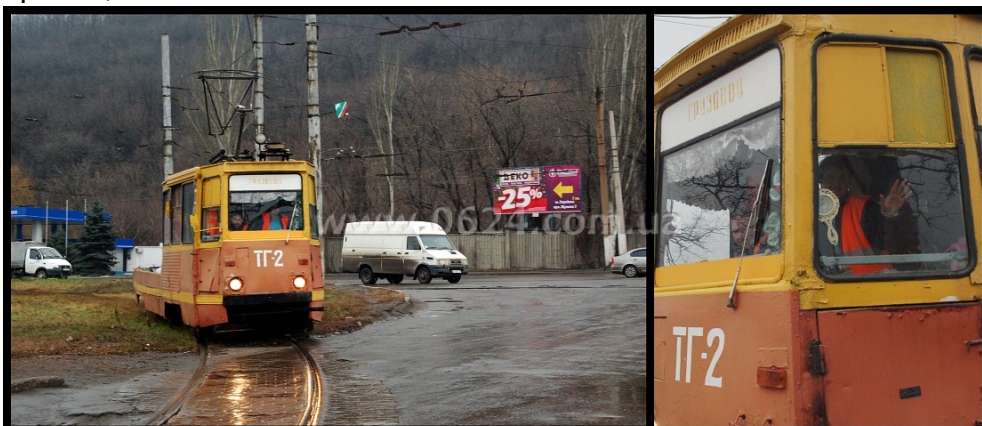




Рогатый. Трали-вали. Сарайчик. Как только в сердцах наш народ не именует отечественный электротранспорт. Мне доводилось слышать и совсем уж оскорбительное – пенсионеровоз. Однако сколько бы ни ругали троллейбусы и трамваи, но городам, в которых их нет, словно чего-то не хватает. Возможно, чуточки уэллсовской магии электричества или простой городской романтики, с которой нынче так тесно связан этот вид наземного передвижения. Быть может, все же был прав четверть века назад небезызвестный сын инженера корейского происхождения, вещая о том, что «каждый с надеждой глядит в потолок троллейбуса, который идет на восток».

Надеюсь, вы знаете, что сегодня в развитых странах электротранспорт является основным внутригородским перевозчиком пассажиров. На его долю приходится более 50% всех перевозок. Безусловно, основная причина этого – его относительно высокая экологическая чистота. В свое время советские градостроители отводили трамваям и троллейбусам роль муниципального транспорта будущего. К моменту распада в СССР было более 200 городов, имевших сети электрического транспорта! «Что удивительного?», – спросите вы. К примеру, в США на тот момент был лишь 51 подобный населенный пункт, в Германии – 61, а в Японии – 45. И это не удивительно, ведь троллейбусы и трамваи так близки идеям советского коллективизма. Западному мышлению индивидуалистов тяжело было привыкнуть к этой идее. Однако стремительный рост населения крупных городов все-таки убедил «западный мир» в целесообразности и перспективности разработки данного вида общественного транспорта. А что мы? У нас электротранспорт превратился в призрак-мечту «транспортного футуризма». Его похоронила не только дотационная политика государства, но и монополистские амбиции частных извозчиков.



Для увеличения нажмите на изображение

Электрический транспорт – это своеобразное свидетельство «столичности» того или иного города. Такое мнение бытовало еще лет тридцать назад. Если в городе начинали прокладывать контактные линии, значит, у него было большое будущее. Нашему городу повезло, что в советские годы его считали одним из промышленных оплотов Донбасса, а посему наградили собственным электротранспортным сообщением. Уж поверьте, именно повезло. Да еще и как! Мне доводилось бывать в славном городе Снежное, где подобный подарок советской эпохи был умерщвлен Перестройкой еще в эмбриональном виде. И те отдаленные районы (а именно туда и прокладывали линии ГЭТ), где он должен был проходить, сегодня выглядят словно привидения. Чего уж никак не скажешь о поселках шахт им. Ленина, Калинина или Штеровке. Несмотря на то, что для их жителей трамваи являются чуть ли не единственным средством передвижения, они все равно чувствуют себя частью нашего города. До сих пор считается, что если в городе есть собственный ГЭТ, он имеет право претендовать на развитие. Это как один из признаков благоустроенности в определении социального статуса. И тут же хочется спросить: «Да неужели?».



Для увеличения нажмите на изображение

«Уважаемые жители Горловки! К вам обращается коллектив коммунального предприятия «Трамвайно-троллейбусное управление Горловского городского совета» в связи с бедственным положением, сложившимся на предприятии. Коллектив работает на чистом энтузиазме, задолженность по заработной плате достигла уже 3-х месяцев. Нет необходимых запчастей для ремонта трамваев и троллейбусов. Предприятия, отпускавшие раньше материалы и запчасти в долг, теперь отказываются это делать. Если люди, работающие в ТТУ, проявляя чудеса стойкости, еще соглашались работать бесплатно, то заставить выехать на линию троллейбус без колеса или трамвай без пантографа не представляется возможным», – в начале декабря обратились к жителям города работники местного ТТУ. Крик о помощи – не иначе. А что же власти и горловчане? Первые – вновь начали рассказывать сказки о приобретении 3 троллейбусов и 5 трамваев, отходивших свой век по европейским улицам (в последних придется еще и переделывать колеиную ось), и комплексных программах. Вторые – закрыли глаза и махнули рукой на верных «рогатых перевозчиков». Вся эта ситуация уже напоминает не столько фарс, сколько постановку в театре жестокости Антонена

Арто.



Для увеличения нажмите на изображение

Три месяца люди сидят без зарплаты, а городская власть заняла позицию – «ну, коль терпят, то и еще потерпят». И я говорю не только о городском голове, а всей управленческой верхушке нашего веселого городка. Мне вспоминается начало октября, когда город оказался неспособным выплатить аванс педагогам. И какое же решение принял депутатский корпус Горловского горсовета? Правильно, отнять деньги у кого-то и отдать учителям. И кто же оказались этим кем-то? «По словам заммэра – начальника департамента финансов горсовета Любови Прилуцкой... на внеочередной сессии горсовета, из заработной платы работников исполкома были сняты 600 тысяч гривен, еще 254 тысячи взяли из других расходов аппарата управления. Помимо этого, 875 тысяч сняты с КП «Простор» и еще 1 миллион гривен взяты с КП «Горловское ТТУ», – совершенно буднично рассказало одного из горловских СМИ о преодолении авансового кризиса среди учителей. Итак, больше всего денег тогда сняли с нищего ТТУ, ежемесячная выручка которого по обоим видам электротранспорта составляет не больше 110 тыс. грн. В то самое время, когда сами горловчане пытались спасти горэлектротранспорт, тщетно покупая благотворительные билетки (которых, к слову сказать, в ноябре купили на сумму в 2021,5 грн.). Где же логика и справедливость?



Особое мнение: горловский электротранспорт уходит в небо

Горловский Медиа Портал
14.12.12 08:22

