



29 сентября 1907 г. открыто трамвайное движение в нашем городе

1907



2007



Летопись века

СЕДЬМОЙ ТРАМВАЙНЫЙ

Сразу после закрытия Невской паровой линии и открытия трамвайного движения за Невскую заставу в октябре 1922 года встал вопрос о строительстве парка в этом районе Петрограда.

11 ноября 1931 года в торжественной обстановке состоялось открытие Трамвайного парка имени Володарского. Первым директором был назначен Фёдор Алексеевич Орлов. Парк был рассчитан на эксплуатацию 74 трамвайных поездов двух- и трёхвагонного состава типа МС-ПС, построенных Кировским заводом.

В августе 1932 года закончено строительство здания депо. Парк становится самостоятельной единицей. В мае 1933 года вступает в строй административный корпус по Троицкой улице, 9а, где разместились администрация, здравпункт, столовая, красный уголок. Четвёртый этаж был отведен под общежитие коммунального типа. В 1935 году парк оснащается оборудованием, вводятся в строй мастерские по ремонту тяговых двигателей, электроаппаратуры, кузница, столярная и инструментальная мастерские. Оформился и окончательно

сплотился коллектив рабочих, ИТР и служащих парка. Летом того же 1935 года парк стал победителем в системе Лентрамвай и получил Красное знамя, которое по сей день хранится в музее володарцев. Осенью 1938-го директором парка назначен Кирилл Самуилович Цыбуков, который проработал до первого января 1944 года. Под его руководством володарцы пережили самые драматичные годы своей истории. С первых дней Великой Отечественной мужчины ушли на фронт. В парке остались инвалиды и женщины, на которых легли все трудности по перевозке пассажиров, воинских подразделений, раненых, продовольствия. 8 декабря из-за разрушения контактной сети и электроподстанций движение трамваев было прекращено. И лишь 15 апреля 1942 года после четырёхмесячного перерыва вновь было возобновлено трамвайное движение в осаждённом городе. Одной из первых среди володарцев вывела свой поезд водитель Антонина Ивановна Кабонина. Ещё до окончания войны началось восстановление разрушений на территории парка и подвижного состава.

16 апреля 1944 года в честь второй годовщины пуска блокадного трамвая Указом Президиума Верховного Совета СССР шесть работников парка имени Володарского награждены орденами и медалями Союза ССР. Орденами Трудового Красного Знамени отмечены директор парка Кирилл Самуилович Цыбуков и мастер вагонного отделения Дмитрий Васильевич Дрожжин. К 1947 году благодаря самоотверженному труду коллектива было восстановлено всё хозяйство парка и обеспечен плановый выпуск вагонов на линии. Большую помощь в восстановлении разбитых вагонов парка оказали промышленные гиганты Невского района заводы «Большевик», «Пролетарский», «Октябрьский», «Звезда».

В августе 1948 года началась модернизация вагонов МС и ПС на заводе ВАРЗ. С 1954 года в парк начали поступать вагоны типа ЛМ-ЛП-49.

В ноябре 1956 года володарцы отметили 25-летний юбилей родного парка. Именно тогда зародились побратимские отношения с депо им. Русакова в Москве и депо имени Красина в Киеве. В конце пятидесятых годов значительно увеличился выпуск подвижного состава, расширились производственные площади.

Девятого апреля 1966 года директором парка назначена Елена Юлиановна Мельникова, первая женщина директор трампарка в Российской Федерации.

В 1969-м сдана в эксплуатацию пристройка к старому депо, где на двух лентах осматривается подвижной состав, установлены моечные машины наружной мойки вагонов.

В семидесятые годы в парк приходит много молодых специалистов. Производится реконструкция старых мастерских, вводятся в эксплуатацию новые станки и испытательные стенды, частично механизированы трудоёмкие процессы при ремонте вагонов. Осенью 1977 года парк получил два вагона типа ЛМ -68 М.

(Продолжение на стр. 2)

СЕДЬМОЙ ТРАМВАЙНЫЙ

(Окончание. Начало на стр.1)

22 апреля 1980 года открыт музей истории парка. Первым его директором стал Михаил Дмитриевич Шарыгин, работавший в парке со дня его открытия. Летом 1982 года началась интенсивная замена устаревшего подвижного состава типа ЛМ и ЛП-49 и ЛМ-57 современными вагонами ЛМ-68М. Десятого сентября 1984 года директором парка назначен молодой 29-летний инженер ЛИИЖТа (на второй день после защиты диплома) Владимир Михайлович Каупонен.

В марте 1989 года завершено строительство пункта техобслуживания депо-спутника в Рыбацком, которое стало филиалом парка с самостоятельным выпуском вагонов по двум маршрутам. Значительно увеличился инвентарь парка, выпуск вагонов на линию.

Осенью 1993 года в парк начали поступать более совершенные вагоны типа ЛВС-86К.

Летом 2002 года выполнен капитальный ремонт 9 пути для отстоя вагонов на веере парка. В конце 2002 года в связи с реорганизацией ГУП ГЭТ и

ликвидацией отдельных парков идёт передача маршрутов и подвижного состава, поступают водители и кондукторы с этих предприятий. В связи с этим увеличилось количество маршрутов с 6 до 11.

В мае 2004 поступили 6 новых вагонов ЛМ-99К. Современный дизайн кузова, более комфортабельный салон, кабина водителя с отдельным входом, значительно усовершенствованные приводы дверей и тормозная система. Токосъёмник нового типа. Через год парк получил три новых вагона модели ЛМ-99АВ.

В ноябре 2006 года Седьмой трамвайный парк отметил 75-летие со дня его открытия. В юбилейном году парк сумел подтвердить свой статус стабильного предприятия городского электрического транспорта, располагающего самостоятельной ремонтной базой для осуществления технического обслуживания подвижного состава и выпуска его на линию. Парк выполнял все производственно-экономические задачи, обеспечивал регулярность движения и план текущих ремонтов.

О сегодняшнем дне седьмого трамвайного парка разговор с директором Андреем Эдуардовичем Лавровым, заместителем директора по эксплуатации Ираидой Ивановной Александровой, заместителем директора по ремонту подвижного состава Виталием Борисовичем Рузовым.

- Трамвайный парк имени Володарского изначально создавался для обслуживания рабочих районов Петрограда. За Невской заставой ковалась, как ещё не так давно было принято говорить, трудовая слава Ленинграда. Потом в так называемые перестроечные и постперестроечные годы эти предприятия-гиганты переживали трудные времена. Сейчас дела обстоят лучше. И маршрутная сеть парка имени Володарского перестраивалась с учётом нужд жителей и тружеников этой рабочей окраины города...

- Да, преимущественно мы обслуживаем Невский район - Весёлый посёлок, Рыбацкое. За последние пятнадцать, двадцать лет здесь многое изменилось. Открылись новые станции метро «Ладожская», «Проспект Большевиков», «Дыбенко». К ним были подведены трамвайные пути. Не секрет, что основной наш пассажиропоток сейчас в направлении ближайших станций метро. Вот несколько месяцев была закрыта на плановый ремонт станция «Пролетарская». Многим горожанам пришлось внести коррективы в свои каждодневные маршруты, добираться до других станций на трамваях. Станция «Пролетарская» не так давно вошла в строй, и мы почувствовали это сразу. Выручка уменьшилась почти на миллион рублей. То же самое сейчас переживают маршруты, пролежавшие через площадь Восстания. Известно, что трамвайное движение здесь возобновляться уже не будет, а ведь здесь проходили наши востребованные маршруты 44 и 10. Потери в связи с происшедшими переменами ощущаем как весьма существенные.

- Этим летом были большие проблемы с закрытием проспекта Обуховской обороны в районе Речного вокзала. До сих пор здесь дневное закрытие движений с 10 утра до 17 часов. И это доставляет нам немало хлопот. В летние месяцы ситуация была очень сложная. Вагоны уходили из парка в четыре утра в понедельник, вернуться в парк могли только в пятницу в 22-00. Получалось так, что вагоны работали на правом берегу Невы, а ремзона оставалась на



НЕВСКОЙ ЗАСТАВОЙ



левом. Движение шло с конечных станций «Рыбацкое», «Проспект Солидарности», «Река Оккервиль», «Хасанская». Были скомплектованы бригады слесарей-ремонтников. В особом режиме работали водители-перегонщики, служебная развозка. Это было серьёзное испытание для всего коллектива.

- И все же о маршрутах. Их девять. Расскажите, пожалуйста, о них подробнее. Этот вопрос адресован заместителю директора парка по эксплуатации Ираиде Ивановне Александровой.

- Да, назовём все по порядку. Седьмой проходит от конечной станции «Проспект Солидарности» до улицы Коммуны. Десятый - конечная станция «Ладожская» - конечная станция «Малая Охта». 23-й - конечная станция «Проспект Солидарности» - оборотное кольцо «Площадь Ленина- Финляндский вокзал». 24-й - конечная станция «Рыбацкое» - завод имени Ленина. 27-й - конечная станция Рыбацкое - конечная станция «Река Оккервиль». 59-й - конечная станция «Ладожская» оборотное кольцо «Улица Коммуны». 64-й - конечная станция «Ладожская» - конечная станция «Ржевка». 65-й - конечная станция «Река Оккервиль - Перекупной переулоч». И наконец единственный в своём роде маршрут по букве алфавита - «А» следует по кругу от станции метро «Дыбенко» до улицы Коллонтай. Это своеобразный челнок, который связывает две станции метро «Дыбенко» и «Проспект Большевиков». Стоит уточнить: маршруты 10,59,64,65 мы обслуживаем с 2003 года. Они достались нам

от закрывшегося Смирновского парка.

- Что можно сказать об интенсивности движения?

- Интервал маршрута «А» в часы пик 7-8 минут. «Семёрка» ходит с перерывом в 13-15 минут. 23-й - 10-12 минут. 24-й - 8 минут. Старожилы, конечно, еще помнят времена, когда после окончания рабочей смены трамваи брали штурмом. Сейчас наши пассажиры ездят в комфортных условиях.

- Выпуск обеспечивается. Значит ли это, что у Седьмого кадровый вопрос стоит не так остро, как в других парках?

- Увы, здесь мы в одном ряду с коллегами. Судите сами. По рабочим дням мы выпускаем 186 смен. Водителей у нас на сегодня в штате 238. Недокомплект составляет 28 %. И хотя многие

водители работают с превышением нормативов, на линию выходят водители-наставники, начальники маршрутов, даже заместители начальника отдела эксплуатации, ежедневно в будни 54-56 смен остаются свободными. Кадровая проблема общая для всего города. Мы пытаемся решать её, привлекая специалистов из других городов. У нас работают водители из Архангельска, Орска, это в Оренбургской области, даже из сибирского Ангарска.

- Водители Седьмого парка заслужили добрые слова в свой адрес?

- Да, кадры у нас надёжные, временем испытанные. 24 года трудится в парке Александр Иванович Матулин. Кстати, его жена Татьяна тоже у нас работает. Она - приёмщица вагонов. А их дочь Юлия после окончания комбината продолжила дело отца, стала водителем. Несмотря на то, что в парке недавно, уже принимала участие в конкурсах профессионального мастерства. Есть и другие примеры. Вот Серовы. Леонид Викторович - водитель 1 класса. Его жена Ольга Игоревна тоже водитель. Высокой оценки заслуживает работа водителей 1 класса Зинаиды Васильевны Казариной и Галины Васильевны Никулиной. Из парка имени Смирнова в 2003-м перешли к нам Константин Павлович Деменчук, Анатолий Валентинович Тимонин, Анна Юрьевна Бессонова, (кстати, бессменный участник городских конкурсов водителей), Сергей Иванович Морозов. О каждом из них можно сказать - мастер своего дела.

Немало у нас и молодёжи. С 2004 года трудится в парке Михаил Юрьевич Окулов. Начинал кондуктором, а сегодня уже водитель 1 класса. Не каждый сумеет добиться подобных высот за три года работы.

(Продолжение на стр. 4)



ЗА НЕВСКОЙ ЗАСТАВОЙ

(Окончание. Начало на стр. 2-3)

Михаил Юрьевич уже дважды выходил победителем городских конкурсов профессионального мастерства водителей трамвая. Сегодня он у нас водитель-инструктор. Хорошо работают Наталья Николаевна Селезнёва, Татьяна Геннадиевна Шевченко, Надежда Игоревна Антонова. Опытных, умелых, по-настоящему преданных профессии водителей у нас много. В этом списке могли быть десятки фамилий.

Нельзя не отметить и кондукторов. Вера Васильевна Крылова, Вера Семёновна Чернышева, Нина Николаевна Погодина, Татьяна Николаевна Арсеньева. Особо хочется сказать о Елене Анатольевне Матюшевой. Она ветеран труда, много лет проработала в парке кассиром. Сейчас - кондуктор.

- Для того чтобы водители работали на линии без сбоев, нужна надёжная ремонтная служба. Как с этим обстоит дело? Вопрос адресован заместителю директора по ремонту подвижного состава Виталию Борисовичу Рузову.

- Скажу честно: вагоны наши изношены. В инвентаре парка два типа вагонов ЛВС - их всего 68. Кроме того, у нас работают 59 вагонов ЛМ-68М. Они уже отслужили своё и по пробегу и по возрасту. Капитально не ремонтирова-

лись. Мы, к сожалению, на нашей производственной базе можем заниматься только текущим ремонтом. Обновлять тележки, кузова, рамы - нам просто не по силам. Для этого нет ни специалистов, ни средств, ни оборудования. Обновление подвижного состава в нашем парке идёт медленно. За последние пять лет получили 11 вагонов ЛМ-99. Пять вагонов ждём в этом году.

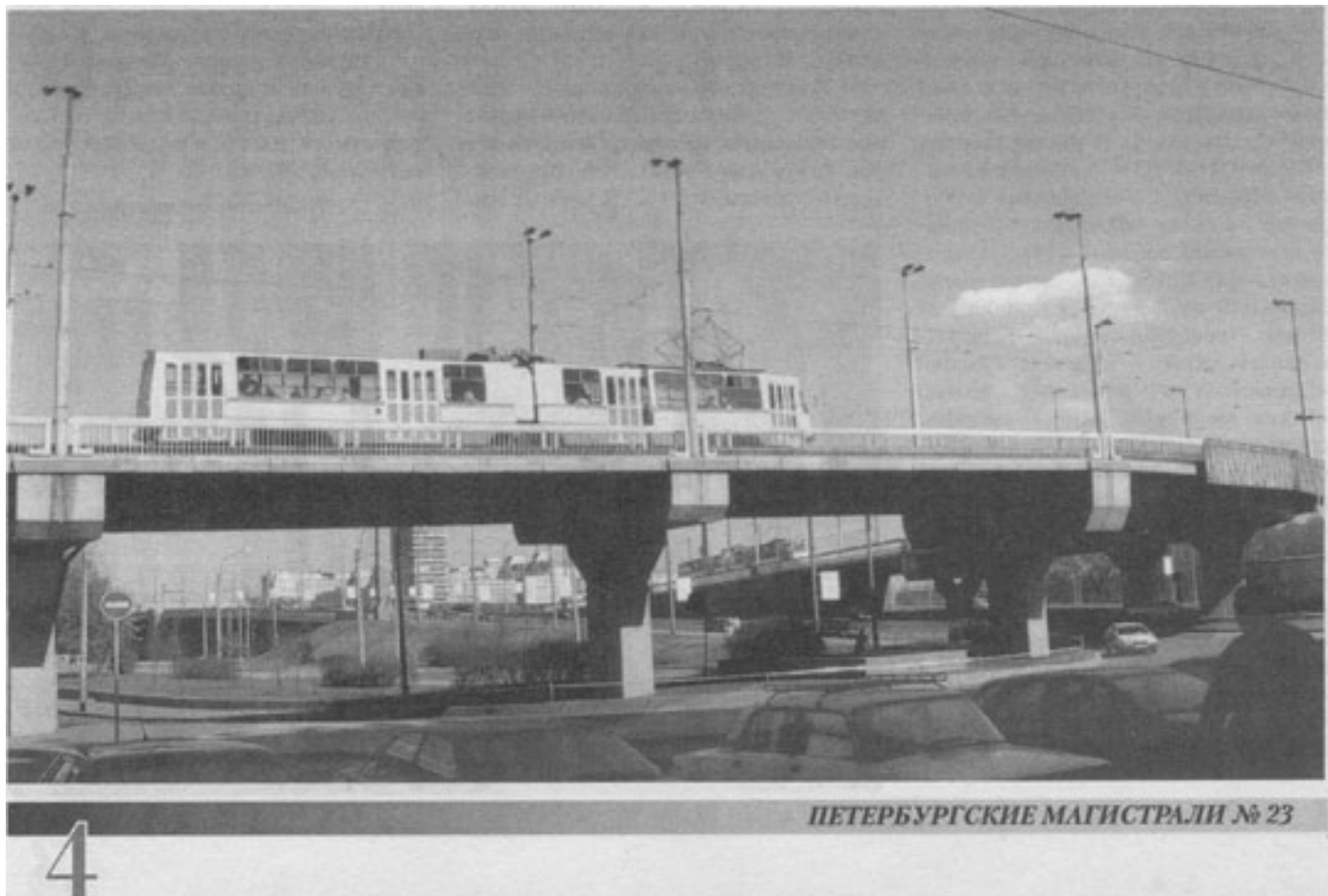
- Вот и выходит, что основное наше богатство - люди. На их мастерстве, отношении к делу всё и держится. Список умелых специалистов может быть длинным. Назову электриков Светлану Петровну Константинову, Дмитрия Новикова. Слесарей по ремонту подвижного состава - Александра Александровича Валуева, Василия Васильевича Гаврюшова. В цехе ППР есть свои отличные специалисты - мастера Галина Васильевна Сергеева, Татьяна Геннадиевна Краева, старший мастер участка Александр Евгеньевич Абраменков. Многих ещё можно было бы привести в этом ряду, боюсь, что не хватит газетной площади.

- Подведём итог нашему разговору. Парков в городе почти десяток. Чем Седьмой отличается от других?

- Своей судьбой, прежде всего. Володарский моложе петербургского трамвая на четверть века. Минувшей

осенью отпраздновал своё 75-летие. Он всё время был связан с рабочей окраиной Петрограда-Ленинграда-Петербурга. У него была и остается обширная маршрутная сеть. Кстати, володарцы ведь первыми в городе стали работать на двух площадках. По сей день вполне успешно справляется с непростыми своими задачами филиал Седьмого парка в Рыбацком. Кстати сказать, начальник ПТО «Рыбацкое» Клавдия Семёновна Щекотова - тоже заслужила добрые слова в свой адрес. Она сумела организовать чёткую, слаженную работу трудового коллектива. Вместе с рабочей Невской заставой Седьмой трамвайный парк пережил разные времена. Непросто ему и сейчас. В последние годы жизнь его не отмечена громкими событиями. Здесь не строят скоростных магистралей. Не так много встретишь на улицах Весёлого посёлка или Рыбацкого современных вагонов. Каждодневная, с виду неприметная, нужная горожанам работа так можно оценить будни трудового коллектива. Он по-прежнему в рабочем строю - трамвайный парк за Невской заставой.

Максим ШИГАПОВ
Фото Марины ВЛАСОВОЙ



И В БЕЛОРУССИИ, И НА ЧЁРНОМ МОРЕ отдыхают работники Седьмого трамвайного

Леонид Михайлович Кулик - интересный собеседник. Для трамвайного парка он человек свой. Было время, сам семь лет водил трамваи. И вот уже совсем скоро, в ноябре, будет отмечать замечательный юбилей - три десятка лет он возглавляет работу профкома предприятия.

Любит Леонид Михайлович рассказывать о золотом веке профсоюзной организации трамвайного парка имени Володарского. Хорошо было организовано в советское время экскурсионное обслуживание, отдых водителей, ремонтников, инженерно-технических работников. Вспомнить доску объявлений профкома тех лет и то приятно. Отдых в Закавказье, туристические маршруты по городам Средней Азии, Украины, Молдавии, по Зауралью, Сибири, Дальнему Востоку. Не было белых пятен для володарцев на карте огромной страны, занимавшей шестую часть суши. Ежегодно заключался договор предприятия с Центральным бюро путешествий, что располагалось на улице Желябова. Предложение было огромным. И оно вполне удовлетворяло спрос. Отдых, досуг были организованы на высоте.

Кроме того, парк имени Володарского располагал собственным автобусом. И редкие выходные оставался тот автобус незадействованным. Чаще всего ездили в соседние Псков, Новгород. И, конечно, в прибалтийские республики. Причём не только в столицы Таллинн, Ригу, Вильнюс, но и в исторические центры, курортные города союзных в ту пору республик - Каунас, Клайпеду, Палангу - в Литве, в Нарву, Тарту - в Эстонии. В Латвии особым интересом пользовалось, конечно же, Рижское взморье. А кроме того, нередко бывали в гостях у коллег в Москве, Киеве.

Прибалтийские республики уже давно независимые государства, теперь они входят в Евросоюз. Без визы, получить которую и дорого и хлопотно, туда не попадёшь. О поездках в Закавказье или в Среднюю Азию теперь тоже речи нет. Заграница. Выходит, что всё осталось в прошлом, Леонид Михайлович? - спрашиваю у собеседника.

- Да нет, интересных маршрутов у нас и сегодня немало, - говорит Кулик. - Вот не так давно вместе с коллегами профсоюзными активистами, побывал в Белоруссии. Здравницы её ждут россиян. Уровень обслуживания там высок. В полном объёме сохранилась материальная база. Очень

качественное медицинское обслуживание. Здесь действительно можно поправить своё здоровье. Предлагаются водные процедуры, грязелечение, физиотерапия, лечебная гимнастика. И цены вполне доступны. Уже успели отдохнуть в белорусских здравницах и наши работники. Там поправили своё здоровье кондуктор Вера Семёновна Чернышова, главный инженер парка Сергей Константинович Щерба.

Белоруссия - это новое направление для нас. А вот южный маршрут привычный, можно сказать, накатанный. Там мы обновили базу «Горный орёл». Расположена она в 65 километрах от Одессы и всего лишь в тридцати от Белгорода. Курорт этот расположен на уникальной песчаной полосе, омываемой с юга Чёрным морем, а с севера Днестровским лиманом. Пляжная полоса здесь тянется почти на 120 метров. База отдыха рассчитана как на тех, кто любит индивидуальный отдых, так и на целые семьи. Здесь организовано трёхразовое питание. Стоимость невысока - 3600 рублей на две недели с человека. Согласитесь, по нынешним ценам совсем недорого. Причём, нашим работникам такой отдых обходится ещё дешевле - всего-то 600 рублей. И это, учтите, за две недели полноценного отдыха с питанием. Вполне можно позволить поехать вместе семьёй, не правда ли?

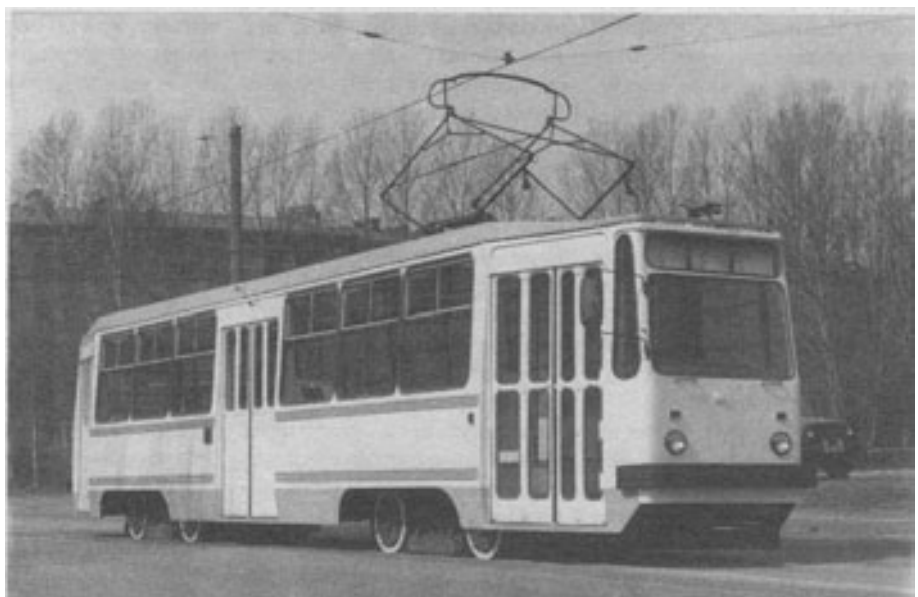
В прошлом году в «Горном орле» отдохнули и поправили свое здоровье 58 володарцев. В этом пока только два десятка. Довольны остались днями, проведёнными в «Горном орле» водитель

Татьяна Прилукова, вахтёр общежития Тамара Ивановна Смирнова. И многие ещё собираются провести там бархатный сезон. В сентябре и даже в начале октября там ещё тепло.

Ну а тем, кто не может поехать в здравницы, на базу отдыха, мы частично компенсируем стоимость проездных билетов до места отдыха. В самые разные годы трудовой коллектив парка пополнялся жителями многих союзных республик, самых разных регионов Российской Федерации. Было время, из-за дороговизны билетов люди практически не ездили в родные края, не навещали родственников. Хочется верить, что сегодня это в прошлом. И редко кто теперь остаётся в отпуске на берегах Невы. Маршруты самые разные. Вот не так давно одна из работниц парка собралась в родной Ангарск, это в Иркутской области у знаменитого озера Байкал. Понятно, что профком не смог взять на себя оплату авиабилетов, они стоят недёшево. Но помощь материальную мы оказали, часть расходов взяли на себя. Так что не правы вы, когда говорите, что всё у нас в прошлом. Профком по-прежнему действует, - утверждает Леонид Михайлович Кулик.

Что ж, этому можно только порадоваться. Поздравить с удачным отпуском тех, кто вернулся загоревшим и окрепшим из черноморской здравницы или белорусского санатория. И похорошему позавидовать тем, кто только собирается в отпуск, ведь у них всё ещё впереди.

Максим ШИГАПОВ



ГЛАВНОЕ - ПРИНОСИТЬ ПОЛЬЗУ



Уже почти пятьдесят семь лет на нашем предприятии работает Валентина Леонидовна Коземьянец. За это время она заслужила авторитет и уважение у своих коллег! Ее упорству и силе духа могут позавидовать и молодые. Она всегда приветлива и добра к окружающим, никогда не унывает и всегда верит только в самое лучшее.

Родилась Валентина Леонидовна на Украине. Отец был военный, и когда ей было два года, они переехали в Ленинград. Только Вале исполнилось одиннадцать - началась война. Отца забрали на фронт, а они с матерью остались в блокадном городе.

Каждый вечер часов в шесть раздавалась сирена, предвещавшая обстрел или бомбежку. В доме, где жила Валя, осталось всего с десяток семей, до войны это было жильё для военных, поэтому

многих удалось эвакуировать, до того как выходы из города были перекрыты. С наступлением зимы все кто остались, съехались на первый этаж в квартиру Вали. Блокадная зима 1941-42 г.г. оказалась очень суровой, для того чтобы как-то согреться, постоянно подбрасывали дрова в печку-голландку.

В один из вечеров уже выкшие к бомбежкам соседи сидели у котелка, в котором варили ливер, присланный Валиным отцом. Неожиданно на противоположную сторону улицы упала бомба, разрушив прямым попаданием молочный магазин. От взрывной волны котелок опрокинулся, и уже через несколько минут все с жадностью облизывали угли, измазанные ливером.

По утрам же немцы сбрасывали на город зажигательные бомбы. Часто они попадали

на чердак дома. Маленькая Валя сама, конечно, не могла ничего сделать, но она видела, как взрослые брали бомбу специальными щипцами и выбрасывали ее либо во двор, либо в большой ящик с песком.

В другой раз отец прислал огромную рыбу. Мать нарубила ее большими кусками и положила в таз, а его поставила на стул. В те страшные блокадные дни люди боялись не только бомбежек, но и крыс, которых тогда развелось очень много.

- Как только в комнате погас свет, крысы устроили возню, - говорит Валентина Леонидовна. - Они были невообразимых размеров, мы боялись даже шелохнуться. Ну и, конечно, наутро от рыбы не было и следа. После этого случая в комнате поставили крысоловку, и уже скоро в нее угодила жертва.

- Мать очень боялась этих мерзких тварей, но я не испугалась, - вспоминает Валентина Леонидовна. - Я опустила ее в ведро с водой.

Так, совсем маленькой и хрупкой девочке пришлось пережить все ужасы блокады. И только когда враждебное кольцо было прорвано, они уехали из города. Их отправили на восстановление Грозного. В телячьих вагонах ехали целый месяц, но до города так и не добрались, вместо него приехали в Джембул.

С питанием и здесь было не просто, но было тепло и не слышно взрывов. Нина Михайловна, мать Вали, устроилась каменщиком на сахарный завод, а Валя пошла в школу. Училась она хорошо и вообще была прилежной девочкой, поэтому учительница пожалела ее и помогла устроиться охранником. Это позволило получить девочке рабочую карточку.

- Мне дали ружье и трещотку, и я стала дежурить на виноградниках, - говорит Валентина Леонидовна. - К

тому же нужно было копать землю, земля была глинистая, поэтому было очень тяжело.

В 44-м они вернулись в Ленинград, дом их уцелел, Валя опять пошла в школу, так они дождались Дня Победы.

После школы за компанию с подругой поступила в электромеханический техникум. Этот, можно сказать, случайный выбор определил всю ее дальнейшую жизнь. В 1950 году Валентина Леонидовна по распределению попала в Смирновский парк, была бригадиром, потом мастером по ремонту подвижного состава.

В 52-м перешла в парк им. Блохина (ныне Трамвайный парк № 3), в котором работает и по сей день. Здесь она несколько лет работала инженером в техническом отделе, но, перенеся в 1955 году серьезную операцию (долго не могла разговаривать), перешла работать слесарем. Сегодня у Валентины Леонидовны есть своя мастерская, в которой она колдует над различными трамвайными деталями. Удивительно, но этому ее никто не учил, она сама благодаря своей пытливости и упорству стала первоклассным специалистом.

- Расстраивает то, что нет учеников, - говорит Валентина Леонидовна. - Некому оставить свое хозяйство.

Сейчас Валентина Леонидовна живет вместе со своей внучкой, помогает воспитывать ей правнука Дениса. На свою судьбу никогда не жалуется, и всегда с достоинством принимает ее «подарки», какими бы они ни были. Если в начале своей трудовой деятельности она не совсем понимала свое назначение, то сегодня, посвятив технике уже больше полувека, признается, что, по ее мнению, главное - приносить пользу людям.

Танзиля ИСЯНБАЕВА

МУЗЕЙ ПЕЧАТИ КАК ФИЛИАЛ МУЗЕЯ ИСТОРИИ С.-ПЕТЕРБУРГА



Не так давно на набережной реки Мойки, 32 открылся совершенно оригинальный филиал Музея истории С.-Петербурга - музей печати. При этом музее постоянно работают две выставки: история одной квартиры доходного дома начала XX века и «Музыкальный салон», где представлены коллекции уникальных музыкальных инструментов середины XIX века.

Музей печати является подразделением Центра музейной педагогики Государственного музея истории С.-Петербурга. В нём проводятся обзорные и тематические экскурсии по истории печати и истории доходных домов Петербурга, проходят временные выставки.

Со времени возникновения нашего города стали появляться просветительские учреждения. Для их нормальной работы требовалось большое количество различной печатной продукции. И если в более ранние периоды жизни России печатанием занималась, в основном, церковь и духовные заведения, то в С.-Петербурге печатным делом больше стали заниматься светские заведения. В 1708 году в России вводится новая гражданская азбука, а утверждена она была только в 1710 г. Петром I. Первая типография в городе была открыта уже в 1711 г. и первым, вышедшим печатным изданием, была газета «Ведомости». Раз-

мещалась она в доме М.П. Аврамова, а несколько позже была переведена на Петроградскую сторону недалеко от въезда в Петропавловскую крепость. В этой типографии печатались календари, листки-реляции, а в 1713 г. была напечатана летопись походов Петра I «Марсова книга». Вторая типография открылась в Александро-Невской лавре, но в ней печатались книги только славянским шрифтом. Следующая типография была уже при Сенате, потом при Морской академии, Академии наук, при которой с 1727 г. выходит газета «Санкт-Петербургские ведомости», первоначально на немецком, а через год и на русском языке. М.В. Ломоносов уделял много внимания развитию академического книгопечатания. Хотя и он не дождался открытия частных типографий и издательств. И только в восьмидесятых годах XVIII столетия русским журналистом-просветителем Н.И. Новиковым издательское дело было поставлено с большим размахом, но вскоре было прервано цензурой, а сам Новиков был заключён в Петропавловскую крепость. Одним из известнейших издателей пушкинской поры был, конечно, А.Ф. Смирдин. Он издавал большинство пушкинских произведений, а также произведения Карамзина Н.М., Жуковского В.А., Крылова И.А., Батюшкова К.Н. и многих других известных писателей того времени.

По адресу: набережная реки Мойки, дом 32, в начале прошлого века размещалась редакция газет «Русь» и «Сельский вестник», а с угла Вольнского переулка ещё и книжная лавка. С 4 марта по 5 июля 1917 г. здесь находилась редакция большевистской газеты «Правда», а с 5 марта после возвращения В.И. Ленина из эмиграции находился его рабочий кабинет.

В музейных экспозициях, посвященных началу печатного дела в России, представлена типография начала XX века. Организована она была известным в то время издателем А.А.Сувориним. Причём издательство находилось в квартире обычного жилого дома, а для типографии был пристроен трёхэтажный флигель. Здесь расположены наборные и печатные цеха. Представлено подлинное печатное оборудование того вре-

мени: скоропечатная машина Кениг и Бауэр, наборные кассы, ручные печатные прессы, станки для изготовления корректурных оттисков, столы-реалы и многое другое. Посетители могут сами проследить процесс печатания газет и книг.

В экспозиции «музыкальный салон» в той же квартире представлена большая коллекция музыкальных инструментов XIX - XX веков. Это фисгармония фирмы Циммерман, флейты, итальянские мандолины, а также русские народные инструменты из коллекции оркестра В.В. Андреева, который, кстати, и сам здесь недалеко проживал, в доме № 64 по этой же набережной - за Невским проспектом. Кроме самих музыкальных инструментов в салоне представлены различные музыкальные шкатулки, пластинки для грамофонов, которые и сами здесь имеются, и многое другое.

Другая экспозиция показывает кабинет состоятельного хозяина того времени, где много фотографий на стенах, портативное складное пианино английской работы, часы, книги, партитуры опер, гравюры.

Вот такие интересные экспозиции можно увидеть, если посетите музей печати. Он работает ежедневно с 11-00 до 18-00, выходной день - среда, стоимость билета для взрослого - 50 руб., для школьника - 30 руб.

Ю.М. ЛЬВОВ



ИЗ ИСТОРИИ ТРАМВАЯ

29 сентября (16 сентября по старому стилю) 1907 г. в Петербурге было торжественно открыто движение трамвая, а в 1908 г. в городе уже работало 9 трамвайных маршрутов. Ежедневно на линии выходило 187 вагонов, перевозивших 230 тыс. пассажиров. В 1911 г. началось сооружение второй очереди трамвайной сети, которое было заморожено в 1916 г. в связи с войной. Линии конной тяги перестали существовать с 1 сентября 1917 г. «ввиду полного истощения лошадей и неустраимых затруднений в получении фуража». В 1917 г. общая протяженность трамвайных маршрутов составила 200 км, а на линии выходило уже 710 трамвайных вагонов

С 1918 по 1931 г. городские железные дороги находились в ведении Комиссариата городских хозяйств Союза Коммун Северной области РСФСР, Совета коммунального хозяйства Петрограда - Петросовета.

В 1927 г. было полностью закончено восстановление путей и подвижного состава, вступили в эксплуатацию ранее законсервированные трамвайные парки. В 1928 г. длина одиночного пути составила - 274 км, инвентарь вагонов насчитывал 1123 единицы, выпуск вагонов на линию достиг 1000 единиц.

В 1928 г. ленинградскими специалистами был разработан новый тип трамвайного парка с безгаражным отстоем вагонов. По этому типу были построены в 1931 г. трамвайный парк имени В. Володарского, а в 1936 г. - трамвайный парк Кировского района.

В 1927 г. на заводе «Красный путиловец» был организован выпуск первых отечественных цельнометаллических вагонов (вагоны этого типа МС-МПС-ПС эксплуатировались до 1968 г.). В 1933 г. на улицах Ленинграда появились первые четырехосные вагоны ЛМ33, ЛП-33 (вагоны этого типа служили до 1979 г.). Выпуск этих вагонов был освоен на Вагоноремонтном заводе № 1 (ВАРЗ-1). Завод вошел в строй в 1934 г. как крупнейший в Союзе завод по ремонту подвижного состава.

Большое значение имело введение в 1933 г. первой в стране центральной

диспетчерской системы управления движением трамвая. Вскоре эта система была внедрена во всех городах Союза.

В годы предвоенных пятилеток шло интенсивное строительство новых трамвайных линий. В 1940 г. в Ленинграде имелось 529 км одиночного трамвайного пути, ежедневно трамвай перевозил до 3,5 млн. пассажиров.

С начала Великой Отечественной войны работа трамвая была подчинена интересам обороны. В 1941 г. под перевозку войск было подано 2006 вагонов, перевезено 250 тыс. бойцов; в ряде трамвайных парков было налажено производство боеприпасов, военного снаряжения, запасных частей для танков. Все трамвайные парки подвергались массивным артобстрелам и бомбардировкам с воздуха.

В годы блокады трамвай являлся единственным видом общественного транспорта города.

8 декабря 1941 г. работа Ленинградского трамвая прекратилась из-за острой нехватки электроэнергии; возобновилось пассажирское движение только 15 апреля 1942 г. За годы блокады только повреждено 1065 вагонов, 153 вагона - полностью уничтожены, 13% путей разрушено. В период блокады от голода, артобстрела и бомбардировок погибло более трех тысяч работников трамвая и троллейбуса.

К 1947 г. трамвайное хозяйство было полностью восстановлено. По мере застройки новых жилых районов Ленинграда появились новые маршруты трамвая, связывающие их с центром города. В 1950-80-х гг. было построено около 300 км новых трамвайных трасс и введено более 20-ти новых маршрутов.

На смену вагонам послевоенных лет пришли более комфортабельные и бесшумные вагоны модели ЛМ-57, а с 1968 г. - трамвай нового поколения ЛМ-68, а с 1975 г. - его модификация ЛМ-68М.

Впервые в Ленинграде были спроектированы и построены грузовые и специальные вагоны, трамвайный путеизмерительный вагон, вагон-

лаборатория Энергохозяйства, вагоны-дозаторы, рельсошлифовальные, рельсосварочные и др. Освоен звеньевой метод укладки трамвайных путей. Впервые в стране построены шарнирно-сочлененные шести- и восьмиосные трамвайные вагоны (ЛВС-66, ЛВС-80, ЛВС-86, ЛВС-89, ЛВС-97, ЛМ-99), сконструированы, построены и внедрены в эксплуатацию трамваи нового поколения с тиристорно-импульсной системой управления и двигателями переменного тока, внедрена эксплуатация поездов трехвагонного состава.

Пик своего развития трамвай достиг в 1980-х годах. Ежегодно в районах новостроек города строилось 8-10 км новых трамвайных путей, капитально ремонтировалось до 45 км трамвайных путей в год. В практику работы по строительству и ремонту путей стали интенсивно внедряться передовые зарубежные технологии. Налаживаются контакты с новыми, и продолжается сотрудничество с давними партнерами.

В 1982 г. ежедневно на линию выходило 1684 трамвайных вагонов и 966 троллейбусов. Благодаря развитой маршрутной системе и высокому уровню организации перевозок 80 % пассажиров пользовались беспересадочным сообщением во время поездок по городу.

За период с 1952 по 1972 г.г. были построены три троллейбусных парка. В 1981 г. вошел в строй Совмещенный трамвайно-троллейбусный парк, а в 1985 г. начал работать Троллейбусный парк № 6.

В период 1987-1988 г.г. трамвай и троллейбус были переведены на бескассовое обслуживание.

В 1990 г. в городе работало 10 трамвайных и 6 троллейбусных парков; общая протяженность трамвайного одиночного пути составила около 700 км, общая численность подвижного состава - около 2200 вагонов. За 1990 г. было перевезено около 950 млн. пассажиров.

(Продолжение следует)

Газета зарегистрирована
в Северо-Западном
региональном управлении
Комитета Российской Федерации
по печати (Санкт-Петербург).
Свидетельство о регистрации
№ П 1491 от 02 июня 1995 года

Адрес редакции:
190000, г. Санкт-Петербург,
ул. 3. Росси, д. 1/3. Ком. 205, 209
И. о. редактора:
Валерий Межонный
Тел. редактора: 377-22-75

Отпечатано
в типографии «Победа»
197101, СПб, Петроградская наб., 34
Тел.: 703-35-24
E-mail: vit-print@mail.ru

Комп. верстка:
Иван Подубелов

Подг. в печать 05.09.2007 г.
Тир. 2000 экз. Зак. № 380