороны, со всей прямоотой и водителям можно бы сказать, что такая крайняя мера, без предупреждения, без попытки выяснить что-то «мирным» путем — не самый лучший способ отстаивания своих прав. 13000 пассажиров, не перевезенных за время выяснения отношений, — это не только потерянная выручка.

События последнего времени показали, что, встав на путь строительства правового государства, мы должны отказываться от многих стереотипов прошлого. Чем быстрее поймём, что наше, печально укоренившееся стремление разрешать социальные конфликты на частном уровне, реагируя лишь при эксцессах, может дать лишь временное облегчение, — тем скорее идея правового государства обретет плоть. Месяц — срок более чем достаточный для подготовки такого разговора. Профком управления медлит. Отраслевой обком профсоюза вообще никак не отреагировал на случившееся. Мы говорили, что немало материала для размышлений и анализа накопила «комиссия Козырева». Но как ими воспользовались? Пока никак, все закончилось передачей этих материалов в Совет трудового коллектива, там они и лежат «не востребованными».

Странное впечатление оставляет июльский номер стенной газеты «Городской электротранспорт». Состоит он из единственной, но очень пространной статьи «Основное звено партии», посвящённой итогам пленума райкома КПСС, обсуждавшего вопрос о роли первичных парторганизаций в укреплении дисциплины коммунистов. В статье немало верных в принципе, но абсолютно общих фраз, и нет упоминания о том, что произошло в коллективе! Статья не на ту тему? Но почему бы рядом не поместить «на ту»?

К сожалению, не проявил должного интереса к не такому уж рядовому в нашей жизни событию и Ленинский райком партии. Инструктор промышленно-транспортного отдела Ю. А. Аникеев, по его словам, «к событию припоздал», приехал в депо, когда всё уже кончалось, потом к нему уже не возвращался. Секретарь райкома И. С. Алёшина, сетуя на занятость, всячески сожалела,

что по-настоящему у райкома руки до ТТУ так и не дошли... А что же водители, как сами они расценивают такую реакцию на ЧП, на события «нештатного дня»? «Форму, может, и действительно мы избрали не ту, но действовать будем» — один из услышанных ответов. Не рано ли поставили точку на событиях 23 июня в ТТУ?

Н. ФЕРАПОНТОВ».

31 мая 1990 года в ТТУ приказом №145 была создана комиссия по переходу коллектива на новые условия оплаты труда, которые были призваны повысить заинтересованность работников в результатах своей деятельности, стимулировать повышение эффективности производства и росте производительности труда. 21 июня того же года начальником Управления был утверждён «Комплексный план организационно-технических мероприятий по изысканию внутренних источников части средств, необходимых для новых условий оплаты труда в 1990 году. В результате внедрения этой новой системы оплата добросовестного труда существенно повышалась. Средства на новую систему оплаты частично удалось найти за счёт сокращения численности работников и оптимизации распределения трудовых обязанностей. Была проведена перетарификация работников, пересмотрены разряды. В результате этого часть работников была высвобождена, зарплата оставшихся при этом довольно значительно увеличилась.

Никто в то время не предполагал, что страна, в которой он родились и выросли, доживает свои последние дни. Распад Советского союза, переход к рыночной экономике, перемены в странах восточной Европы, нарушение привычного порядка вещей полностью изменили наш мир и наше мировоззрение.

Новые времена не самым благоприятным образом коснулись и Курского трамвая. О проблемах и достижениях, о трудностях и их преодолении, о праздниках и откровенной борьбе за выживание речь пойдёт в последней главе этой книги.



Я ПОВЕДУ ТЕБЯ В МУЗЕЙ...

7 мая 1988 года в Курском ТТУ произошло событие, которое не только привлекло внимание всех горожан, но и повысило статус предприятия - открылся музей Курского городского электрического транспорта. Решение о создании музея было принято 14 октября 1986 года на совместном заседании партийного, комсомольского, профсоюзного комитетов и администрации ТТУ. Председателем Совета музея был назначен Виктор Михайлович Шумаков - главный инженер ТТУ, хранителем фондов музея - Даниленко Геннадий Петрович - мастер Восточного депо.

Каким был тогда музей и как он создавался, 24 июля 1988 года писала «Курская правда»: **«МУЗЕЙ НАШЕГО ГОРОДА. ИЗ ИСТОРИИ КУРСКОГО ТРАМВАЯ.**

В Курском трамвайно-троллейбусном управлении открылся музей. В его экспозиции нашла отражение 90-летняя история городского электрического транспорта.

В короткие сроки (всего лишь за полтора года) работникам трамвайно-троллейбусного управления удалось создать музей. А появился он благодаря заботам и стараниям мастера службы подвижного состава Г. Даниленко, главного инженера троллейбусного депо В. Шумакова, инженеров Л. Быкановой, Л. Исаковой и других увлеченных общественным делом людей. Для проведения поисковой работы был избран Совет, куда вошли представители всех подразделений Управления. Его члены побывали в Государственном архиве Курской области и партархиве обкома КПСС. Немало интересного рассказали ветераны производства. Поэтому большой достоверностью обладает каждый выставленный в музее экспонат. А их здесь сотни.

Большую помощь следопытам оказали работники областного краеведческого музея, коллекционер В. Боровенников, который передал в дар музею двадцать открыток с видами дореволюционного Курска, ныне покойный краевед И. Ликоренко, проводивший с активом музея беседы по истории города, а также слесарь А. Юшков, под руководством которого оформлялись залы.

Особый интерес у посетителей вызывают реликвии зала, рассказывающего о дореволюционной истории трамвая. Много здесь документов, относящихся к концу XIX века. Копии приказов и распоряжений городской думы, проект договора на строительство в Курске электрического транспорта. Картина местного художника Ф. Трегуба «Строительство трамвая по улице Херсон-

ской (ныне Дзержинского), написанная по заказу музея, даёт наглядное представление о том, как на тяжелом труде и горе народном пробивал себе в Курске дорогу электрический транспорт.

Открытие трамвайного движения от Херсонских до Московских ворот состоялось 18 апреля 1898 года. К тому времени в России было лишь несколько городов, где действовал электрический транспорт. Даже Москва и Петербург его не имели.

— Обратите внимание на макеты первых трамваев, остановочного павильона, — говорит мой гид - директор музея Геннадий Петрович Даниленко. — Сделал их Николай Иванович Носов, слесарь службы подвижного состава. Выполненные с большой любовью, макеты дают представление, какими были те первые маленькие деревянные вагончики с открытыми входными площадками. Водитель всё время стоял на ногах. Летом ему приходилось находиться под дождем или на солнцепёке, а зимой на него падал снег.

Идём в другой зал — послереволюционной истории трамвая, с 1918 по 1924 годы он не работал — не было электроэнергии. За это время простоявшие в парке старенькие вагоны успели проржаветь, многие шпалы осели, столбы покосились и подгнили. И только благодаря самоотверженному труду рабочих 1 октября 1924 года на главных улицах Курска вновь раздались трамвайные звонки.

С фотографий, размещенных на другом стенде, смотрят стахановцы предвоенных лет — А. Алябьева, И. Багликов, И. Желудков, И. Лукин и другие. Здесь же помещена заметка из газеты «Курская правда» от 16 февраля 1941 года следующего содержания: «Коллектив курского трамвая одержал большую победу в республиканском соревновании работников трамвая. В четвертом квартале прошлого года он вышел на первое место и этим завоевал переходящее знамя Наркомхоза и ЦК союза работников коммунального хозяйства».

...Пожелтевшие от времени Благодарственные грамоты на имя старшины М. Гладких за проявленное мужество в боевых действиях на фронтах Великой Отечественной войны. Михаил Иванович связал свою судьбу с курским трамваем в 1932 году. Отсюда ушел на фронт, сюда возвратился после окончания войны, в общей сложности в ТТУ он проработал около 50 лет. О трудных годах военного лихолетья — голоде, холоде, разрухе — повествует и картина художника Н. Голоцукова «1943 год.

Трамвай восстановлен». В музее создан уголок кавалера ордена Ленина Е. Пенушкиной, наездившей по стальным рельсам около полумиллиона километров. Она награждена тремя нагрудными знаками «100 000 километров без аварий»,

Ряд помещенных в музее фотографий отражает важнейшие вехи послевоенной «биографии» электрического транспорта — снос трамвайных путей с улицы Ленина, торжественное открытие движения по новому Кировскому мосту через реку Тускарь, пуск первого троллейбуса по улицам города.

Часть экспонатов посвящена сегодняшним будням Управления. Это — многоотраслевое хозяйство с тремя депо. Для перевозки пассажиров в городе организовано 14 троллейбусных и трамвайных маршрутов. Музей планируется сделать центром воспитательной работы. Здесь будут проходить посвящения в молодые рабочие, встречи с ветеранами войны и труда, экскурсии для школьников.

С. ЩЕДРИН»



Открытие музея. Ленточку перерезает начальник ТТУ Дегтярёв А.В.



Экскурсию для работников Курского ТТУ в честь открытия музея проводит первый директор музея Даниленко Геннадий Петрович

Впервые я посетил музей в 1989 году в бытность работы учителем физики – привёл с собой целый класс. Музей понравился и мне, и моим ученикам – какой-то он был уютный и интересный. Единственное, что меня не впечатлило, так это модели вагонов – с точки зрения меня как профессионала-моделиста они были слишком «любительскими», мало похожими на свои прототипы, да ещё и не движущимися. Сразу после экскурсии мы с ребятами решили помочь музею в этом деле и изготовить настоящую действующую модель вагона МТВ-82 – такой в музее тогда не было. Директор музея нас поддержал и снабдил технической литературой.

Сначала надо было сделать рабочие чертежи модели. Тут одних книжных чертежей было недостаточно – нужны были точные размеры самого вагона. Геннадий Петрович помог нам с доступом на территорию Северного депо, где тогда ещё сохранились 2 таких вагона. Так, мы с ребятами, обмеряя вагон рулеткой и нанося размеры на эскизы, начали работу над чертежами модели. Масштаб выбрали нестандартный – 1:30, так как размеры модели были привязаны к размерам и мощности микроэлектродвигателей, которые можно было купить в

магазине. Примерно за 3 месяца удалось изготовить модель и участок рельсового пути к ней. Работу принимали водители-ветераны, работавшие на этих вагонах. Оценка прозвучала так: «Да, это он!».



В 1990 году я перешел работать из школы в Центр технического творчества учащейся молодёжи (ЦТТУМ), который тогда возглавлял Е.И. Лифшиц. Когда Геннадий Петрович Даниленко узнал о моём переходе в Центр, он предложил создать при Восточном депо кружок по конструированию моделей горэлектротранспорта – филиал ЦТТУМ. Е.И. Лифшиц эту идею поддержал и выделил необходимое оборудование и инструмент, а Г.П. Даниленко решил вопросы с выделением помещения и доступом ребят на территорию Восточного депо. Так и появился этот необычный кружок детского технического творчества, в котором и были изготовлены все те модели трамваев и троллейбусов, которые до сих пор восхищают посетителей музея.

Решение о полной реконструкции музея было принято руководством ТТУ в рамках мероприятий по подготовке к 100-летию Курского трамвая. Предполагалось добавить ещё один зал (раньше их было 3) и создать новый современный дизайн экспозиционных конструкций (прежняя экспозиция уже морально устарела). Это было вызвано значительным пополнением музейного архива за предыдущие 9 лет работы музея и

невозможностью разместить новые экспонаты в старой экспозиции. Кроме того, предполагалось снять щиты с окон, на которых располагались стенды. Эти щиты полностью затемняли помещение и делали его похожим на подземелье.

Появление нового зала потребовало переноса входа в музей. Теперь, чтобы зайти в музей, надо было пройти по глухому коридору. С этим надо было что-то делать. Идея появилась у меня, когда я был в командировке в Киеве. Работая там с архивными материалами, я натолкнулся на одну интересную идею – оформление фойе перед входом в музей в стиле салона старого троллейбуса путём размещения в нём таких предметов как сиденья, оконные рамы, в которых располагались стенды, светильников и т.п.

У меня возникла идея построить в этом нашем глухом коридоре настоящий салон старинного трамвая фонарного типа, в окнах этого вагона разместить картины с видами дилижанса, конки, первых троллейбусов, трамваев разных эпох. На площадке этого вагона в коридоре можно было воссоздать настоящий пост управления – необходимое оборудование в музее имелось.



Эту идею поддержало начальство, и стройка началась. Вагон по предложению мастера ОГМ Леонтьева Дмитрия Фёдоровича сделали по всем правилам: сначала сварили каркас из уголка, а затем настелили пол, закрепили внутреннюю обшивку, оконные рамы и сиденья, установили освещение салона в стиле той эпохи и пост управления.

В салоне этого трамвая проводятся лекции о развитии городского пассажирского транспорта. Это своеобразные поездки в прошлое. Вот такой аналог машины времени получился. С площадки этого вагона экскурсанты выходят не на улицу как из обычного трамвая, а в «Бельгийский» зал музея. Это потому, что в первом зале рассказывается история от постройки в Курске трамвая бельгийским акционерным обществом в 1898 г, до 1930 года, когда было построено новое депо взамен старого бельгийского и полностью заменён подвижной состав с бельгийских вагонов на советские серии «Х».

Постройка трамвая в коридоре имела то следствие, что руководство ТТУ решилось на постройку вагона-ретро (репликатора первого курского трамвая). Этот вагон был построен практически заново в мастерских Северного депо, где располагается Служба Подвижного Состава, которая занимается в основном созданием и обслуживанием спецвагонов. Там из списанных вагонов Т-3 были построены самоходные платформы, рельсосварочный, поливомоечный, монтажные вагоны.



Вагон-ретро был сконструирован конструктором СПС Суминым Александром Васильевичем совместно со мной и с использованием моих чертежей, которые я восстановил, когда конструировал модель бельгийского вагона для нашего музея. Ходовая часть и оборудование были взяты от снегоочистителя ГС-5.

В составе коллектива музея к этому времени произошли изменения: заведующий музеем Даниленко Геннадий Петрович стал архивариусом, а на должность зав. музеем взяли Суворову Ольгу Васильевну, благодаря энергии и целеустремлённости которой музей был вновь открыт к юбилею Курского трамвая.

Дизайн залов музея выполнили художники ТТУ Амосёнок Игорь, Прокопов Олег, чертежи вагона и экспозиционных конструкций - я. Все работы по изготовлению и монтажу конструкций выполнили слесари ТТУ, а ремонт помещений - рабочие РСУ ТТУ.



Зав. музеем Суворова О.В. (справа) и художник Прокопов О.

Основой экспозиционных конструкций являются металлические каркасы из труб и полос. Стенды выполнены из молочно-белого и тонированного стекла, витрины - из ламинированного ДСП, причём в 4-м зале это ДСП практически не бросается в глаза.

Модели подвижного состава были разделены по залам: бельгийские – в первом зале, вагон серии «Х» – во втором. Второй зал посвящён советскому периоду: с 1930 года по 1988 год. Вся дальнейшая история и современное состояние МУП «КЭТ» отражено в 4-м зале. В 2009 году изготовлена трасса для моделей трамваев от серии «Х» до снегоочистителя.



Во 2-м зале установлен компьютер-телевизор, имеются видеозаписи различных мероприятий и событий в жизни МУП «КЭТ», а также фильмы по истории трамвая, о заводах, производящих подвижной состав, о современном состоянии горэлектротранспорта в разных странах мира.

В 2005 году заведующим музеем стал А.В. Настенко. В 2006 году трамвайный фанат и будущий краевед Шпаков Илья предложил установить в музее кабину вагона Татра-3. В это время как раз списывали несколько таких вагонов. Материалы для реализации идеи были предоставлены руководством депо, а практическая реализация задумки уже была делом рук заведующего музеем и его помощника Ильи Шпакова. Кабина была установлена в 4-м зале.

В 2014 году была проведена полная реконструкция 4-го зала музея. Все работы проводились самим заведующим музеем и его добровольным помощником Овчинниковым Евгением.



Экспозиционные конструкции выполнены из труб «джокер», а стенды изготовлены из оконного стекла. Первая секция стендов сменная – посвящена проводимым на предприятии мероприятиям.



Вторая секция посвящена подразделениям МУП «Курскэлектротранс»: Управление, Трамвайное депо, Троллейбусное депо, Служба пути, Энергохозяйство, Служба движения,

Автобаза, Совет ветеранов. Третья секция посвящена новейшей истории, начиная с 1998 года, истории музея, новому подвижному составу трамвая и троллейбуса разных стран. Главные экспонаты этого зала – кабина трамвая Татра-3 №001 и троллейбуса ЗиУ-682Г №166, на котором работал нынешний Генеральный директор Наумов В.П.

В 2016 году проведена реконструкция «бельгийского» зала музея – 2/3 его площади превращено в реконструкцию кабинета директора Курского трамвая конца 19-го начала 20-го века. Часть предметов подлинные, часть – новодел в стиле конца 19-го века. В этом кабинете посетители могут почувствовать атмосферу того времени, и даже представить себя в роли директора, его секретаря, печатающего документы на пишущей машинке фирмы «Ремингтон» или же простого посетителя, пришедшего к директору с каким-либо прошением.



Оставшаяся 1/3 зала посвящена эпохе революции и гражданской войны. Здесь же можно увидеть движущиеся модели первых курских трамваев, образцы рельсов, по которым эти трамваи ездили, а также путейский инструмент, при помощи которого курские рабочие строили первую в городе трамвайную линию.



В 2017 году в «советском» зале музея появился новый экспонат. Поскольку в Курске до настоящего времени не сохранилось ни одного вагона МТВ-82, то возникла идея воссоздать часть салона этого вагона, используя сохранившиеся детали – двухместное сиденье, потолочный светильник и шпингалеты оконной рамы. Точные размеры элементов салона удалось снять с музейного московского МТВ-82. Затем по воссозданным чертежам в течение лета я фактически построил секцию салона шириной в одно окно. Теперь любой посетитель музея может почувствовать себя пассажиром этого вагона – посидеть на раритетном сиденье у необычного сейчас окна с подъёмной нижней рамой.

Не остаётся неизменным и салон трамвая в коридоре. Со временем появилась возможность заменить часть картин в окнах подлинными историческими фотографиями парового и

пневматического трамвая, трамвая-фуникулёра, вагона первой регулярной трамвайной линии в Берлине фирмы «Сименс и Гальске», знаменитого американского вагона РСС, который стал родоначальником всех трамваев послевоенной эпохи, в том числе и знаменитых чешских «Татр», и отечественных РВЗ-6, и современных европейских и российских трамваев нового поколения.

А по другому борту этого вагона можно увидеть фотографии одного из первых троллейбусов, работавших ещё в 1901 году, советских и современных французских троллейбусов. Таким образом, трамвай в коридоре превратился в самостоятельный зал музея, в своеобразную машину времени, позволяющую проследить историю развития городского электротранспорта от его конных предков до современных машин, поражающих своей элегантностью и комфортом.

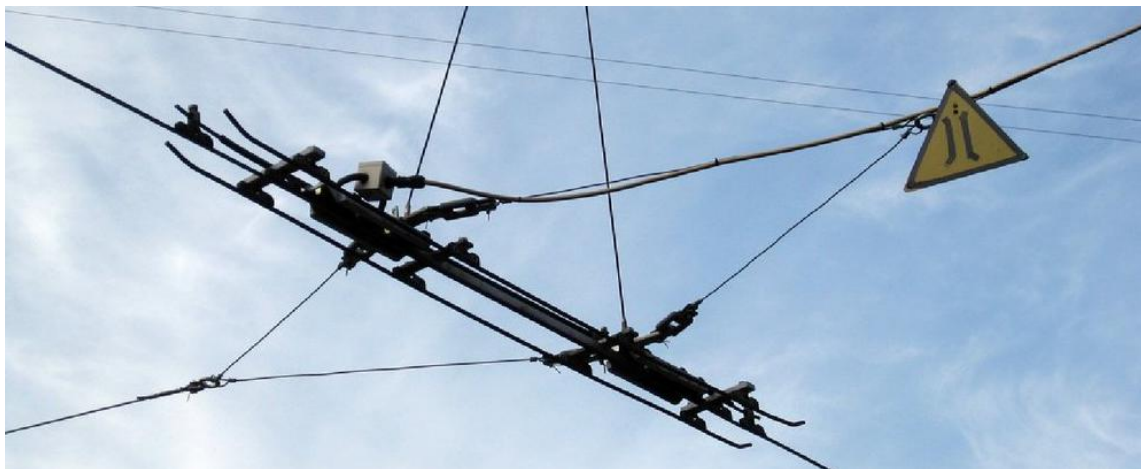
Обзорная экскурсия по музею всегда начинается именно в этом зале-салоне с истории появления и развития трамвая и троллейбуса в мире.



НОВЫЕ ВРЕМЕНА

В девяностые годы началась работа по оснащению стрелочных переводов электроприводами с дистанционным управлением. Это позволило не только облегчить и обезопасить труд водителя трамвая, но и уменьшить задержки вагонов в пути следования.

Надо сказать, что механизм перевода трамвайной стрелки, как и сама стрелка, сильно отличается от железнодорожной. Управление трамвайной стрелкой осуществляет не диспетчер, а сам водитель. Для этого на контактном проводе перед стрелкой крепится специальный, изолированный от контактного провода, последовательный (сериесный) контакт в виде двух ползьев.



При проезде этого контакта с включёнными двигателями или специальной нагрузочной цепью, состоящей из выключателя, предохранителя, контактора и резистора, ток проходит через электромагнит стрелки, сердечник втягивается в катушку электромагнита и стрелка переводится. Это в случае, если водителю надо перевести стрелку. А если не надо, то вагон проезжает сериесный контакт на выбеге, с выключенными двигателями. Так теперь лёгким движением руки водитель делает то, на что раньше приходилось тратить немалые физические усилия.

В 1991 году на базе Восточного депо проходило Всероссийское совещание по горэлектротранспорту (ГЭТ). На нём шёл обмен опытом работы в условиях нарождающейся рыночной экономики, были представлены образцы запчастей для трамвайных вагонов и троллейбусов, производимых как

специализированными заводами, так и эксплуатационными предприятиями ГЭТ.

Приобретенные в конце 80-х годов музыкальные инструменты были необходимы для созданного на общественных началах собственного вокально-инструментального ансамбля, выступления которого оживляли многие праздничные мероприятия в ТТУ. Традиционными были новогодние «Голубые огоньки», банкеты в честь победителей и участников проводимых ежегодно конкурсов профессионального мастерства водителей трамвая и троллейбуса, встречи ветеранов ТТУ разных лет.

Наибольший размах встречи ветеранов получили в бытность председателем Совета ветеранов Марейчева Виктора Михайловича. Программа такой встречи обычно включала в себя торжественное заседание, концерт и банкет. Проводились такие встречи обычно накануне Дня Победы, ветеранам за счёт ТТУ вручались подарки, денежные премии. Профком организовывал для ветеранов экскурсионные поездки по местам боевой славы, мемориальным комплексам.



Ещё одним направлением общественной жизни коллектива были ежегодные конкурсы художественной самодеятельности. Это были самые настоящие праздники культуры, к которым долго и серьёзно готовились.



Смотр художественной самодеятельности в Актовом зале троллейбусного депо.



Экскурсия в сафари-парк “Кудыкина гора”

Из всех форм культурно-массовой работы до настоящего времени на нашем предприятии сохранились только экскурсионные поездки для работников «Курскэлектротранса» - членов профсоюза и их родственников. За счёт средств профсоюза оплачивается часть расходов на организацию экскурсии. Где только не побывали наши работники - и Москва, и Минск, и Киев, и Белгородская область, и Липецкая область... Не забываем и достопримечательности Курского края - Поныри, Коренная Пустынь, Марьино, Воробьёвка...

В дореволюционное время трамвайное Общество кроме доходов от перевозки пассажиров пополняло бюджет ещё и доходами от рекламы частных предприятий. Плакаты с рекламой располагались на специальных щитах на крыше вагона. В советское время этот способ зарабатывания денег утратил свою актуальность, но с возрождением рыночной экономики и появлением частного бизнеса в 90-е годы рекламные плакаты снова вернулись на подвижной состав.



Поначалу рекламу наносили краской на борта вагонов. С появлением самоклеящейся плёнки и широкоформатных плоттеров рекламные плакаты стали изготавливать в специализированных рекламных студиях, а на вагоны их просто наклеивают. Условием платы за рекламу является постоянная работа вагона с рекламой на линии, а не стояние его в депо.

Вагоны с рекламой не только зарабатывают дополнительные деньги, но и украшают собой улицы нашего города. Правда, есть категория людей, которым это не по душе. Это так называемые трамвайные фанаты – обычно молодые люди, интересующиеся трамваем во всех его аспектах: от даты постройки и заводского номера каждого вагона, до подробностей работы на линии каждый день. Большинство фанатов считают, что вагоны всю свою жизнь должны ходить в заводской раскраске, а всякого рода рекламы и перекраски в стиле конкретного города, по их мнению, портят неповторимый облик каждого типа вагона.

Что ж, приходится признать, что в чём-то они правы. Например, вагон МТВ-82 имеет характерный дизайн окраски и смотрится очень солидно и эффектно. Но опыт последних лет эксплуатации этих вагонов, когда на них устанавливали уродливые фонари сигнала поворотов, меняли раскраску на «Татровскую» приводил к тому, что изначально удачный и эффектный вагон превращался в какой-то ящик на колёсах.

Ещё одним примером пользы от фанатов может служить сайт «Городской электротранспорт» (<http://transphoto.ru/>), где имеется огромная база данных по горэлектротранспорту всех стран мира – это и фото, и видео, и данные по каждому предприятию ГЭТ – как действующим, так и ушедшим в историю, и типы подвижного состава с конкретными заводскими и инвентарными номерами от их постройки до списания, и много других полезных сведений.

Что до Курского трамвая, то и здесь фанаты принесли определённую пользу. Про Шпакова Илью и его идею поместить в музей кабину трамвая я уже писал. А вот ещё один фанат – Кириллов Алексей – привёз из своего путешествия в Харьков новость о закупке украинскими городами трамвайных вагонов из Праги. Вагоны были в идеальном состоянии, а продавались по цене металлолома. Благодаря этой информации Курск тоже приобрёл в Праге 10 вагонов Татра-3SUCS. Практически новые, они обошлись нашему городу в разы дешевле новых отечественных. Но об этом расскажу позже.

В 1995 г. в Курске действовали следующие маршруты трамвая:

- 1) АПЗ-20 – Хлебозавод №2;
- 2) Вокзал - Автовокзал;
- 3) Автовокзал - Химволокно;
- 4) ул. Малышева - Вокзал;
- 5) ул. Запольная - Химволокно;
- 6) ул. Малышева - пл. Добролюбова;
- 7) Химволокно - Дзержинского;
- 8) ул. Малышева - Хлебозавод №2.

Летом этого года в Курск прибыли 3 последних вагона серии Т-3М (Татра-Т6В5SU). Им были присвоены номера 084, 085, 086. Это было первое за 6 лет поступление нового подвижного состава. Вагоны эти очень берегли, и в первые годы эксплуатации с ними не было ни одного ДТП. Впоследствии судьбы этих вагонов были различны. И если 084 и 086 трудятся до сих пор, то вагону 085 не повезло. Летом 2006 года ночью на пл. Дзержинского ему в бок врезалась фура. Кузов вагона деформировался настолько сильно, что восстановить его уже не представлялось возможным. Но и списать вагон сразу было нельзя – ему было только 11 лет. Списан и утилизирован вагон был только в 2011 году.



1997 год стал годом напряжённой работы по подготовке к эпохальному событию в истории Курского трамвая – 100-летия со дня открытия трамвайного движения в Курске. Предстояло сделать очень много. Это и реконструкция музея, и ремонт в цехах и административных помещениях, и приобретение новой техники, и генеральная репетиция восьмого Всероссийского конкурса водителей трамвая, который должен был пройти в Курске, и подготовка торжественных церемоний для многочисленных гостей праздника. Но главным было – постройка репликатора бельгийского трамвайного вагона, который первым двинулся по улицам Курска 18 апреля 1898 года. Об этой истории надо рассказать отдельно.

Первым идею постройки вагона в старинном стиле для проведения исторических экскурсий по городу высказал Даниленко Г.П. Он предлагал использовать для этих целей старый снегоочиститель, кузов которого был очень похож на кузова старинных пассажирских трамваев. Но переделка снегоочистителя в пассажирский вагон в условиях ремонтной базы Курского ТТУ, где даже не проводились капитальные ремонты (вагоны отправляли на вагоноремонтные заводы) представлялась делом невозможным, и об этой идее на какое-то время забыли.

Вернулись к ней в 1996 году, когда Нижний Новгород праздновал столетие своего трамвая. К этому событию, среди прочего, на местном вагоноремонтном заводе был построен репликар вагона «Эрликон» - одного из первых нижегородских трамваев. Правда, ходовая часть вагона не была похожа на оригинальную – взяли готовую, на одноосных тележках Беккера, от сохранившегося вагона БФ. Но в остальном вагон был хорош.

И тогда руководство Курского ТТУ загорелось идеей заказать подобный вагон на Нижегородском вагоноремонтном заводе. Но когда узнали цену, которую выставил завод, сразу отказались от этой затеи. В тогдашних условиях дефицита финансов и при большом объёме подготовительных работ к празднованию таких денег просто не было. Тем не менее, от самой идеи постройки своего вагона-ретро не отказались.

Меня посылали в командировки в Самару, Львов и Киев с целью поиска информации о том, где можно взять или как построить такой вагон. В Самаре выяснилось, что старинный вагон они не строили и не заказывали – у них сохранился один из тех, которые открывали когда-то трамвайное движение в этом

городе. Просто старый служебный вагон провели через плановый ремонт, установили в нём сиденья – и, вуаля! – вагон-ретро готов. Причём не репликар, а самый настоящий подлинный первый вагон Самарского трамвая. Нам это помочь не могло, так как ни одного бельгийского вагона в Курске не сохранилось ни в каком виде. Правда, был в Южном депо кузов вагона серии «Х», и тележка была, но без моторов. И всё-таки вагон «Х» на 100-летие никак не подходил – не было их в 1898 году.

Если командировка в Самару принесла больше разочарования, то Львов и Киев порадовали интересными находками. Во Львове сохранились подлинные вагоны начала 20-го века с кузовами фонарного типа. Именно такие кузова были и у первых курских трамваев. Благодаря гостеприимству и поддержке руководства Львовского ТТУ удалось не только сфотографировать, но и обмерить один из этих вагонов, а также скопировать многие интересные фотографии и документы начала 20-го века из коллекции местного музея горэлектротранспорта.

Поездка в Киев также дала много материалов и идей. Но одна из них – оформление фойе перед входом в музей в Челябинском ТТУ деталями салона старинного троллейбуса – натолкнула меня на мысль воссоздать салон трамвая фонарного типа в коридоре перед входом в наш музей. Я уже упоминал в главе о нашем музее эту историю. Когда был построен каркас будущего трамвая в коридоре, руководство Курского ТТУ оценило ход работ, высказало своё одобрение.

А через некоторое время главный инженер ТТУ Леонид Васильевич Года зашёл в музей и попросил меня показать модель первого курского трамвая, которая находилась в экспозиции, сказав при этом, что руководство ТТУ приняло решение построить действующую копию первого курского трамвая, а в качестве образца использовать эту модель.

В качестве основы для будущего вагона выбрали снегоочиститель ГС-5, который к тому времени мало использовался. Его ходовая часть и оборудование соответствовали трамвайным вагонам начала 20-го века, а кузов предстояло построить заново. Строили вагон в Северном депо. Разработкой конструкции кузова в основном занимался конструктор СПС Сумин Александр Васильевич, но и мне пришлось принимать участие в этом процессе, правда, в основном общими идеями, а конкретное воплощение в рабочие чертежи – это уже полная заслуга Сумина А.В.

Самым опытным рабочим, таким, как Борис Павлович Масленников, доверили почетный заказ. Юрий Николаевич Бесчетников самостоятельно разработал, а потом и собрал электросхему этого вагона, сделал расчеты. Он гарантировал, что оборудование будет работать надежно. Ретро-вагон готовился ведь не только для парада, хотя, конечно, стал украшением праздника. Ему была суждена долгая рабочая жизнь. Общее руководство процессом осуществляли главный инженер управления Года Л.В. и заместитель начальника ТТУ по подготовке к празднованию 100-летия Кролевецкий В.А.



В начале мая 1998 года вагон был готов. После покраски в Южном депо вагон-ретро вышел на улицы города и произвёл настоящий фурор – люди останавливались и смотрели вслед невиданной технике, водители автомобилей сигналили – это была самая действенная и наглядная реклама предстоящего празднования 100-летия Курского трамвая.

Впоследствии вагон-ретро во время общегородских праздников становился линейным и возил всех желающих по маршруту №4, а в другое время его заказывали для проведения экскурсий по городу, в нём отмечали свадьбы, дни рождения и

другие торжественные мероприятия, о нём снимали документальные фильмы и писали статьи. В последние годы трамвайный раритет на линию не выходит, а прокатиться в нём можно только по территории депо.

А теперь о самом праздновании юбилея. Приятным подарком стали государственные награды наиболее отличившимся работникам Курского ТТУ. Указом президента Российской Федерации №392 от 15 апреля 1998 года за большой вклад в развитие городского электрического транспорта, многолетний добросовестный труд и в связи со 100-летием со дня открытия трамвайного движения в Курске государственных наград были удостоены:

- ордена Почёта – Локтионова Нина Афанасьевна – водитель трамвая.

- медали ордена «За заслуги перед отечеством» 2-й степени – Тяпочкин Николай Михайлович – начальник КТТУ.

- почётное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» присвоено Агибалову Николаю Константиновичу – монтеру пути, Ноздриной Раисе Стефановне – водителю трамвая,

- почётное звание «Заслуженный энергетик Российской Федерации» - Метелкину Василию Алексеевичу.

Учитывая заслуги курских трамвайщиков - за 1997 год один только трамвай, не считая других видов городского транспорта, перевёз в областном центре 186,5 млн. пассажиров - и неплохую материальную базу, министерство транспорта организовало в нашем городе завершившийся 22 мая 1998 года VIII Всероссийский конкурс профессионального мастерства водителей трамвая. Его участники стали первыми посетителями реконструированного музея городского электротранспорта с обновлённой интересной экспозицией, повествующей о прошлом, настоящем и будущем Курского трамвая.

На празднование юбилея, которое состоялось 23 мая в Доме офицеров, к курянам приехали их коллеги из разных российских регионов и с Украины. Оказал Курску внимание своим визитом первый заместитель министра транспорта А. Насонов.

Подробно о праздновании 100-летия Курского трамвая и о восьмом всероссийском конкурсе профмастерства писали курские газеты. Приведу некоторые публикации полностью.

«Курская правда», 26 мая 1998 года **«ВСЕРОССИЙСКИЕ СОРЕВНОВАНИЯ ТРАМВАЙЩИКОВ. КОНКУРС, ПРЕСТИЖНЫЙ ДЛЯ КУРСКА.**

В течение нескольких дней в Курске праздновалось 100-летие трамвая и параллельно проходил VIII Всероссийский конкурс водителей трамвая, организованный Министерством транспорта и ЦК отраслевого профсоюза. В соловьиный город съехались высокие профессионалы - победители областных и городских конкурсов с Дальнего Востока, Сибири, Урала, Поволжья, Севера, Центра и Юга России - всего 41 человек, из них двое с Украины, участвовавшие вне конкурса. География представительства была очень широкой - от Хабаровска и Улан-Удэ до Санкт-Петербурга и Пятигорска. Каждый регион направил только одного конкурсанта и лишь от Москвы (как самого большого города) и Курска (как-никак хозяин проведения конкурса) было по два участника.

На Театральной площади состоялось торжественное открытие соревнований, старт которым дал первый заместитель министра транспорта А. Насонов, обративший, кстати, внимание на то, что участники, одетые в форму, смотрятся гораздо лучше остальных. Он сказал, что даст распоряжение ввести по России единую форму для трамвайщиков. Студенты, сдающие экзамены, волнуются, наверное, не больше участников престижных конкурсов. Во всяком случае, в Восточном депо, где шли соревнования по теоретическим дисциплинам, обслуживающий персонал только успевал приносить ящики с минералкой и другими освежающими напитками - жарко было и конкурсантам, и членам жюри во главе с опытным арбитром из Москвы И. Гудилайтисом.

Однако самый ответственный и напряженный этап конкурса - практическое вождение. В районе Южного депо на ул. Дейнеки подготовили трассу, на которую по очереди выезжали трамваи с водителем без пассажиров. Конкурсанты демонстрировали мастерство в умении проезжать те или иные отрезки с определенной скоростью, экстренно тормозить и точно остановить вагон в заданном месте (все эти компоненты создают основу безопасности движения). Скрупулёзная работа судей, от которых не ускользали разные тонкости и малейшие шероховатости, была незаметна многочисленным зрителям - они пришли как на праздник. На улице, украшенной флажками и транспарантами, перекрыли движение автобусов и машин.

Многие люди просто отдыхали на удобных белых скамьях, слушали музыку, транслировавшуюся из динамиков.

Спор за первенство разгорелся нешуточный. Молодой курский водитель Сергей Реутов (он всего четыре года работает в Южном депо, но в прошлом году уже победил в городских соревнованиях) мало чем уступал в мастерстве коллегам и до последнего этапа шёл на втором месте. Но, видимо, подвело волнение, и Сергей замкнул шестерку лучших, зато в знании правил дорожного движения опередил всех. По результатам конкурса ему повышена квалификация: отныне С. Реутов - водитель первого класса. Ещё один наш участник - Евгений Лебедев тоже неплохо себя зарекомендовал, он второй раз выступает во всероссийских конкурсах. В 1996 году на соревнованиях в Нижнем Новгороде показал восьмой результат.

Абсолютным чемпионом России признана москвичка Ирина Юдина (ей вручены золотая медаль и почётный диплом), призёрами стали также Елена Саунина из Нижнего Новгорода и Владимир Глаголин из Волгограда. Призёры и победители в разных номинациях получили от учредителей соревнований шикарные подарки - электронику, косметические наборы и т.д. А начальник Курского ТТУ Н.М. Тяпочкин, благодаря которому всё было четко организовано, вручил на торжественном закрытии фирменные подарки всем участникам.

Председатель конкурсной комиссии - начальник управления горэлектротранспорта министерства транспорта В.В. Шаройко сообщил собравшимся о намерении московской мэрии провести в следующем году в столице открытый конкурс, посвященный 100-летию Московского трамвая, в котором смогут участвовать не только россияне, но и лучшие водители из стран СНГ. Мэр Курска С.И. Мальцев как галантный хозяин пригласил гостей города приезжать ещё, чтобы послушать соловьёв. Своей атмосферой конкурс действительно напоминал праздник, поднявший престиж нашего Курска как гостеприимного города.

Т. ГРИВА»



Глава города С. Мальцев приветствует участников конкурса.



Упражнение “приёмка вагонна” выполняет Лебедев Евгений (Курск).



Победители конкурса.

«Городские известия», 4 июня 1998 года. **«ПО ГОРОДУ ТРАМВАЙ ВОДИЛИ. СНАЧАЛА НАПОКАЗ. ВСЕМ ЮБИЛЕЯМ ЮБИЛЕЙ.»**

В СЕРЕДИНЕ МАЯ ретро-трамвай, построенный по образцу своего прадеда, вышел из ворот депо, чтобы совершить первый рейс. О том, насколько он точно соответствовал своему славному предку - трамваю образца 1898 года, судить не берёмся, ибо ни чертежей, ни подробного описания архивы не сохранили. Но были рисунки, и по ним курские трамвайщики построили ретро-вагон. Самую большую радость вызвал он у мальчишек, которые были бы не мальчишками, а кисейными барышнями, если бы не попытались взять вагон штурмом и прокатиться с ветерком.

Курский трамвай, а вместе с ним весь город, отметил столетний юбилей. Радость праздника с курянами разделили коллеги из всех регионов России, а также из стран ближнего и дальнего зарубежья. Первые состязались в мастерстве вождения, вторые поучаствовали в научно-практической конференции. И все без исключения сошлись во мнении: у трамвая есть будущее. И причин тому немало, главная - экологическая безопасность. Трамвай уж точно не преподнесёт сюрпризов матушке-природе, а пассажиров перевезет столько, что никакие «Мерседесы» за ним не угонятся.

Торжества проходили несколько дней, и начало им положил конкурс профессионального мастерства водителей. 42 участника - это лучшие из лучших, победители областных соревнований. О



географии можно судить по названиям городов: Москва, Курск, Харьков, Воронеж, Иркутск, Уфа, Улан-Удэ... По счёту конкурс был восьмой, по статусу - всероссийский.

Предугадать, кто окажется самым лучшим, не мог даже первый заместитель министра транспорта А. Насонов. Он пожелал победы сильнейшим, хотя своих симпатий к курянам скрыть не смог.

Сначала шли экзамены на знание теории, потом демонстрировались практические навыки вождения, умение не растеряться в экстремальной ситуации, а ещё

лучше вообще избежать её. Победителем стала москвичка Ирина Юдина, на втором месте - водитель из Нижнего Новгорода Елена Саулина, на третьем - волгоградец Борис Глаголев. Курянин Сергей Реутов был пятым.

Как сказал на торжествах, посвящённых подведению итогов, глава города Сергей Мальцев: «Мы поступили по-джентльменски, уступив пальму первенства гостям. Но через два года постараемся наверстать упущенное в Москве». Награды получили все участники. Кто-то - приз зрительских симпатий, кто-то - приз за вежливость, за молодость - был и такой. Предложение провести через два года одновременно с конкурсом профмастерства конкурс красоты среди водителей трамвая всем пришелся по душе. Хотя выбрать самую красивую будет ох как трудно: некрасивых девушек среди конкурсанток не было. Все участники праздника побывали в музее городского электротранспорта. После реконструкции он преобразился. Такого количества экспонатов, что собраны в нём, нет ни в одном подобном музее России. В книге отзывов самые восторженные записи.

На площадке рядом с Восточным депо была развернута техническая выставка. В ней приняли участие все предприятия России и Украины, чья продукция могла заинтересовать трамвайщиков.



Большой интерес вызвала продукция Петербургского трамвайно-механического завода, прошедшего путь от конки до многоосевого трамвая. Калужский завод транспортного машиностроения предложил современные рельсорезные и рельсосверлильные станки, а универсальный кабельный транспортёр прибыл из города Навля Брянской области.



А что же куряне? Только смотрели? Вовсе нет; к продукции курских предприятий интерес повышенный. Система учёта расхода электроэнергии на транспорте, предложенная курским научно-техническим центром «Рось», позволяет сэкономить до десяти процентов электроэнергии. Образец резинового покрытия, которым можно выложить трамвайные переезды, посетители разве что на зуб не попробовали. Но лучшая гарантия качества - заказы московских и курских железнодорожников. Кстати, скоро переезд с таким покрытием будет сделан у проходной «Курскрезинотехники».

Завершился праздник в Доме офицеров. Глава города Сергей Мальцев обещал хлопотать перед городским собранием о выделении средств на покупку пяти новых трамваев. Курский трамвай сто лет прожил достойно. Впереди у него, без сомнения, долгая жизнь.

Валентина НОСКИНА».

С 1 января 1999 года Курское ТТУ преобразовано в муниципальное унитарное предприятие «Курскэлектротранс» согласно постановлению администрации города Курска от 18 ноября 1998 года. С этого времени начальник ТТУ стал именоваться Генеральным директором, его заместитель по эксплуатации – директором по эксплуатации, а главный инженер Управления – техническим директором. Первым Генеральным директором стал Николай Михайлович Тяпочкин.

С сентября по ноябрь 2000 года была проведена реконструкция первого квартала ул. Перекальского до ул. Блинова. На этом участке трамвайная линия была перенесена на середину улицы, построены две проезжие части для автотранспорта.



Всё это делалось в связи с предполагаемым строительством нового Кировского моста и второй дороги на месте частных домов. Правда, мост тогда так и не построили, а новый участок трамвайной линии особенно оценили студенты-медики, проживавшие в общежитиях мединститута – раньше прямо под их окнами громыхали трамваи, а теперь здесь даже машины не ездили – построенный участок дороги сначала использовался как автопарковка. Новая линия была сделана очень качественно, ибо за 18 лет службы практически без ремонта остаётся ровной, без

ухабов на рельсах. Чтобы не прерывать движение трамваев, линия вводилась поэтапно: сначала ночью подсоединили один путь, а затем - второй. После этого старую линию разобрали, а на её месте появилась вторая проезжая часть и тротуар. Линия строилась силами служб «Курскэлектротранса».



А теперь обратимся к цифрам и показателям, но уже за 2003 год.

- Регулярность движения по трамваю составила за этот год 79,4%.
- Среднемесячная зарплата одного работающего - 2499 руб.
- Среднесписочная численность - 1950 человек.
- За 2004 год показатели уже были иными.
- Регулярность движения 77%.
- Среднемесячная зарплата одного работающего 2730 руб.
- Среднесписочная численность 1770 человек.

Муниципальное унитарное предприятие «Курскэлектротранс» является коммерческим. Но его финансовое положение зависит не только от тарифа и количества перевезенных пассажиров, но и от социальных обязательств по перевозке пассажиров-льготников. И здесь наше предприятие

оказывается в зависимости от состояния городского, областного и федерального бюджетов, из которых покрываются убытки по этой статье. А льготников довольно много. Приведу перечень категорий граждан, имеющих право приобретения льготного проездного билета по цене 100 рублей для проезда в муниципальном пассажирском транспорте на маршрутах общего пользования (автобус, трамвай, троллейбус).

Категории граждан, получающие денежную компенсацию по федеральному законодательству:

1.	Инвалиды войны
2.	Участники Великой Отечественной войны
3.	Ветераны боевых действий
4.	Лица, награжденные знаком "Житель блокадного Ленинграда"
5.	Члены семей погибших (умерших) инвалидов войны, участников Великой Отечественной войны и ветеранов боевых действий
6.	Члены семей погибших в Великой Отечественной войне лиц из числа личного состава групп самозащиты объектов и аварийных команд местной противовоздушной обороны, а также члены семей погибших работников госпиталей и больниц города Ленинграда
7.	Члены семей военнослужащих, лиц рядового и начальствующего состава органов внутренних дел, государственной противопожарной службы, учреждений и органов уголовно-исполнительной системы и органов государственной безопасности, погибших при исполнении обязанностей военной службы (служебных обязанностей)
8.	Члены семей военнослужащих, погибших в плену, признанных в установленном порядке пропавшими без вести в районах боевых действий, со времени исключения указанных военнослужащих из списков воинских частей
9.	Бывшие несовершеннолетние узники концлагерей, гетто, других мест принудительного содержания,

	созданных фашистами и их союзниками в период второй мировой войны
10	Инвалиды I, II, III группы (III, II, I степени); дети-инвалиды; инвалиды, не имеющие степени ограничения способности к трудовой деятельности
11	Граждане, подвергшиеся воздействию радиации вследствие чернобыльской катастрофы, аварии в 1957 году на производственном объединении «Маяк» и сбросов радиоактивных отходов в реку Теча, ядерных испытаний на Семипалатинском полигоне, а также граждане из подразделений особого риска
12	Граждане, награжденные знаком «Почетный донор России»

Категории граждан, получающие денежную компенсацию по региональному законодательству:

1.	Ветераны труда
2.	Труженики тыла
3.	Лица, пострадавшие от политических репрессий
4.	Помощники депутатов Курской областной Думы

Категории граждан, получающие денежную компенсацию по региональному законодательству через городской бюджет:

1.	Пенсионеры по возрасту, не имеющие льгот по федеральному и региональному законодательству
2.	Получатели пенсий по утере кормильца, имеющие на иждивении несовершеннолетних детей до 18 лет, включая студентов очной формы обучения до 23-х лет
3.	Одинокие матери, имеющие на иждивении несовершеннолетних детей до 18 лет, включая студентов очной формы обучения до 23-х лет
4.	Родители, имеющие на иждивении 3-х и более несовершеннолетних детей, включая студентов очной формы обучения до 23-х лет
5.	Лица, обслуживающие инвалидов I группы (спинально-больных и слепых)

Чтобы такой льготный билет приобрести, надо предъявить:

- Паспорт.
- Удостоверение, подтверждающее предоставление социальной гарантии.
- Справка ВТЭК (при необходимости).

По состоянию на 01.01.2005 г. Курск имел 158 пассажирских трамваев. Перевозка пассажиров осуществлялась по 6 маршрутам. Ежедневный плановый выпуск на городские маршруты составлял 86 трамваев. Всего за 2004 год перевезено 193,1 млн. чел.

В 2005 году закрыто Южное трамвайное депо. Все вагоны (исправные, неисправные, разобранные на запчасти), а также оборудование перевезли в Восточное депо. Часть территории Южного депо отдали под строительство домов. А здания передали УВД г. Курска. Предполагалось в ближайшем будущем построить новое депо по современному проекту.

В октябре 2004 года закрыто движение трамваев по ул. Дзержинского, линия демонтирована. Так исчез ещё один участок первой исторической трамвайной линии Курска. Трамваи пошли в обход по улицам 1-й Кожевенной и Литовской.



Для этого пришлось построить трамвайный съезд на транспортной развязке ул. Энгельса – Литовская – Сумская, который иногда называют трамвайными горками из-за крутого спуска и поворота. Такое переустройство вызвало недовольство горожан, так как многие льготники пользовались трамвайной линией по ул. Дзержинского, а теперь приходится раскошеливаться в маршрутках.

За 2005 г. платная перевозка пассажиров составила 33,4 млн. человек. По итогам работы за 2005 год финансовый результат деятельности – прибыль до налогообложения составила 3,0 млн. руб. Себестоимость транспортных услуг за 2005 г. составила – 185,5 млн. рублей.

Источниками покрытия расходов были собственные доходы в сумме 132,1 млн. руб. и бюджетные средства в сумме 54,8 млн. руб., в том числе дотация из федерального бюджета на единые социальные проездные билеты (ЕСПБ) – 33 млн. руб. и 21,8 млн. руб. – компенсационные выплаты из областного бюджета за предоставление бесплатного проезда детям.

В 1 квартал 2005 года за один реализованный ЕСПБ – доход предприятия составил 157 руб. (с учетом доплаты из федерального бюджета) при стоимости месячного гражданского билета 500 рублей. А где взять недостающие 343 рубля? Вопрос риторический.

Кроме того, острой проблемой оставалось приобретение нового подвижного состава взамен изношенного (износ по трамваям составлял 98%). Собственных финансовых средств на эти цели предприятие не имело.

Тем не менее, городские власти постоянно держали проблемы горэлектротранспорта в поле зрения. В качестве доказательства приведу выдержку из **«Областной целевой программы развития инфраструктуры города Курска как областного центра Курской области на 2006-2008 годы»**

«В настоящее время пассажирские перевозки на маршрутах города Курска осуществляют муниципальное унитарное предприятие «Курскэлектротранс», ОАО ПАТП г. Курска, 100% акций которого являются собственностью муниципального образования «Город Курск», коммерческие организации других видов собственности и индивидуальные предприниматели.

Но только МУП «Курскэлектротранс» и ОАО ПАТП г. Курска обеспечивают гарантированные социально-значимые транспортные услуги транспортом большой и особо большой

местимости, которые не могут предоставить владельцы транспортных средств других форм собственности.

Однако парк трамваев, троллейбусов и автобусов большой и особо большой вместимости последние несколько лет сокращается. Также сокращается и выпуск подвижного состава на маршруты общего пользования.

Средний возраст автобусов - 14 лет (при норме 10), трамваев 20 лет (при норме 16), троллейбусов 12,5 лет (при норме 10).

Подлежит списанию более половины имеющегося подвижного состава (144 трамвая, 44 троллейбуса, 134 автобуса).

Необходимо отметить, что списание подвижного состава искусственно сдерживается из-за отсутствия финансовых возможностей по приобретению подвижного состава на замену подлежащего списанию.

Моральный и физический износ большинства муниципального транспорта значительно влияет на стабильность выпуска автобусов, трамваев, троллейбусов на городские маршруты.

Время ожидания в часы «пик» на основных автобусных маршрутах социального сектора достигает 30-50 минут. На трамвайных - до 40 мин., троллейбусных - 15 мин.

Перевозки пассажиров на городских маршрутах общего пользования убыточны вследствие регулирования тарифа, а также из-за неполного возмещения выпадающих доходов от перевозки льготных пассажиров (1995-2004 г.г.), с 01.01.05 по ЕСПБ по цене 100 рублей, что ниже фактических затрат.

Постоянное недофинансирование выполнения транспортной работы из года в год усложняет финансовое состояние городских пассажирских предприятий и исключает возможность приобретения подвижного состава за счет средств предприятий.

Нет источника финансирования на своевременное проведение капитально-восстановительных работ по ремонту трамвайного пути, трамвайной и троллейбусной контактной сети и др. производственных объектов.

Из-за отсутствия финансовых средств предприятия не имеют возможности создать необходимый запас запасных частей, материалов и агрегатов для работы в зимний период времени. Вследствии чего, последние два года имеются случаи 100% срыва выпуска трамваев на городские маршруты при ухудшении погодных условий в зимний период.

В связи с этим возросло количество нареканий и жалоб на работу предприятий со стороны жителей города Курска, в основном относящихся к льготным категориям и малоимущим.

Необходимо отметить, что для города Курска, как и для большинства других российских городов, городской транспорт общего пользования имеет экономические, социальные и экологические преимущества (в первую очередь именно горэлектротранспорт) перед другими видами транспортных средств.

Сокращение объемов перевозок на маршрутах общего пользования вынудило привлечь к перевозкам транспортные средства индивидуальных предпринимателей. По этой причине значительно ухудшился процесс управления и информационного обеспечения безопасности перевозок.

Действующая автоматизированная система управления пассажирскими перевозками «НЕЖАН» (воздушно-телефонная связь) центральной диспетчерской службы, находящейся на балансе МУП «Курскэлектротранс», физически устарела, а ремонт компонентов в стационарных условиях невозможен из-за морального износа системы.

Для обеспечения безопасности перевозок, объективного контроля за работой всех видов городского пассажирского транспорта сегодня необходимо создание новой системы управления транспортом на основе информационных и навигационных технологий.

Для этих целей в ближайшее время необходимо образовать самостоятельное муниципальное учреждение «Единая диспетчерская служба пассажирского транспорта города Курска», выделив аналогичное структурное подразделение МУП «Курскэлектротранс», что позволит создать единую независимую информационно-аналитическую систему.

Такая система предоставит возможность действительно объективной оценки качества предоставляемых услуг, качества выполнения договорных обязательств, обеспечит автоматизированное управление транспортом.

Эти направления деятельности являются в настоящее время востребованными и необходимыми для дальнейшего развития.

Объем финансирования программы составляет 280,6 млн. рублей за счет средств областного бюджета, путем предоставления муниципальному образованию «Город Курск»

субвенции, предусмотренной отдельной строкой в областном бюджете на очередной финансовый год».

№ п/п	Наименование мероприятия	Объем	Срок исполнения	Затраты млн. руб.	Краткое пояснение
1.	Капитальный ремонт трамвайного пути км.	1,2	2006	12,8	По ул. Перекальского;
		0,9	2007	9,6	Кутузова-Парники;
		1,6		14,1	Кировский Мост- Октябрьская
		2,0	17,5		
	1,8	2008	15,7		
	кроме того, с заменой рельс на кривых участках	1,1	2008	7,2	пл. Добролюбова - Кутузова; К-т Родина-Волокно
	Всего:	8,6		76,9	
2.	Капитальный ремонт контактной сети: трамвайной;	14,0	2007	2,8	Кировский мост- Дубровинского; Кривая по Фрунзе; КЗТЗ- р.Сейм; Путепровод КЗТЗ. Черняховского- Львовский пов.; Кривая ТЭЦ; Ольховская - п/с № 3.
		10,6	2008	2,0	
	Всего:	68,6		13,4	
3.	Приобретение подвижного состава-всего ед.:	5	2007	35,0	Средняя цена: 1 трамвая 7,0 млн.руб.;
		-	2008	35,0	
	трамваи	5			

4.	Модернизация центра управления движением пассажирского транспорта города Курска (АСУПП)		2007 2008	10,0 10,0	Внедрение новой автоматизированной диспетчерской системы управления пас. трансп. (спутниковая навигационная система). Приобретение новых аппаратных компонентов (компьютеры, модемы, накопители). Оснащение п/с бортовой аппаратурой спутниковой и локальной навигации.
II	<u>Капитальный ремонт трамвайных путей, всего:</u> в т.ч.	<u>13,4</u> км	2009- 2010 гг.	<u>126,6</u>	
	по ул. Энгельса	4 км	2009 г.	38,3	на участке от пл.Дзержинского до остановки «Агромаш»
	по ул.Дейнеки	0,5 км	2009 г.	4,7	на участке от ул.Сумская до д.5 по ул.Дейнеки
	по ул. Маяковского	2 км	2009 г.	18,2	на участке от остановки «ул.Октябрьская» до остановки «Ж/д вокзал»
	по ул. Димитрова	0,9 км	2009 г.	9,5	на участке от Московской пл. до остановки «ул.1-я Пушкарная»
	Итого на 2009 г.	<u>7,4</u> <u>км</u>	2009 г.	<u>70,7</u>	
	-по пр.Ленинского комсомола	2,5 км	2010 г.	23,3	на участке от железнодорожного переезда до остановки «к/т-р Родина»
	-по пр.Кулакова	3,5 км	2010 г.	32,6	на участке от Сеймского моста до

					Льговского пов.
	Итого за на 2010 г.	<u>6,0</u> км	2009 г.	<u>55,9</u>	
III	Приобретение подвижного состава: - трамваи	5 ед. 5 ед.	2009 г. 2010 г.	35,0 35,0	Средняя цена: 1 троллейбуса 2,5 млн.руб.; 1 трамвая 7,0 млн.руб.; 1 автобуса 2,5 млн.руб.;

Выпуск по трамваю в 2005 - 2007 годах колебался в пределах от 51 до 60 единиц. (В 2005 году средний выпуск по трамваю составил 68,2 единицы.) Доход на единицу подвижного состава составлял соответственно от 2 329 руб. до 4 146 руб.

Летом 2005 года началась реконструкция трамвайного пути по ул. Сумской. Движение трамваев на этом участке полностью закрыли, так как предстояло построить бесстыковый путь по новой технологии.





С началом разборки старого пути по городу поползли слухи о полном закрытии ещё и этого участка, но когда на Сумскую стали завозить новые рельсовые звенья, разговоры сразу стихли, а жители вздохнули с облегчением.



Путь на этом участке от ул. Энгельса до ул. Дейнеки решили построить по новой «пражской» технологии. Это предполагало 2 главных отличия от того, что было раньше – через каждые 12 метров (такова длина трамвайного рельса) сборный стык, асфальтовое покрытие прилегает вплотную к рельсам.

Отмечу сначала недостатки такого устройства замощённого трамвайного пути, а именно таким оно было на ул. Сумской. Под дорожным покрытием болтовые соединения стыков со временем слабнут, подтянуть их нет возможности (для этого надо ломать асфальт) и при движении вагонов по таким стыкам возникают сильные удары при перекачивании колеса с одного рельса на другой. От таких ударов путь в местах стыков проседает, на рельсах со временем образуются выбоины, что ведёт к дальнейшему разрушению и пути, и асфальтового покрытия. Кроме того, из-за сезонных изменений температуры происходит деформация рельсов и прилегающего к ним асфальта, вследствие чего асфальт деформируется, крошится, образуются ямы. При движении вагонов по такому пути возникает сильный шум и вибрации, передающиеся окружающим зданиям, а сами вагоны быстро выходят из строя и требуют дополнительного ремонта.

По новой технологии все рельсы на всём протяжении ремонтируемого участка сварили контактной сваркой так, что образовался бесстыковый «бархатный» путь. Для этого из Липецка прибыла специальная сварочная машина, которая и проделала всю эту работу. Надо сказать, что до этого контактную сварку рельсов в Курске не использовали. Варили рельсы либо термитом, либо электросваркой. Термитная сварка требует сложного и дорогого оборудования, да и небезопасна для персонала. А электросварка хоть и проста в исполнении, но даёт много брака – после сварки довольно значительная часть стыков лопаются и их приходится варить снова. При контактной сварке брак почти полностью отсутствует (бывают крайне редкие случаи разрыва). Шпалы для нового пути выбрали деревянные – по такому пути вагоны идут мягче, чем по пути на железобетонных шпалах. Качественно пропитанные креозотом шпалы под дорожным покрытием обычно служат 25 лет и больше.

Теперь о том, как защитить асфальтовое покрытие пути от разрушения. Для этого вдоль рельсов сначала уложили специальные резиновые профили, а потом уже уложили асфальт. В результате движение трамваев по этому участку стало

практически бесшумным. Жители, по началу, не могли привыкнуть к тому, что они видят трамвай, но не слышат его. Раньше всё было с точностью до наоборот.

Вот так новые технологии могут легко опровергнуть главный аргумент противников трамвая - он шумит и расшатывает окружающие здания. В той же Праге можно увидеть места, где трамваи проезжают под арками зданий, не доставляя никаких неудобств жителям.

Но время шло, подвижной состав старел - надо было решать вопрос с его обновлением. Приведу расчет минимальной потребности приобретения подвижного состава для МУП «КЭТ» на 2006 год, выполненный директором департамента пассажирского транспорта г. Курска В.И. Токмаковым.

Наименование	Инвентарный парк ед.	Из них в эксплуатации свыше норматив-	Нормативный срок эксплуатации	Потребность на 2006 г. (10%)	Ориентировочная цена тыс. руб.	Сумма млн. руб.
Трамвай	149	109	16	5	7000	35

Наступил 2006 год, время шло, денег на новые вагоны не было. И вот уже из 147 трамваев (2 уже успели списать) - 144 имеют срок эксплуатации свыше нормативного.

Численность работающих на предприятии за этот год составила 1 570 человек из которых численность водителей и кондукторов составляет 645 человек (или 41 %).

За 2006 год услугами предприятия воспользовались 96,5 млн. пассажиров.

Общая выручка от перевозочной деятельности составила 204,4 млн. рублей, в том числе собственные доходы - 158,1 млн. рублей, бюджетные средства - 46,4 млн. руб. - это компенсационные средства за обеспечение равной доступности

транспортных услуг при проезде пассажиров по льготному проездному билету (ЕСПБ). Только в городе Курске в 2006 году реализовано указанных проездных билетов 410 тыс. шт. плюс компенсация за предоставленный бесплатный проезд детям.

Общексплуатационные расходы за год составили 204,4 млн. руб. с ростом в 10 % к 2005 году.

Полученные собственные доходы от перевозки платного пассажира позволили покрыть расходы на 77,3 %, бюджетные средства - на 22,7 %.

По итогам работы за 2006 год финансовый результат деятельности предприятия оказался положителен (+73 тыс. руб.), второй год предприятие работало безубыточно из десятка предшествующих лет.

Исходя из приведенных критериев, финансовое положение предприятия в 2006 году можно оценить как удовлетворительное.

Одной из основных проблем предприятия по прежнему являлось обновление подвижного состава, учитывая значительную стоимость транспортных средств: цена за единицу трамвая колебалась от 6 до 7 млн. руб.

Началось неуклонное уменьшение количества вагонов - списано по причине износа в 2006 году 27 трамваев. Приобретено - 0.

Выплаты средств из бюджетов всех уровней на компенсацию за предоставление транспортных услуг по ЕСПБ и проезд детей в 2006 году осуществлялись своевременно, но в объемах меньше нормативно-расчетных величин, что было недостаточным для более эффективного и рентабельного ведения производственного процесса. Тарифы на трамвай и троллейбус на 2006 и 2007 годы составили 6 руб.

Теперь о зарплате водителей. Компенсация за вредность, согласно действующему порядку по системе оплаты труда, включена в часовую тарифную ставку, так часовая тарифная ставка водителям трамвая Т-3 в обычных условиях установлена 14,40 руб. (с 4 % за вредность - 15,00 руб.)

Сравнительно небольшая зарплата вынуждала многих водителей и кондукторов работать и в выходные дни. Порядок оформления работы в выходные дни был таков. В журнале регистрации за 7-10 дней до начала каждого месяца заносились списки водителей и кондукторов об их согласии работать в выходные дни под роспись, далее приказом по предприятию утверждался часовой объем переработки на месяц. За три дня до

составления нарядов на выпуск оформлялось письменное согласие с каждым водителем и кондуктором на конкретное число месяца. Приказ на оплату за работу в выходные дни подписывался каждые 15 дней по факту отработки.

План по выручке за смену последние 3 месяца 2006 года:

Месяц	План, руб.	Факт, руб.
Октябрь	5600	5745,4
Ноябрь	5500	5634,9
Декабрь	5700	5605,5

План по доходам от реализации билетной продукции доводится до депо Управлением ежемесячно. Инженер по кондукторам ежедневно ведет учет сбора доходов кондукторами по билетно-учетному листу кондуктора, в котором указывается сбор от реализации билетной продукции по каждому рейсу и анализируется выполнение плана. В депо заведен журнал сбора доходов по службам на основании суточных рапортов.

Сбор доходов для кондукторов корректируется, если есть обоснованная причина, которая указывается в билетно-учетном листе кондуктора, суточном рапорте (обрыв контактной сети, буксировка неисправного вагона, ДТП и др.).

Водитель получает премию по доходам сверх установленной 100 % премии за регулярность и качество обслуживания, у кондуктора основной показатель выполнения плана от реализации проездных билетов, и сверх того премия от суммы доходов.

В депо разбивается и ведется учет доходов от реализации билетной продукции и корректировка в случае задержек движения. Однако четкой инструкции по расчету потерь доходов в случае простоя не по вине водителя в то время не было.

Эксплуатационные показатели работы МУП «Курскэлектротранс»
январь 2006 г. – январь 2007 г.

Наименование	Единица измерения	2006 г. январь	2007 г. январь	%
Среднесуточный выпуск, всего в т.ч.:	ед.	115,9	118,2	102
Трамвай	-//-	59,8	63,2	105,6
Троллейбус	-//-	56,1	55,0	98,0
Пробег, всего в т.ч.:	тыс. км.	717,7	719,5	100,2
Трамвай	-//-	405,1	421,8	104,1
Троллейбус	-//-	312,6	297,7	95,2
Пассажироперевозка	тыс. чел	6670,4	5687,7	85,3

На 2007 год было намечено приобрести 4 трамвайных вагона. В результате приобрели всего один – вагон модели 71-403. Следуя нашей традиции, расскажу далее подробно о самом вагоне и предприятии, его производившем (в настоящее время эта модель снята с производства и заменена более совершенной машиной).



Трамвайный вагон модели 71-403 — российский пассажирский односторонний четырёхосный высокопольный трамвайный вагон с асинхронными тяговыми электродвигателями производства ОАО «Уралтрансмаш» (УТМ). Обозначение 71-403 расшифровывается следующим образом: 7 означает трамвай, 1 — государство производителя (Россия), 4 — номер завода (УТМ), 03 — номер модели. Вагон может эксплуатироваться как одиночно, так и в СМЕ из двух вагонов. Сцепные устройства унифицированы с сцепными устройствами вагонов ТЗ.

Кузов вагона цельнометаллический, каркасной конструкции. Передняя часть кабины водителя с вклеенным панорамным стеклом сферического профиля выполнена из стеклопластика. Основанием кузова является рама в виде сварной конструкции из прокатных и гнутых профилей. Кузов фиксируется на тележках посредством шкворней, приваренных к раме.

Пассажирское помещение рассчитано на 33 места для сидения и 85 мест для стояния пассажиров при номинальной загрузке 5 чел/м². Помещение оборудовано полумягкими сиденьями для пассажиров и сиденьем для кондуктора с дополнительным обогревом. Планировка расположения пассажирских сидений трёхрядная: с правой стороны по ходу движения расположены одиночные сиденья, а с левой — спаренные. Пассажирский салон имеет три двери для входа и выхода пассажиров. Передняя дверь одностворчатая, средняя и задняя двери двухстворчатые. Все двери выполнены шарнирно-поворотными и открываются внутрь салона. В зонах средней и задней дверей имеются площадки, обеспечивающие возможность входа и выхода пассажиров. Салон оснащён громкоговорящей системой информирования пассажиров. Для оповещения пассажиров, находящихся на посадочной площадке вне вагона, предусмотрен наружный громкоговоритель. Спереди и сзади вагона предусмотрены электронные цифровые маршрутные указатели. Основное освещение пассажирского салона — люминесцентное, двухуровневое. Предусмотрено вспомогательное освещение лампами накаливания. Отопление пассажирского салона осуществляется оребренными трубчатыми электронагревателями, расположенными вдоль обоих бортов вагона. Вентиляция пассажирского салона естественная, через сдвижные форточки в окнах и через три люка в крыше вагона.

Привод дверей электрический, с вентильным электродвигателем и микропроцессорным управлением.

Тяговые двигатели (4 шт.) асинхронные, с короткозамкнутым ротором, частотно-управляемые с самовентиляцией АТЧД-225. Силовая электрическая часть выполнена на IGBT-транзисторах. Преобразователи обеспечивают полностью бесконтактное управление режимами работы двигателей, глубокое электродинамическое торможение (практически до полной остановки), рекуперацию электроэнергии при торможении на любой скорости, превышающей 3 км/час. Тележки вагона по конструкции аналогичны тележкам вагона Татра Т6В5SU.

Рабочее место водителя (кабина) отделено от пассажирского помещения перегородкой со сдвижной остекленной дверью. Для выхода водителя из вагона предусмотрена отдельная дверь, запираемая на замок изнутри и снаружи. Кабина оснащена мягким поворотным креслом с пружинными амортизаторами. В кабине водителя расположены электрошкафы, пульт управления и вспомогательная служебная панель, а также бортовой компьютер с вынесенным на панель дисплеем. Для отопления и вентиляции кабины предусмотрен калорифер с вентилятором.

Технические характеристики вагона:

- Годы выпуска 2003 — 2012
- Максимальная скорость 75 км/ч
- Масса не более 20 т
- Мест для сидения 33
- Номинальная вместимость 118 (5 чел/м²)
- Полная вместимость 169 (8 чел/м²)
- Напряжение сети 550 В
- Напряжение бортовой сети 24 В
- Тип тягового редуктора двухступенчатый, цилиндрическо-конический с эвольвентным зацеплением
- Передаточное число тягового редуктора 7,36
- Количество дверей 3
- Освещение салона люминесцентное
- Дежурное освещение лампы накаливания 24 В
- Отопление кабины воздушное от калорифера
- Срок службы 20 лет

- Габариты:
- Колея 1 524 мм
- Длина 15 435 мм
- Ширина 2 500 мм
- Высота 3 055 мм
- База вагона 7 460 мм
- База тележки 1 900 мм
- Диаметр колёс 706 мм
- Проём дверей 1 300 мм
- Число двигателей и их мощность 4 x 54 кВт
- Расход электроэнергии 1,6 кВт·ч/км

А теперь о самом предприятии «Уралтрансмаш». «Уральский завод транспортного машиностроения» — одно из старейших предприятий Урала: его история насчитывает более двухсот лет. Начало предприятию положила основанная в 1817 году в Екатеринбурге золотопромышленная фабрика. Через тридцать лет на её месте построили машиностроительный завод, делающий паровые машины, котлы, локомобили, оборудование для горнодобывающей промышленности.

После 1917 года завод был национализирован и получил название «Металлист». После реконструкции он начал выпускать нефтедобывающее и нефтеперерабатывающее оборудование, выполнял заказы новостроек в период индустриализации.

Современная история предприятия началась во время Великой Отечественной войны. Во второй половине 1941 года в корпусах завода разместились коллективы эвакуированных предприятий из Москвы, Подольска и Сталинграда. Начался монтаж нового оборудования и вскоре с завода отправился на фронт первый легкий танк Т-60. В течение первого полугодия производства на заводе изготовили 1238 легких танков. С тех пор на заводе было разработано или модернизировано около сорока видов изделий военной техники. На предприятии работает конструкторское бюро, создавшее ряд новых военных изделий.

Помимо военной продукции «Уралтрансмаш» производит станки-качалки для добычи нефти, лебедки для пассажирских и грузовых лифтов, низкопольные трамваи.

На 2006 год протяженность трамвайных путей составила 86,7 км одиночного пути, из которых 5 км требовали срочного капитального ремонта из-за сверхдопустимого износа. Кроме того, предстояло модернизировать Центр управления движением пассажирского транспорта города Курска (АСУПП). Действующая автоматизированная система «НЕЖАН-300 морально устарела, аналогичная была только в двух городах Российской Федерации. Она не соответствовала возросшим требованиям контроля за работой пассажирского транспорта на городских маршрутах. Необходим был (в 2006-2007г.г.) переход ЦДС на новую автоматизированную диспетчерскую систему управления пассажирским транспортом (спутниковая навигационная система управления с оснащением подвижного состава необходимой бортовой аппаратурой спутниковой и локальной навигации)

В связи с ликвидацией трамвайного пути по ул. Дзержинского на маршруте трамвая № 2 «Железнодорожный вокзал - Автовокзал» время оборотного рейса увеличилось на 33 минуты. Кроме того, скопление транспортных средств у Центрального рынка и на перекрестке ул. Красной Армии - ул. Добролюбова приводило к значительным задержкам движения трамваев по маршрутам №№ 2,4,5,8. Разрешить данную проблему возможно было путем строительства нового трамвайного пути по ул. Бойцов 9-ой дивизии от ул. Верхней Луговой до ул. Аэродромной. Но, как говорится, воз и ныне там (стоит, брошенный кем-то на трамвайных путях).

Реконструкция трамвайного пути по ул. Перекальского от ул. Блинова до Кировского моста к 2008 году не только назрела, но и перезрела. Местами от головок рельсов почти ничего не осталось. Трудность была ещё и в том, что работы надо было вести в стеснённых условиях - с одной стороны дома, с другой - действующая автодорога, да и прерывать движение трамваев на этом участке на время ремонта было нельзя. Для ускорения процесса вначале решили вести работы и ночью, но возмущение жителей домов, находящихся рядом с линией, вынудило отказаться от этой идеи. Работали только днём. Движение трамваев осуществлялось на этом участке по одному пути, пока второй ремонтировали. Для этого перед и после этого участка были врезаны стрелки, возле которых было организовано дежурство ревизоров, регулировавших движение.



По этой причине процесс реконструкции растянулся почти на два месяца - с 4 августа до 27 сентября 2008 года. 10,2 млн. руб. на капитальный ремонт (в эту сумму входила стоимость материалов и оплата доставки) были выделены из средств городского бюджета. Все работы проводились в основном силами Службы пути. Для выполнения работ пришлось приобрести:

Рельсы Т-62, 149 т на сумму 4713644 руб. (Цена 1 тонны 28546 руб.).

Шпалы деревянные, обрезные типа I А, II А, пропитанные, из древесины хвойных пород в количестве 2016 штук. (Цена одной шпалы 550 руб.)

Щебень гранитный, 1300 м³ на сумму 1745900 руб. (Цена 1 м³ - 1343 руб.).

Медный контактный провод, 0,7 км на сумму 165347руб. (Цена одного км контактного провода МФ-85 - 236210 руб.)

А также стыковые накладки, подкладки, костыли путевые, шайбы 2-х витковые, тяги путевые, электрические соединители медные, болты стыковые - всего на сумму 1735064 руб.

В 2007 году во властных структурах города активно обсуждался вопрос о строительстве нового трамвайного депо в связи с тем, что Южное депо было в 2004 году закрыто, а территорию Северного депо предполагалось отдать под строительство торгово-развлекательного центра. В новое депо предполагалось перевести Северное депо и туда же часть пассажирского подвижного состава, чтобы уменьшить количество и протяжённость нулевых рейсов вагонов при выезде из депо. Новое депо предполагалось разместить либо на ул. Литовской, где сейчас расположен оптовый сельскохозяйственный рынок, либо рядом с заводом Химволокно. Пока эти планы остаются только планами. Да и особой необходимости в этом нет, так как Восточное депо заполнено только наполовину, а нулевыми рейсами трамваи тоже везут пассажиров.

Двухтысячные годы запомнятся нам в основном постоянным ростом цен. Не стал исключением и тариф на перевозку пассажиров. Вслед за подорожанием электроэнергии, тепла, воды, запчастей и прочего растёт и он.

Динамика изменения тарифа на проезд в городском пассажирском транспорте за 2006 – 2009 годы.

Год	Действующий тариф руб.	Тариф экономически обоснованный (расчет предприятия)	Тариф экономически подтвержденный	Утвержденный тариф на проезд	Примечание
2006	4-00	8-33	8-33	6-00	
2008	6-00	11-93	8-59	8-00	с 01.04.2008
2009	8-00	15-99	15-99	9-00	с 01.02.2009

Информация по доходам от разовых билетов и выпуску подвижного состава трамвая в апреле 2008 г. по сравнению с апрелем 2007 г., а также с мартом 2008 г.

Доходы тыс. руб.		% роста (снижения)		Выпуск п/с (средний) ед.		% роста (снижения)			
апрель		март 2008	к апрелю 2007	к марту 2008	апрель		март 2008	к апрелю 2007	к марту 2008
2008	2007				2008	2007			
6886,0	5298,7	5886,1	129,9	116,9	65,8	64,8	67,2	101,5	97,9

Социально-значимые перевозки на трамвайных маршрутах за январь – март 2007 г. составили 150,4 млн. место км, за январь – март 2008 г. – 151,1 млн. место км. Всего за перевозку льготных категорий пассажиров МУП «Курскэлектротранс» получило 68,3 млн. рублей. По результатам работы в 2008 году прибыль МУП «Курскэлектротранс» составила около 4 млн. руб.

Учитывая то, что общий объем компенсационных выплат, предусмотренный в бюджетах всех уровней на 2009 г. сокращен

на 5 млн. руб. по сравнению с 2008 годом, общее уменьшение финансирования МУП «Курскэлектртранс» составило 3,7 млн. руб.

Сумма бюджетных средств на оплату выпадающих доходов на 2009 год составила 12 566 900 руб.

В 2008 году была изменена схема движения автотранспорта по улицам 1-я Пушкарная, Межевая, Димитрова в районе хлебозавода №2.



Неудобством для трамвая стало встречное движение по ул. 1-я Пушкарная и пересечение автомобилями части разворотного кольца у конечной станции №1 «Хлебозавод». Кроме того, учитывая большой износ трамвайных рельсов и шпал, с целью обеспечения длительной эксплуатации вновь строящегося отрезка дороги, необходимо было произвести капитальный ремонт трамвайного путевого хозяйства на участке, по которому пойдет дорога (работы начаты с 10.06.08 за счет средств предприятия по эксплуатационным расходам). Затраты на выполнение работ по капитальному ремонту, должны были составить 2,6 млн. рублей согласно проектной сметы, разработанной ГОУ «Курскгражданпроект». Замена рельсов и шпал не была проведена, путь был отремонтирован текущим ремонтом, но из-за сильного волнообразного износа рельсов движение трамваев на этом участке сопровождается шумом и вибрацией, от которых страдают жители улицы 1-я Пушкарная.

На 2008 год было намечено строительство трамвайного пути по ул. Бойцов 9-ой дивизии от ул. Верхняя Луговая до ул. Аэродромная. Но строительство тогда так и не началось, хотя в

планах развития города появился другой путь из Казацкой на Северо-Запад - по ул. Запольной.

В 2009 году подвижной состав, работающий на городских маршрутах, начал оснащаться спутниковой системой навигации. В диспетчерском центре МУП «ЦДС» был смонтирован программно-аппаратный комплекс для мониторинга 1000 ед. транспортных средств, оборудовано 7 рабочих мест диспетчеров, организованы каналы связи и передачи данных. Оборудованы бортовыми навигационными приборами и осуществляют работу через спутниковую систему навигации уже 70% трамваев.

На 2009-13 годы по развитию трамвайного сообщения в Курске было намечено сделать следующее:

1) Приобрести 14 новых трамвайных вагонов. В 2012 году было приобретено 10 практически новых трамвайных вагонов Татра-3SUСS, прошедших капитально-восстановительный заводской ремонт в Праге с полной заменой оборудования. Один трамвай обошелся городскому бюджету в 800 тысяч рублей. Новые отечественные на тот момент стоили 15 миллионов рублей, чешские - 60.

Вагоны прибыли 21 ноября. Проблема с этими вагонами была в другой, более узкой колее 1435 мм вместо 1520 как в России. Целый месяц рабочие Восточного депо устанавливали эти вагоны на «наши» тележки, чтобы 27 декабря 2012 года 9 из 10-ти вагонов, после торжественной церемонии презентации, вышли на улицы города. Впоследствии их «родные» тележки переделали на нашу колею.

2) Провести капитально-восстановительный ремонт 100 трамваев, выработавшим свой ресурс. В апреле 2010 года МУП «Курскэлектротранс» выдан сертификат ЗАО «Научно-исследовательского института городского электрического транспорта» № ДСАТ RU.MT 770C100 № 040590 сроком действия с 27.04.2010г. по 27.04.2013г. на проведение капитально-восстановительного ремонта (КВР) троллейбусов и трамваев на производственной базе МУП «Курскэлектротранс» в условиях депо.

КВР трамвая предполагает:

1. Ремонт кузова вагона с полной разборкой до рамы.
2. Покраска кузова вагона с полной очисткой старой краски и шпатлёвки.

3. Замена внутренней обшивки салона.
4. Замена сидений салона.
5. Замена освещения на светодиодное.
6. Установка электронных маршрутных указателей.
7. Замена остекления вагона.
8. Капитальный ремонт тележек вагона с заменой карданных валов, тормозных механизмов и тормозных дисков.
9. Капитальный ремонт тяговых двигателей и другого электрооборудования.
10. Замена наружных осветительных приборов вагона.

С декабря 2010 года по август 2014 года выполнен капитально-восстановительный ремонт 15-ти вагонов по этой технологии. Справедливости ради стоит сказать, что упрощённый КВР начали проводить ещё и раньше, на базе Северного депо вскоре после празднования 100-летия Курского трамвая, но это были всё-таки полумеры, которые, тем не менее, позволили продлить жизнь уже полностью изношенным вагонам и удержать выпуск на приемлемом уровне.

3)Проведение капитального ремонта 31км трамвайных путей в однопутном исчислении.

4)Приобретение путевого электрифицированного инструмента, 10-ти гидродомкратов.

5)Приобретение автомобильного транспорта для МУП "Курскэлектротранс":

автобус, 4 ед.

автокран , 3 ед.

автовышка, 2 ед.

специальный автомобиль для бригад путевого хозяйства, 3 ед.

передвижная электростанция, 2 ед.

6)Внедрение спутниковой навигационной системы на подвижном составе.

7)Разработка единого расписания движения пассажирского транспорта.



Вагоны из Праги прибыли на станцию Рышково



В.П Наумов знакомит Овчарова Н.И. и Пупко Н.Ф. с новыми вагонами перед их выпуском на линию.

За 9 месяцев 2009 г. среднесписочная численность коллектива МУП составила 1329 чел., а средняя зарплата – 8510 руб. За этот период трамваями и троллейбусами перевезено 48024,4 тыс. пассажиров.

В 2010 году продолжились работы по внедрению автоматизированной системы оплаты проезда на городском пассажирском транспорте. О том, какая для этого проделана работа, можно узнать из интервью директора департамента транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска В.И. Токмакова:

«По итогам конкурса подписано инвестиционное соглашение с ООО «Интегрированные билетные системы Курска». В рамках указанного соглашения ведётся работа по ремонту помещения для размещения системы контроля оплаты проезда по адресу : г. Курск, ул. Гайдара, 13. Срок окончания работ - август 2010 г.

Заключен договор с ОАО «Курские электрические сети» на подключение к энергосистеме. Заключены договора с провайдерами на строительство каналов связи системы АСКОП.

Выполнены проектные работы на внедрение АСКОП, произведено обследование транспортных средств и автопарков перевозчиков. Заключен договор с поставщиками на поставку оборудования для установки в транспортных средствах и в локальных центрах. Разработан план установки точек продажи и пополнения транспортных карт.

Администрацией города Курска вносятся дополнения в действующие договоры с перевозчиками различных форм собственности на осуществление кассового обслуживания пассажиров посредством безналичной системы оплаты проезда в городском пассажирском транспорте с использованием бесконтактных микропроцессорных пластиковых карт "Электронный проездной".

Разрабатывается проект постановления Администрации города Курска о порядке реализации и использования микропроцессорных пластиковых карт "Электронный проездной".

Электронные проездные вводятся как для улучшения транспортного обслуживания жителей при осуществлении расчётов за проезд в городском пассажирском транспорте, так и в целях борьбы с безбилетным проездом и повышения собираемости доходов от перевозки пассажиров.

Автоматизированная система учета и оплаты проезда позволит реализовать принцип бюджетного планирования по

фактически оказанным объёмам услуг, повысить стабильность транспортной отрасли, прозрачность финансовых потоков, создать персонифицированный учёт адресного предоставления мер социальной поддержки.

В настоящее время планируется оснастить электронной системой оплаты и учёта проезда трамваи, троллейбусы, автобусы большой и малой вместимости марки Паз, за исключением микроавтобусов.

В дальнейшем будет решен вопрос и по оснащению микроавтобусов марок Форд, Хюндай, Газель.

Вопрос проезда льготных категорий граждан решается совместно с Администрацией Курской области. Для этих целей необходимо внести изменения в действующие нормативные акты на уровне субъекта РФ по замене Единого социального проездного билета на электронный «Социальный проездной билет».

В 2010 году средняя заработная плата по МУП «Курскэлектротранс» составила 8 579 руб. В том числе по профессии «ремонтный рабочий» - 8 094 т. руб.

Узким местом для всего города в целом и курского трамвая в частности оставался Кировский мост. Построенный ещё в 1955 году, к началу 21 века он пришёл в аварийное состояние. И движение по нему тяжёлых трамвайных вагонов совсем не способствовало улучшению его состояния. Курский «Строймост» как мог поддерживал это важное для города сооружение, был проведен ремонт опор, температурных швов, заменено дорожное покрытие, но проблем это не решало – нужно было строить новый мост и переносить на него трамвайные пути.

В 2008 году началась подготовка к строительству нового Кировского моста. Строительство моста было закончено в августе 2011 года и обошлось примерно в 1,3 миллиарда рублей.

5 июля 2011 г была начата разборка участка пути от остановки Интернациональная до остановки Кировский мост по прямому рейсу. Последний вагон, прошедший по этому участку - №057 под управлением Подвейкиной Т.И. Также начата укладка бетонных блоков для рельсов на новом мосту.



Трамвайную линию здесь решили сделать по новой технологии пути ВКВ (бесшпалочные рельсы, запрессованные в подушку из бетонных плит). Монтаж проводила бригада из Тулы. Запрессовка резиновых вкладышей проводилась 30 июля 2011 года при большом стечении публики, так как ничего подобного в нашем городе ещё не видели. Трамвайный путь от нового моста до ул. Дубровинского также был заменен на новый. Вскоре после монтажа рельсов на мосту этот участок был соединён с остальной линией, и трамваи пошли по новому Кировскому мосту. А старый с этого времени стал чисто автомобильным. Торжественное открытие движения по новому Кировскому мосту состоялось в День города 25 сентября 2011 года.



На 2012 год было намечено расширение автодороги по ул. Литовской с отселением граждан из частных домовладений, попадающих под снос, и реконструкция трамвайных путей. Но пока здесь ничего не изменилось. Вид у этой части города весьма непрезентабельный, запущенный – самое место для нового строительства. И трамвай в этом случае с его большой провозной способностью здесь будет как нельзя кстати.

15 мая 2012 г. Открыт новый трамвайный маршрут 5А «Хлебозавод — Химволокно», но работал он только в часы пик.

С 20 октября 2012 стоимость одной поездки в троллейбусе или трамвае стала 10 рублей, столько же стоило провезти 1 место багажа.



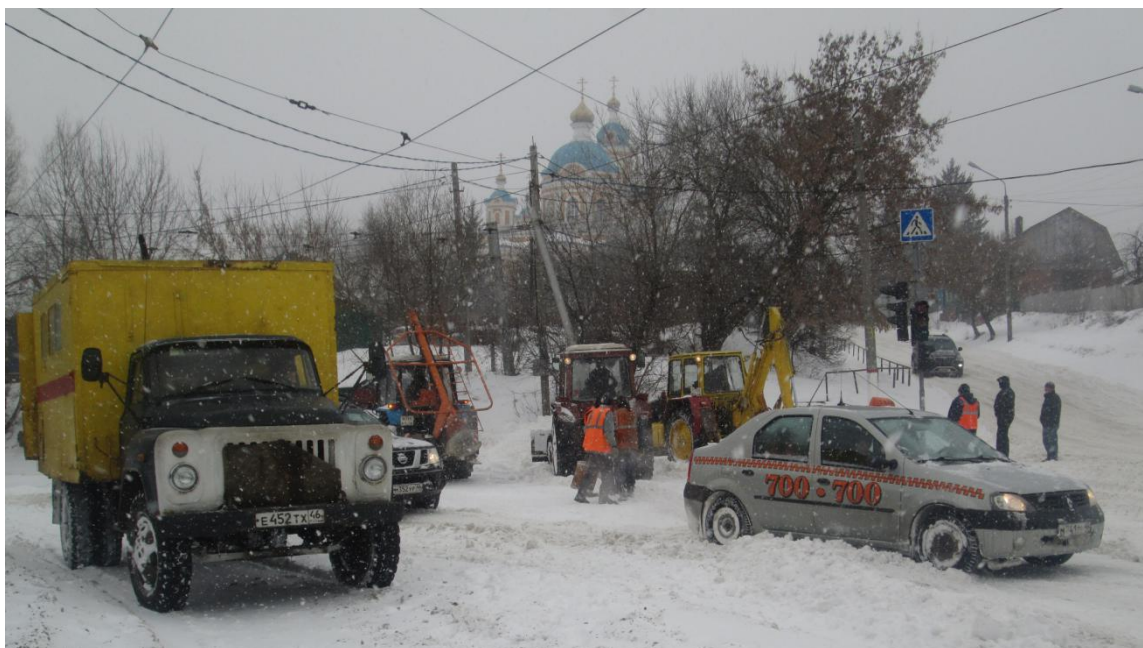
14 июня 2012 года закрыто Северное депо. Всё оборудование и подвижной состав перевезено в Восточное депо. Очень сложно было перевезти колёсный станок. Для этого пришлось разобрать часть стены колёсного цеха. Но, несмотря на все трудности, станок перевезли, установили, настроили и теперь он снова работает. А на территории Северного депо временно расположились торговые ряды Северного рынка, так как на его территории шло строительство нового торгового здания. После переезда торговых павильонов во вновь построенное здание нового крытого рынка в конце октября 2013 года начались работы по сносу зданий Северного депо.

Настоящим испытанием для курского трамвая стал конец марта 2013 года. Ничто не предвещало беды в пятницу 22 марта. Вечером начался небольшой снегопад, который постепенно усиливался, и ночью началась самая настоящая пурга. Температура резко упала, ночью до $-10 - 15^{\circ}\text{C}$, сильный восточный ветер прессовал снежную массу, дороги и трамвайные пути замело, образовались заносы. Такое количество снега выпало в наших местах впервые за всю историю

метеорологических наблюдений, которые ведутся с 1896 года. Причем максимальное количество осадков пришлось на города Курск и Рыльск. Высота снежного покрова составляла от 40 до 70 см.



Проспект Кулакова.



Улица Верхняя Луговая.



Улица Карла Маркса.

В связи с циклоном в городе с 23 марта объявлено чрезвычайное положение. Немногочисленные снегоочистители явно не справлялись с разгулом стихии. Вышедшие утром на линию вагоны буксовали в снегу, выходило из строя электрооборудование, вагоны стали массово уходить в депо, но не всем удалось пробиться через снежные заносы. Некоторые вагоны так и остались на улицах, погребённые под слоем снега. Сначала было восстановлено движение по первому маршруту, а затем начали расчищать завалы из снега и застрявших в нём автомобилей и дальше.

26 марта Администрация города Курска обращается к владельцам автомобилей, припаркованных по улице Верхняя Луговая, с настоятельной просьбой убрать машины с трамвайных путей, чтобы дать возможность наладить движение трамваев.

27 марта Движение троллейбусов и трамваев, по информации мэрии, почти полностью восстановлено. Вот что рассказал по поводу расчистки путей генеральный директор МУП «Курскэлектротранс» В.П. Наумов в интервью газете «Друг для друга» в этот день: - *«Нам осталось пробиться от площади Дзержинского до автовокзала. Снега выпало столько, что снегоочиститель не справлялся, трамвайное полотно расчищали грейдерами и тракторами, а затем уже пускали снегоочиститель.*

Кроме того, приходится вручную убирать наледь с рельсов. В настоящий момент эти работы продолжаются, планируем сегодня завершить все работы по очистке трамвайных путей. Возможно, мы справились бы с этими работами и на день раньше, однако колоссальной проблемой стали брошенные в районе Центрального рынка автомобили. Владельцы оставили их не только по обочинам, но даже на трамвайных путях! А ведь Центральный рынок - это узловая линия, по которой проходят все маршруты — в сторону железнодорожного вокзала, в район КЗТЗ, к площади Дзержинского и в сторону Волокно».

Последствия снегопада и после расчистки путей давали о себе знать - дополнительная нагрузка легла на плечи ремонтных служб депо, которым нужно было в срочном порядке ремонтировать повреждённые из-за снегопада вагоны. К концу недели вагоны были отремонтированы, потеплело, снег начал таять, и скоро уже ничего не напоминало о пережитом снежном кошмаре.

Ситуация, подобная описанной выше, повторилась через 3 года, но уже не весной, а в разгар зимы. 19 января Курск замело снегом. Снегопад начался 18-го. Вагоны опять забуксовали в снегу, и работникам Восточного депо пришлось всю ночь вызволять их из снежного плена. Утром 19 января трамваи на линию не вышли - сначала надо было расчистить пути. И только к вечеру того же дня движение удалось возобновить.

28 октября 2013 г. Администрация города выделила участок на улице Энгельса под строительство совмещенного трамвайно-троллейбусного парка. Участок расположен рядом с территорией спецавтобазы по уборке города. Но опять повторилась история 2007 года со строительством депо в районе «Химволокно». И пока у нас всего одно депо - Восточное.

С 2014 года начался проект «Трамвай-книгочей», который совместно с МУП «Курскэлектротранс» до сих пор проводит МБУК «Централизованная система библиотек города Курска». 22 мая 2014 состоялся первый рейс литературного трамвая по маршруту №4 «Железнодорожный вокзал - ул. Малышева - железнодорожный вокзал». Областное казённое учреждение культуры «Курская областная библиотека для детей и юношества» проводило акцию в поддержку детского и

подросткового чтения и в связи с Годом культуры в Российской Федерации.



Цели проекта: организация увлекательного досуга горожан с книгой в руках, предоставление возможности вдумчивого и спокойного общения с миром книг, расширение границ библиотечного пространства.

Организаторы проекта предлагают всем желающим стать участниками увлекательного «летнего книжного круиза», который подарит курянам и гостям города приятные сюрпризы.

Пассажиров «трамвая-книгочeya» ждут:

Встречи с курскими писателями и поэтами.

«Дерево желаний» с приятными прогнозами на летний период.

Возможность стать счастливым пассажиром «трамвая-книгочeya» и обладателем суперприза.

Участие в буккроссинге, основанном на простейшем принципе «прочитал сам - передай другому».

Календари с символикой акции, буклеты, проспекты с адресами городских библиотек, листовки с афишами предстоящих мероприятий.

Библиотечный флешмоб «Да здравствует книга!»



Аналогичная акция проводится и по троллейбусному маршруту № 1 «Знаменский Собор — ККПФ — Знаменский Собор».

Начинание Централизованной системы библиотек со временем получило свое продолжение и расширение. В качестве примера хочу привести акцию «Дорога к миру без терроризма», которая проходила 3 сентября 2017 года и «Троллейбус финансовой грамотности» 2-го февраля 2018 года.

Основные технико-экономические за 2014 год составили:

- Средний инвентарь – 85 единиц.
- Среднесуточный выпуск – 58,8 единиц.
- Коэффициент использования подвижного состава – 0,692.
- Вагоно-часы на линии – 264 тыс. часов.
- Общий пробег - 4548,7 тыс. км.
- Количество задержек по технеисправности – 682 случая.
- Количество заходов по технеисправности – 2993 случая.

Тяжёлое финансовое положение МУП «Курскэлектротранс» в марте 2015 года чуть было не привело к остановке движения трамваев и троллейбусов по некоторым маршрутам из-за огромного долга за электроэнергию — более 46 миллионов рублей — сумма превысила шестимесячное потребление.

Снабжающая организация «КурскАтомЭнергоСбыт» направила в адрес должника уведомление о введении с 16 марта режима ограничения подачи электроэнергии, но всё же до этого не дошло - ситуацию удалось разрешить мирным путём после вмешательства областной власти. В результате в рамках договоренностей в пятницу 13 марта в адрес ОП «КурскАтомЭнергоСбыт» поступил первый платеж - один миллион рублей. В понедельник - 15-го энергетиков ожидал еще один транш в размере 2,5 млн. рублей.

С 18 мая 2015 года тариф на перевозку пассажиров был установлен в размере 14 рублей. А с 1 июня 2015 года изменилась стоимость проездных билетов:

1. Для населения города:

на один вид транспорта - 520 рублей;

на два вида транспорта - 720 рублей;

квартальный - 1300 рублей.

2. Для предприятий и организаций города:

на один вид транспорта - 920 рублей;

на два вида транспорта - 1120 рублей;

на три вида транспорта - 1400 рублей.

3. Единый социальный проездной билет - 275 рублей (постановление Администрации Курской области от 17 апреля 2015 года №224-па).

2015 год был особенным для нашей страны - исполнилось 70 лет со Дня Великой Победы над фашизмом. К этому празднику коллектив МУП «Курскэлетротранс» подготовил подарок горожанам - трамвай Победы и троллейбус Победы. Вагон №073 и троллейбус №044 были снаружи оформлены коллажами, иллюстрирующими подвиг советского народа в годы войны. Внутри салона троллейбуса на окна были наклеены прозрачные стикеры, в которых рассказывалось о том, сколько горя принесла Курску немецкая оккупация, как наш город восстанавливался после освобождения, а в трамвае на стикерах были помещены портреты героев-курян и ветеранов войны, работавших на нашем предприятии с описанием их подвигов и краткими биографиями. Через звукоусилительные установки транслировались песни военных лет, стихи поэтов-фронтовиков.



Торжественная презентация трамвая и троллейбуса Победы состоялась 5 мая 2015 года на пл. Дзержинского у памятника-танка. Почётное право перерезать ленточку в трамвае было предоставлено начальнику Управления культуры Администрации г. Курска Мазаевой И.А., а в троллейбусе – председателю Совета ветеранов войны, труда и правоохранительных органов Малкову И.В. Водители и кондукторы этих машин в праздничные дни были одеты в стилизованную советскую военную форму времён второй мировой войны. Кроме билетов, пассажиры трамвая и троллейбуса Победы получали ещё и георгиевские ленточки.



С 18 мая 2015 года в курских трамваях и троллейбусах стоимость проезда и провоза багажа повысилась до 14 рублей.

16 сентября 2015 года в Курске прошла акция «День на электротранспор-те». Торжественное меро-приятие по поводу старта акции состоялось в 10.00 на площади Дзержинского – в месте, где пересекаются трамвайные и троллейбусные маршруты. С приветственным словом к участникам акции обратился глава Администрации города Курска Николай Иванович Овчаров, который отметил, что электротранспорт является неотъемлемым и по-прежнему востребованным элементом транспортной системы Курска. На сегодняшний день электротранспортом в Курске перевозится порядка 60% пассажиров.

Руководителям торговых предприятий, которые поддержали акцию, предоставив скидки в шести торговых сетях всем пассажирам, купившим в этот день разовый билет на проезд в трамваях и троллейбусах, Н.И. Овчаров вручил благодарственные письма от Администрации г. Курска. Это магазины торговых сетей «Европа» (при предъявлении акционного билета, на карту

«Город товаров» начислялось 30 руб.), «Belaton» (скидка 10%), «Букварь» (скидка 7%), «Радуга» (скидка 5%), «Интеллект-Маркет» (скидка 10%), ТД «Серж» (скидка 10 %). Воспользоваться скидкой можно было в период с 16 по 30 сентября 2015 года.



На открытии акции были подведены итоги и награждены победители интернет-викторины «Электротранспорт Курска в зеркале истории», которая проводилась в период с 1 по 10 августа 2015 года. Ее участниками стали более 160 человек. В основном это молодые куряне в возрасте до 35 лет. Они отметили, что пользуются электротранспортом, считают его наиболее удобным, надежным, комфортным. Все победители, а их 10 человек, которые первыми прислали правильные ответы, получили благодарности от МУП «Курскэлектротранс», которые вручали директор департамента транспорта, связи и дорожного хозяйства Н.Ф. Пупко и генеральный директор МУП «Курскэлектротранс» Наумов Виталий Павлович.



Кроме того 7 победителей, занявшие с 4 по 10 место: Емельянова Ольга Андреевна, Баленкова Ирина Игоревна, Ниязова Елена Игоревна, Стрелков Александр Анатольевич, Костиков Дмитрий Николаевич, Новохатских Николай Николаевич, Путенко Оксана Владимировна стали обладателями проездных билетов, дающих право бесплатного проезда на трамваях и троллейбусах г. Курска до конца 2015 года. Почетное третье место заняла Романова Анастасия Александровна, получив в подарок глобус. Второе место заняла Калитвенцова Галина Николаевна. Ей в качестве приза был вручен видеорегистратор. Главный приз – планшет получила Калугина Ольга Сергеевна, занявшая первое место.

В завершение мероприятия все участники имели возможность отправиться в своеобразный эко-тур в троллейбусе и услышать историю развития курского электротранспорта. Кроме того, в этот день у курян и гостей города появилась уникальная возможность покататься на ретро-трамвае по маршруту «Ж/д вокзал - КПК (Курская подшипниковая компания) - Ж/д вокзал» и бесплатно посетить музей Курского Горэлектротранспорта в Восточном трамвайном депо.

С января 2016 года в Курске заработала автоматизированная система контроля оплаты проезда. Так, для льготников, предпочитающих для передвижения муниципальный общественный транспорт, региональной администрацией утверждены следующие виды проездных документов:

- универсальная электронная карта с региональным транспортным приложением (выдается на безвозмездной основе в заявительном характере);
- транспортная карта льготника (стоимость карты составляет 100 рублей, а срок технической эксплуатации - 3 года);
- единый социальный месячный проездной билет, реализация которого с 1 января 2016 года на территории города Курска прекращена, но при этом право льготного проезда в транспортных средствах с его использованием осталось неизменным.

Куряне, имеющие право на льготный проезд, самостоятельно принимают решение о выборе того или иного льготного проездного документа. Кстати, количество поездок по любому из них остается неизменным и не ограничено. Вместо не оправдавших себя турникетов оплату по пластиковым картам можно было произвести у кондуктора, каждому из которых выдавали портативный терминал-кассу, оплатить проезд стало возможно или пластиковой картой или деньгами, получив при этом у кондуктора напечатанный терминалом бумажный чек-билет.

18 апреля 2016 г. прекращено движение по трамвайному маршруту №5 (Улица Запольная — Химволокно). Этому предшествовало обследование пассажиропотока на маршруте. Вначале маршрут работал только в часы пик, а затем и вовсе закрыт. Как пояснили в департаменте транспорта и связи города Курска, сделано это на основании обследования

пассажиропотока, в ходе которого зафиксирован крайне низкий уровень наполнения вагонов, следующих по маршруту №5. Связано это, в том числе с тем, что ряд участков дублируется другими маршрутами — на участке от АООТ Химволокно до остановки «Улица Сумская» – трамваями маршрута №3, на участке от улицы Запольной до улицы Сумской – трамваями маршрутов №4 и №2. Пассажиров, проехавших без пересадки от улицы Литовской до улицы Энгельса, в течение дня оказалось не более двухсот человек, в то время как на маршруте №4, например, пассажиропоток исчисляется десятками тысячами человек в день. Эти данные подтверждаются системой АСКОП, – сообщила директор департамента транспорта и связи города Курска Надежда Пупко. Подвижной состав, работавший на маршруте №5, перераспределен по другим, более востребованным маршрутам с целью сокращения интервала движения.

С 16 мая 2016 года стоимость проезда и провоза багажа в курском электротранспорте повышена до 15 рублей. Постановлением региональной администрации от 6 октября 2016 года №765-па утверждена новая стоимость социального проездного документа в Курской области. С 1 ноября он подорожал на 25 рублей и стал стоить 300 рублей. Как пояснил председатель комитета промышленности, транспорта и связи Курской области Сергей Шаталов, принятие данного постановления связано с увеличением стоимости проезда в общественном транспорте на территории региона в текущем году и убыточностью транспортных предприятий.

На январь 2017 года Восточное трамвайное депо располагало 69 вагонами, 40 из которых выходили на линии, остальные находились в ремонте. У большинства вагонов срок эксплуатации превысил норматив в 16 лет и составил 28 лет.

1 февраля 2017 г. Трамвайный маршрут №2 был сокращён до площади Добролюбова. Таким образом, в Курске стали действовать четыре трамвайных маршрута:

1. Хлебозавод — ЗАО КПК (АПЗ-20)
2. Автовокзал — Площадь Добролюбова
3. Химволокно — Автовокзал
4. Железнодорожный вокзал — Улица Малышева

С 22 февраля 2017 года трамвайный маршрут №2 курсирует уже от улицы Запольной до Автовокзала. 22 апреля 2017 г. трамвайный маршрут №2 окончательно утвердили в пределах от Автовокзала до Хлебозавода №2.

22 сентября 2017 года в Курске в очередной раз отмечался День без автомобиля. По этому случаю в городе были организованы праздничные мероприятия, призванные привлечь внимание горожан к проблеме охраны окружающей среды. Программа праздника была довольно разнообразна: в парке Пионеров прошёл праздник под названием «Шаг навстречу жизни, здоровью и счастью» посвященный Всемирному дню без автомобиля. Началось мероприятие в 10³⁰. Торжественное открытие праздника сопровождалось концертной программой «Давай пройдем по городу пешком» с участием детских творческих коллективов Дворца пионеров и школьников города Курска. Здесь было и первенство школьников по катанию на роликовых коньках, и эко- вело заезды под названием «Не автошоу», и мастер-класс по изготовлению декоративно-прикладных поделок, и выставка изделий мастеров художественного творчества под названием «Мой любимый город», и матч-турнир по шахматам для детей и взрослых, и спортивные игры, и показ коллекции одежды театра моды «Каприз», и конкурс рисунка на асфальте «Моя зелёная планета».

Также для горожан были организованы поездки на эко-троллейбусе по маршруту №1 Знаменский собор – ККПФ – Знаменский собор, эко-трамвае по маршруту №3 от пл. Дзержинского до завода Химволокно и обратно с трансляцией в салоне информации об электротранспорте как экологически чистом виде транспорта.

Также для всех желающих были организованы экскурсии в Музей курского горэлектротранспорта с последующей поездкой на ретро-трамвае по маршруту «депо – ж/д вокзал — депо». Всего за этот день музей посетили 215 человек.

В октябре 2017 года губернатор Курской области Александр Михайлов договорился с мэром Москвы Сергеем Собяниным о поставке в наш город на безвозмездной основе 20 трамваев модели КТМ 71-619К. Вагоны относительно новые – годы постройки 2002 – 2005. Все они эксплуатировались в трамвайном депо им. Русакова, поэтому почти все их инвентарные номера

начинаются на цифру 5 - порядковый номер депо. С целью ознакомления с их техническим состоянием в Москву 2 раза ездили представители «Курскэлектротранса» С.А. Дудинский и В.В. Вашко. В конце октября в Москву по делам музейным ездил и я. Заодно и сфотографировал все 20 отписанных Курску трамваев. Состояние вагонов было несравненно лучше курских.



Оформление документов заняло довольно много времени, и собственно перевозка вагонов в Курск началась 19 февраля 2018 года. По результатам конкурса был выбран наиболее дешёвый перевозчик – фирма «Негабарит 46». 21 февраля 2018 г. поступили первые 2 московских трамвая 71-619К (бортовые номера 5006 и 5376) из планируемых 20. Перевозка вагонов из Москвы в Курск обошлась в 1 590 062 рубля. Тут надо сказать, что новый трамвай тверского завода 71-911 City Star стоит 30 млн. рублей, а вагон Усть Катавского завода 71-623-02 - 22 млн. рублей. Нам же каждый вагон обошелся в 79 503,1 рубля – за такие деньги приличную легковушку не купишь.

Технология перевозки вагонов выглядела следующим образом. Для перевозки вагонов перевозчик выделил 2 тягача с платформами. Весь персонал для осуществления этого процесса составлял 2 человека – водители этих машин. В первый день были сварены и закреплены на платформах импровизированные рельсы из уголков (настоящие рельсы использовать было нельзя из-за ограниченности габарита по высоте). Погрузка вагонов осуществлялась в понедельник и четверг. Выезжать машины могли только после 22⁰⁰. Разрешено было за один раз перевозить только 2 вагона.



Перед отправкой на Московский трамвайный ремонтный завод (ТРЗ), на котором и осуществлялась погрузка вагонов, с вагонов снимали токоприёмник и передний сцепной прибор (для уменьшения габаритов) и грузили всё это в салон. Ответственный работник ТРЗ проводил осмотр и опломбировку вагона, я всё это фотографировал и в тот же день отсылал фото в Курск.



И когда вагоны на следующий день прибывали в Восточное депо, то по этим фото можно было судить об отсутствии или наличии повреждений при перевозке. К счастью, всё обошлось без проблем, и вагоны прибыли в Курск в том виде, в каком их отдавало депо им. Русакова. 23 марта 2018 г. в город поступили последние 2 вагона (бортовые номера 5008 и 5056).

Конечно, не всё было идеально. В некоторых вагонах чего-то не хватало – недостающее потом присылали со следующей партией, 3 вагона оказались неисправны, но проверить их на ходу перед погрузкой уже не было возможности – их привозил буксир. Но тут особо привередничать не приходилось. Перефразируя известную поговорку: «Дарёному трамваю в салон не смотрят». И за это спасибо. Вагоны после прибытия вымыли, подкрасили, что-то подремонтировали, провели обкатку сначала по депо, а затем на линии и потом целый месяц стажировали водителей, так как конструкция КТМов и Татр совершенно разная и техника управления тоже разная. И вот, наконец, 24 апреля 15 вагонов из 20-ти вышли на линию и вызвали некоторое

оживление в городе – всё-таки для Курска этот тип вагонов совершенно новый.



И уже традиционно немного информации об этом типе трамвая и заводе, его производившем.

Вагон 71-619К (КТМ-19) оснащён реостатно-контакторной системой управления. Строились вагоны этого типа с 1999 года. В декабре 2012 года УКВЗ снял с производства трамваи данной модели в связи с отсутствием заказов; на заводском складе остался последний не выкупленный вагон. Вагон предназначен для перевозки пассажиров как в одиночном режиме, так и в составе поезда из двух или трёх вагонов по системе многих единиц, управляемых водителем из головного вагона. Вагон может работать на участках тяжёлого профиля с предельным уклоном до 0,09 протяжённостью не более 1 км. Сцепные прибору вагона – автоматического типа. В вагоне 71-619 применён ряд усовершенствований по сравнению с предыдущей моделью 71-608. К основным отличиям относятся усовершенствованный пульт управления вагоном, использование системы диагностики с возможностью вывода информации на интерфейс ЭВМ, использование дверей шарнирно-поворотного (планетарного) типа (в модификации для города Челябинска — прислонно-сдвижного типа), применение обогреваемых стёкол

кабины водителя. Вагон оснащён токоприёмником типа пантограф облегченной конструкции.

Рама кузова цельносварной конструкции, собрана из стальных профилей. В раму вварены две поперечные шкворневые балки коробчатого сечения с установленными на них пятниковыми опорами. С помощью этих опор кузов опирается на тележки. При прохождении кривых участков пути тележки могут поворачиваться до 15° относительно продольной оси кузова. К раме приварены подножки из нержавеющей стали, а на консольных частях рамы — кронштейны для установки сцепных приборов. Конструкция рамы позволяет поднимать кузов со всем оборудованием четырьмя домкратами.

Кабина оборудована обогреваемыми стёклами, естественной и принудительной вентиляцией, а также обогревом. Управление вагоном осуществляется с помощью контроллера. Вентиляция салона естественная, с помощью форточек. Сиденья крепятся на металлических кронштейнах, прикреплённых к полу и борту кузова. Снизу сидений находятся электрические печи для обогрева салона. В салоне имеется четыре двери в комбинации 1-2-2-1 (1 – одностворчатая, 2 – двухстворчатая), ширина дверей 1 — 890 мм, дверей 2 — 1390 мм.

Тележка вагона 17-619К по конструкции похожа на тележку вагона Татра-3, различие лишь в конструкции подвески рельсовых тормозов, а также в конструкции соленоидного привода колодочного тормоза, тормозной барабан которого расположен на конусе ведущей шестерни редуктора колёсной пары, а не валу тягового двигателя, как у Татры.

Технические характеристики:

- Длина по обшивке – 15 400 мм
- Ширина по наружной обшивке – 20500 мм
- Высота от головки рельса до верхней точки крыши – 3 330 мм
- Высота нижней ступеньки от головки рельса – 370 мм
- База вагона (расстояние между шкворнями тележек) – 7 350 мм
- База тележки – 1 940 мм
- Клиренс при новых бандажах колёс – 110 мм
- Вместимость при 5 чел/м² – 119 человек
- Вместимость при 8 чел./м² – 170 человек
- Число мест для сидения – 32

- Масса порожнего вагона не более 21 т
- Масса тележки – 4,9 т
- Количество и мощность тяговых двигателей – 4х50 кВт
- Редуктор колёсной пары – многоступенчатый с передаточным числом 7,143
- Диаметр колеса (нового и предельно изношенного) – 710 и 650 мм
- Удельный расход энергии – 115 Вт·ч/т·км
- Конструкционная скорость – 75 км/ч
- Тормозной путь при начальной скорости 40 км/ч при: служебном торможении – 60 м, при экстренном торможении – 30 м.

А теперь о производителе этих вагонов. ФГУП «Усть-Катавский вагоностроительный завод имени С. М. Кирова» — градообразующее предприятие оборонного значения, вагоностроительный завод в городе Усть-Катаве Челябинской области. С 1947 года и до конца XX века (до серии КТМ-8) трамваи завода производились под маркой КТМ.

Предшественником современного предприятия считается железоделательный завод, вокруг которого и возник Усть-Катав. Он был основан в 1758 году как совместное предприятие Я. Б. Твердышева и И.С. Мясникова. В XIX веке принадлежал потомкам последнего — князьям Белосельским-Белозерским (в частности, Эсперу и Константину).

Завод строит трамваи с 1901 года. Первый трамвай открытого типа был изготовлен для города Тифлиса. В 1960 году на предприятии создано специальное конструкторское бюро по проектированию трамвайного подвижного состава, которое разработало около 20 моделей трамвайных вагонов. Завод установил мировой рекорд по количеству произведённых вагонов одной модели (14 991 вагон модели КТМ-5М (71-605)).

В настоящее время завод выпускает низкопольные трамвайные вагоны различных модификаций моделей 71-623 и 71-631. В 2006 был выпущен первый частично низкопольный сочленённый трамвайный вагон 71-630 (поступил на испытания в Москву). В 2009 выпущены два частично низкопольных односторонних односекционных вагона 71-623, которые поступили на испытание в Уфу и Нижний Новгород. В 2010 году

трамваи этой модели поступили в Москву, Пермь, Нижнекамск и Краснодар. Завод выпускает также запасные части к выпускаемой трамвайной технике и производит сервисное техническое обслуживание трамваев.

Кроме трамваев завод изготавливает газорегулирующее оборудование, трубопроводную арматуру, насосы, товары народного потребления.

В соответствии с Указом президента Российской Федерации от 11 июня 2011 г. № 772 и распоряжением правительства Российской Федерации от 7 июля 2011 г. № 1159-р, Федеральное государственное унитарное предприятие «Усть-Катавский вагоностроительный завод им. С. М. Кирова» преобразовано в филиал ФГУП «Государственный космический научно-производственный центр имени М. В. Хруничева».

14 марта 2018 г. для проведения презентации и испытаний в город прибыл троллейбус ТролЗА-5265.02 "Мегаполис" с автономным ходом. Такие машины предполагается пустить в посёлок Северный, чтобы не строить дорогостоящую контактную сеть. Участок пути от картонажно-полиграфической фабрики до проспекта А. Дериглазова такие троллейбусы будут проходить на аккумуляторах.



С 4 по 24 апреля не работал третий маршрут из-за нехватки подвижного состава. И только с запуском прибывших из Москвы КТМов в посёлок Волокно снова пошли трамваи.

28 апреля 2018 года в актовом зале Восточного депо состоялось торжественное собрание, посвящённое 120-летию Курского трамвая. На собрании присутствовали представители органов власти, общественных организаций города и области: Глава города Курска, председатель Совета Некоммерческого партнёрства «Курский Транспортный Союз» Николай Иванович Овчаров, Председатель комитета промышленности, транспорта и связи Курской области Сергей Васильевич Шаталов, Генеральный директор АО «Атомэнергосбыт» Сергей Викторович Токарев, Директор департамента транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска Надежда Феофановна Пупко, председатель курской областной общественной организации Общероссийского профсоюза работников жизнеобеспечения Горякина Е.Н., Глава администрации железнодорожного административного округа г. Курска Телегин А.В.

У входа на территорию депо почётных гостей ждал главный аттракцион праздника – поездка на вагоне-ретро, который доставил гостей к главному входу в административный корпус депо.



Само собрание началось с выступления Н.И. Овчарова и вручения наград от администрации города Курска. Коллективу предприятия было вручено Благодарственное письмо администрации города. Почетной грамотой Администрации города Курска награждён Дудинский Сергей Александрович – директор Восточного депо, благодарность администрации была объявлена Наумову В.П. – генеральному директору МУП «Курскэлектротранс», Подвейкиной Татьяне Ивановне – водителю трамвая Восточного депо, Настенко Александру Витальевичу – заведующему музеем Восточного депо.



Затем с речью выступил Председатель комитета промышленности, транспорта и связи Курской области Сергей Васильевич Шаталов и наградил Почетными грамотами комитета промышленности, транспорта и связи Курской области: Никулина Юрия Александровича – водителя-инструктора и Зорина Владимира Николаевича – электрогазосварщика Восточного депо.

Поздравила коллектив и Директор департамента транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска Надежда Феофановна Пупко. А Почетными грамотами возглавляемого ею департамента были награждены: Малеев Евгений Геннадьевич – водителя трамвая Восточного депо, Давлятов Александр Каюмович – электромонтер контактной сети Энергохозяйства, Райник Дмитрий Александрович – токарь

вагоноремонтного цеха, Муштенко Николай Яковлевич – монтер пути Службы пути.



Вручение награды Малееву Е.Г.

Но больше всего наград пришлось вручать Генеральному директору МУП «Курскэлектротранс» Наумову В.П. После краткого подведения итогов работы предприятия за 120 лет Почетные грамоты МУП «Курскэлектротранс» были вручены: работникам Восточного депо: Рябцевой Тамаре Николаевне – водителю трамвая, Кондратовой Валентине Ивановне – водителю-перегонщику, Власовой Любви Николаевне – водителю-перегонщику, Пральникову Николаю Фомичу – водителю-перегонщику, водителям трамвая: Бесединой Елене Алексеевне, Кучер Галине Валерьевне, Непочатых Вячеславу Михайловичу, Голудиной Ирине Николаевне, Барановой Татьяне Александровне, Чуйкову Ивану Алексеевичу – слесарю-электрику по ремонту электрооборудования, Масленникову Михаилу Дмитриевичу – слесарю по ремонту подвижного состава, Резникову Александру Николаевичу – слесарю-электрику по ремонту электрооборудования, Лебедеву Алексею Николаевичу – радиомеханику по ремонту радиоэлектронного оборудования, Сергееву Владимиру Ивановичу – слесарю по ремонту

подвижного состава, Просвирякову Евгению Викторовичу – слесарю по ремонту подвижного состава, Вялых Татьяне Васильевне – заместителю директора, Должикову Геннадию Васильевичу – главному инженеру, Верютину Александру Владимировичу – начальнику вагоноремонтного отделения, Калущих Александру Николаевичу – шлифовщику, Гладилиной Ирине Владимировне – диспетчеру, кондукторам: Сороколетовой Наталье Александровне, Гончаровой Светлане Сергеевне, работникам Управления: Черетаевой Татьяне Николаевне – бухгалтеру 1 категории, Ноздрачевой Наталье Михайловне – старшему бухгалтеру по зарплате, Вашко Владимиру Владимировичу – заместителю технического директора, Толстых Ирине Александровне – начальнику отдела кадров, Маньшину Николаю Владимировичу – начальнику Вагоноремонтного цеха, Новикову Олегу Петровичу – главному инженеру Службы пути, Гурову Николаю Егоровичу – трактористу Службы пути, Соколову Сергею Егоровичу – начальнику службы Энергохозяйства, Сидорову Роману Леонидовичу – электромонтеру-релейщику Энергохозяйства, Зубаревой Елене Васильевне – диспетчеру Службы движения, Шламенко Татьяне Николаевне – инспектору профосмотра Службы движения, водителям Транспортного цеха Панкратову Василию Юрьевичу, Штаненко Андрею Николаевичу, Поповичеву Вячеславу Анатольевичу, Алекшик Александру Михайловичу – токарю Отдела главного механика.



Вручение награды Пральникову Н. Ф.

Позднее награды были вручены и тем, кто не мог присутствовать на собрании по долгу службы. Это работники Восточного депо: Евдокимова Инна Леонидовна - водитель-перегонщик, Андросов Юрий Евгеньевич - водитель спецвагонов, водители трамвая: Степанов Юрий Николаевич, Гривков Виктор Валериевич, Михайлова Лариса Юрьевна, Павлова Елена Сергеевна, Никитюк Александр Захарович - слесарь-электрик по ремонту электрооборудования, кондукторы Зятева Любовь Вячеславовна, Клевцова Тамара Дмитриевна, Самсонова Любовь Алексеевна, Казначеева Валентина Григорьевна, Юрченко Лидия Ивановна, Богданов Виктор Сергеевич - старший контролер Службы безопасности.

В перерывах между выступлениями и награждениями своим искусством порадовали собравшихся артисты КТЦ «Звёздный»: певец Александр Авдеев, скрипач Игорь Виноходов, танцовщицы Ирина и Галина Ермаковы.



Ну а заключительным аккордом торжества стала экскурсия по обновлённому к юбилею музею Курского городского электрического транспорта, которому 7 мая 2018 года исполнилось ровно 30 лет.



Приложения

Начальники Управления в разные годы

- Михайлов Иван Дмитриевич.....1943г.
- Дмитриев Семен Иванович.....1943 – 1945г.
- Лурье Борис Яковлевич.....1945 – 1946г.
- Каплан Григорий Ильич.....1946 – 1948г.
- Каменев Николай Николаевич.....1948 – 1949 и 1950 – 1952г.
- Альтшулер Зиновий Семенович.....1949 – 1950г.
- Ульяновский Николай Львович.....1952 – 1955г.
- Лузан Сергей Иванович.....1955 – 1968г.
- Юганов Игорь Васильевич.....1965 – 1976г.
- Трубицын Вячеслав Владимирович.....1976 – 1981г.
- Мамонтов Николай Михайлович.....1981 – 1986г.
- Дегтярев Александр Владимирович.....1986 – 1989г.
- Овсянников Владимир Тимофеевич.....1989 – 1990г.
- Тяпочкин Николай Михайлович.....1990 – 1999г.
- Иванов Вячеслав Мефодьевич.....1999 – 2005г.
- Сергеев Александр Валентинович.....2005 – 2011г.
- Наумов Виталий Павлович.....2011

Начальники Службы движения в разные годы

- Дорохов Михаил Петрович.....1947 – 1948г.
- Фарафонов Дмитрий Петрович.....1948 – 1949г.
- Лысоволенко Дмитрий Дмитриевич.....1949 – 1967г.
- Евсюков Василий Дорофеевич.....1966 – 1974г.
- Осипов Виктор Сергеевич.....1971 – 1977г.
- Марейчев Виктор Михайлович.....1977 – 1979г.
- Аржаненков Сергей Сергеевич.....1980 – 1986г.
- Труфанов Сергей Васильевич.....1987 – 1998г.
- Аматуни Лидия Николаевна.....1998 – 1999г.
- Тубольцев Евгений Александрович.....1999 – 2000г.
- Анисимова Наталья Васильевна.....2000 – 2001г.
- Жирова Тамара Ивановна.....2001 – 2002г.
- Панова Людмила Ивановна.....2002 – 2008г.
- Максимов Андрей Александрович.....2008 – 2009г.
- Цыганова Светлана Егоровна.....2010 – 2011г.
- Толмачёва Надежда Ивановна..... 2009 – 2015г.
- Корневская Елена Николаевна.....1.09.2017

Начальники Службы пути в разные годы

- Желудков Иван Петрович..... 1924 – 1963г.
- Семёнов Евгений Александрович.....1963 – 1981г. и 1986 – 1987г.
- Гаврилов Вячеслав Власович..... 1981 – 1986г.
- Рышков Виталий Николаевич..... 1987 – 1988г.
- Самофалов Юрий Евгеньевич..... 1989 – 1993г.
- Полянский Виталий Иванович..... 1994 – 1997г.
- Выростков Александр Алексеевич..... 1997

Начальники Службы энергохозяйства в разные годы

- Фарафонов Дмитрий Петрович..... 1946 – 1970г.
- Потафеев Виталий Фёдорович 1970 – 1977г.
- Козырев Виктор Алексеевич..... 1977 – 1979г.
- Сергеев Михаил Васильевич..... 1979 – 1982г.
- Подгорбунский Николай Николаевич..... 1982 – 1986г.
- Иваненко Сергей Иванович..... 1986 – 1992г.
- Часовских Сергей Николаевич..... 1992 – 2011г.
- Голозубов Андрей Викторович..... 2011 – 2012г.
- Соколов Сергей Егорович..... 2012

Начальники Северного депо и СПС в разные годы.

- Брежнев Евгений Родионович.....18.11.1943 – 1949г.
- Лукин Иван Никанорович.....1949 – 1974г.
- Баранчиков Борис Иванович1974 – 1982г.
- Сергеев Михаил Васильевич.....1982 – 1983г.
- Асеев Евгений Васильевич.....1983 – 1986г.
- Полторацкий Николай Викторович.....1986 – 17.03.1987г.
- Воронов Василий Владимирович.....13.10.1987 – 1.08.1988г.
- Зюзин Александр Николаевич.....8.08.1988 – 8.04.1993г.
- Бредихин Михаил Павлович.....8.04.1993 – 07.1995г.
- Ерофеев Николай Васильевич.....1.08.1995 – 12.02.1996г.
- Рудаков Владимир Степанович.....23.02.1996 – 1.03.2005г.

Начальники Южного депо в разные годы.

- Гладилина Тамара Алексеевна.....1965 – 1966г.
- Кузнецов Сергей Васильевич.....1966 – 1967г.
- Фураев Николай Ильич.....1968 – 1980г.
- Беляев Николай Александрович.....1981 – 1994г.
- Наумов Виталий Павлович.....1994 – 1998г.
- Князев Егор Прокопьевич.....1998 – 2001г.
- Якушев Николай Степанович.....2002 – 2003г.
- Паньков Владимир Иванович.....2003 – 2005г.

Начальники троллейбусного депо в разные годы

- Левченко Владимир Денисович1972 – 1974г.
- Боленский Иван Михайлович.....1974 – 1977г.
- Солодовников Анатолий Васильевич.....1977 – 1981г.
- Романовский Лев Владимирович.....1981 – 1983г.
- Попов Михаил Иванович.....1983 – 1985г.
- Шумаков Виктор Михайлович.....1985 – 1986г.
- Рудаков Владимир Степанович.....1986 – 1987г., 1991 – 1996г.
- Полторацкий Николай Викторович.....1987 – 1991г.
- Романова Инна Ивановна.....1996 – 2012г.
- Овчаренко Василий Григорьевич.....2012 – 14.05.18 г.
- Симонов Виталий Викторович.....14.05.18 г.

Начальники автобазы в разные годы

- Сулименков Виктор Алексеевич.....27.04.1995 – 26.02.1996г.
- Чумаченко Олег Георгиевич.....27.02.1996 – 07.09.1998г.
- Машкин Вячеслав Михайлович.....01.10.1998 – 26.04.2001г.
- Владенко Виктор Егорович.....27.04.2001 – 19.09.2004г.
- Ветров Виктор Иванович.....27.09.2004 – 09.02.2005г.
- Овчаренко Василий Григорьевич.....21.03.2007 – 13.11.2012г.
- Корчагин Владимир Викторович.....15.11.2012г.

Пассажирский подвижной состав Курского трамвая разных лет

№ п/п	Год начала эксплуатации	Год окончания эксплуатации	Модель подвижного состава	Завод изготовитель
1	1898	1930	Бельгийские двухосные моторные вагоны	Рагено, Франко-Бэльж (Electricite & Hydraulique)
2	1898	1930	Бельгийские двухосные прицепные вагоны	Рагено, Франко-Бэльж
3	1930	1967	Стандартный серии «Х», моторный	Мытищинский машиностроительный завод, Усть-Катавский вагоностроительный завод
4	1930	1967	Стандартный серии «М», прицепной	Мытищинский машиностроительный завод, Усть-Катавский вагоностроительный завод
5	1943	1967	МС-1	Кировский завод
6	1952	1973	МТВ-82	Рижский вагоностроительный завод
7	1962	1970	РВЗ-6	Рижский вагоностроительный завод
8	1966	2011	Tatra T3SU двухдверная	ČKD Praha Tatra Smichov
9	1976		Tatra T3SU	ČKD Praha Tatra Smichov
10	1987		Tatra T6B5SU (T3M)	ČKD Praha Tatra Smichov
11	2007		71-403	Уралтрансмаш
12	2012		Tatra T3SUCS	ČKD Praha Tatra Smichov
13	2018		71-619K	Усть-Катавский вагоностроительный завод

Развитие трамвайной сети в Курске с 1934 по 1988 год.
(Названия современные).

1934 год. Пл. Перекальского - ж.д. вокзал по ул. Октябрьской.

1935 год. Центральный рынок - пл. Добролюбова.

1939 год, 29 августа. Пл. Добролюбова - ул. Кутузова (кожзавод).

1939 год, декабрь. Кожзавод - новый кожзавод (мясокомбинат).

1940 год. Ул. Энгельса - Соловьиная роща.

1949 год. Соловьиная роща - мост через Сейм.

1950 г. Продление линии от р. Сейм до Льговского поворота.

1953 г. Продление линии от Льговского поворота до завода «Аккумулятор».

1954 год. Центральный рынок - Бойцов 9-й дивизии (по ул. В. Луговой).

1956 год. Перенос линии с ул. Октябрьской на ул. Дубровинского, Маяковского и Вокзальную.

1956 год. Бойцов 9-й дивизии - Запольная (по В. Луговой).

1957 год. Ул. Энгельса - Южное депо.

1959 г. Продление Рышковской линии до завода «Химволокно».

1967 год. Ул. Запольная - Хлебозавод №2.

1973 год. Ликвидация линии по ул. Ленина.

1974 год. Пл. Дзержинского - Аэродромная.

1976 год. Южное депо - ул. Малышева.

1978 год. Участок по ул. Энгельса от пл. Дзержинского до ул. Сумской.

1984 год. Ул. Аэродромная - Автовокзал.

1985 год. Ул. Маяковского - ОАО «Электроагрегат».

1988 год. ОАО «Электроагрегат» - АПЗ - 20.

2004 год. Ликвидация участка трамвайной линии по ул. Дзержинского.

Ветераны Великой Отечественной войны, работавшие в МУП
«Курскэлектротранс»

№ п/ п	Фамилия, имя, отчество ветерана Великой Отечественной войны, работавшего в МУП «Курскэлектротранс»	Где и кем работал.
1	Амелин Иван Дмитриевич	Троллейбусное депо, плотник.
2	Арцибашев Рафаил Иванович	СПС, кузнец.
3	Багликов Игнат Ариппиевич	Южное трамвайное депо, мастер.
4	Богданов Владимир Ильич	Восточное трамвайное депо, слесарь.
5	Брусенцев Алексей Иванович	Южное трамвайное депо, слесарь.
6	Буданов Николай Иванович	Восточное трамвайное депо, слесарь.
7	Берестовой Петр Федорович	Южное трамвайное депо, слесарь.
8	Будко Григорий Степанович	Южное трамвайное депо, кузовщик.
9	Баранчиков Борис Иванович	Начальник Северного трамвайного депо.
10	Баранов Алексей Михайлович	Отдел кадров, инженер.
11	Бачков Евгений Евгеньевич	Южное трамвайное депо, сторож.
12	Булатникова Евдокия Петровна	Северное трамвайное депо, водитель.
13	Баскаков Иван Фомич	Южное трамвайное депо, сторож.
14	Васильев Алексей Николаевич	Южное трамвайное депо, слесарь.
15	Важов Александр Михайлович	Энергохозяйство (ЭНХ), мастер.
16	Воробьева Нина Ивановна	Служба сбора выручки, Северное депо, продавец.
17	Гладковский Алексей Иванович	Гараж, шофёр.
18	Гнатенко Порфирий Антонович	Служба сбора выручки, билетный кассир.
19	Гофманн Григорий Францевич	Начальник Службы сбора выручки.
20	Голодников Алексей Федорович	Троллейбусное депо, столяр.
21	Демин Виталий Ильич	ЭНХ, монтер.
22	Дрейк Александра Николаевна	Служба сбора выручки, кондуктор.
23	Дюкарев Михаил Касьянович	Служба пути, монтер.
24	Емельянова Екатерина Алексеевна	Северное трамвайное депо, водитель.
25	Еремина Мария Михайловна	Северное трамвайное депо, водитель.
26	Загуменных Тимофей Аронович	Служба пути, монтер.
27	Зубарев Иван Иванович	Троллейбусное депо, сторож.

28	Иванилов Георгий Арсентьевич	Отдел капитального строительства (ОКС), мастер.
29	Канищев Василий Михайлович	СПС, слесарь.
30	Коротков Иван Андреевич	Управление, снабженец.
31	Колычев Александр Борисович	Троллейбусное депо, сторож.
32	Крюков Игорь Петрович	ЭНХ, монтажёр.
33	Кравченко Ольга Викторовна	СПС, вахтёр.
34	Литвякова Тамара Николаевна	Северное трамвайное депо, водитель.
35	Масленников Анатолий Васильевич	Северное трамвайное депо, мастер.
36	Махортов Петр Матвеевич	ЭНХ, монтажёр.
37	Манакон Тихон Стефанович	Южное трамвайное депо, слесарь.
38	Марейчев Виктор Михайлович	Главный инженер Управления.
39	Поляков Владимир Владимирович	ЭНХ, монтажёр.
40	Попов Анатолий Алексеевич	Северное трамвайное депо, диспетчер.
41	Петров Евгений Алексеевич	Гараж, слесарь.
42	Романов Константин Александрович	Северное трамвайное депо, слесарь.
43	Сальников Алексей Николаевич	Южное трамвайное депо, токарь.
44	Сергеев Егор Михайлович	Южное трамвайное депо, сварщик.
45	Ситочин Василий Павлович	Северное трамвайное депо, диспетчер.
46	Саможенова Галина Васильевна	СПС, уборщица.
47	Сухочев Петр Иванович	Служба пути, стрелочник.
48	Татаренков Иван Никифорович	Служба пути, монтажёр.
49	Титова Антонина Васильевна	Служба движения, диспетчер.
50	Тульских Евгений Андреевич	Троллейбусное депо, слесарь.
51	Ульман Нина Владимировна	Троллейбусное депо, кладовщик.
52	Ульяновская Мария Федоровна	Начальник производственно-технического отдела (ПТО) Управления.
53	Ульяновский Николай Львович	Начальник СПС.
54	Фураев Николай Ильич	Начальник Южного депо.
55	Харченко Виктор Павлович	Восточное трамвайное депо, слесарь.
56	Цыганов Владимир Захарович	Служба движения, диспетчер.

Литература

- Курск. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 86 т. (82 т. и 4 доп.). — СПб., 1890—1907.
- Танков А. А. Путеводитель по Курску. — Курск, 1902.
- Степанов В. Путеводитель по Курску. — Курск, 2002.
- Курский край в истории отечества. Полнер Л. С.. — Курск: КГТУ, 1996. — 296 с.
- Арцыбашева Т. Н. Курский край и монастырская культура. — Курск: Издательство Курского педуниверситета, 1998. — 72 с.
- Плющёв В. Г. Из истории Курского края: Сборник документов и материалов. — Курск: Центрально-Чернозёмное книжное издательство, 1965. — 406 с.
- Курск: Краеведческий словарь-справочник. Под редакцией Ю. А. Бугрова. — Курск: ЮМЭКС, 1997. — 495 с. — 10 000 экз. — ISBN 5-89365-005-0.
- Воротникова Р. В., Филиппов С. М. Курск. Очерки истории города. — Воронеж: Центрально-Чернозёмное книжное издательство, 1975. — 278 с.
- И.В. Шпаков. Становление и развитие трамвайного транспорта в Центральном Черноземье в конце XIX - начале XX вв. Монография. Чарлстон CreateSpace 2015.
- Фонды государственного архива Курской области: Ф1, Ф4, Ф33, Ф48, Ф54, Ф195, Ф325, Ф448, Ф815, Р770, Р3605, Р60, Р652, Р1062, Р3272, Р2868, Р2490, Р2610, Р3642, Р5372, Р200, Р1060, Р311, Р413, Р866, Р962, Р376, Р769.
- Архивные материалы музея Курского городского электрического транспорта.

Фотографии с сайтов:

- <https://www.nash-ostrov.ru/>
- <http://old-kursk.ru/strit/kursk17.html>
- http://www.truechristianity.info/churches/znamensky_cathedral_kursk.php