

№ 25-26
(6302-6303)
12.10.2007 г.

Петербургские

МАГИСТРАЛИ



УЧРЕДИТЕЛЬ: ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС» • Газета выходит с мая 1945 г.

ЗДЕСЬ ХОДИТ БЫСТРЫЙ ТРАМВАЙ

Трассу ускоренного движения трамвая торжественно открыли 19 сентября на проспекте Просвещения.

Начало мероприятия было назначено на 10 часов утра. К этому времени на пересечении проспектов Энгельса и Просвещения собрались сотрудники СПб ГУП «Горэлектротранс», директор предприятия М. В. Мочалов, его заместители, руководители парков и служб, представители профсоюза, а также сотрудники Комитета по транспорту Правительства Санкт-Петербурга, руководители Выборгского района города, в котором проходит трасса ускоренного движения трамвая, присутствовали и представители Санкт-Петербургского Трамвайно-механического завода, который изготовил для этой магистрали новые трамвайные вагоны ЛМ-99. Кроме того, здесь были многочисленные представители средств массовой информации: журналисты - сотрудники различных телевизионных и радиоканалов, как петербургских, так и общероссийских, а также различных газет. В их задачу входила обязанность подробно рассказать об открытии и особенностях этой обновленной трамвайной магистрали. Ведь событие это выходило за рамки городского и приобретало размах общероссийского. Оно посвящалось знаменательному юбилею - 100-летию открытия трамвайного движения в нашем городе.

29 сентября 2007 года начался второй век трамвая в городе на Неве. И открытие линии ускоренного движения - первое важное событие нового века трамвая. Оно символично: петербургский трамвай не только продолжит свой бег по городу, но и станет обновляться - в соответствии с лучшими мировыми стандартами.

К этому событию заранее готовились. Только реконструкция трассы заняла несколько лет. Прежде всего на проспекте Просвещения привели в порядок пути. На перегонах трассы уложены железнодорожные рельсы,

которые рассчитаны на высокие скорости и выдерживают большую нагрузку, чем обычные трамвайные. На перекрестках, где пересекается трамвайное и автомобильное движение, рельсы смонтированы на бетонной подушке. Новые технологии, примененные здесь, позволяют не только повысить скорость, но и снизить шум. Трамвайная линия по проспекту Просвещения и выглядит аккуратнее, так как все пути здесь замощены. Работа проведена огромная. Но чтобы успеть вовремя, для уборки трассы парки и службы электротранспортного предприятия выделяли на этот объект людей.

К началу движения Совмещенный трамвайно-троллейбусный парк и подал сюда несколько вагонов символического 100-го маршрута.

Этому парку предстоит эксплуатировать данную трассу. И движение по ней началось на два дня раньше: с 17 сентября. Не только скорость движения должна здесь быть высокой, но высоким должна быть и культура обслуживания пассажиров, что и продемонстрировала бригада, обслуживающая эти вагоны. Все были во вновь пошитой форменной одежде

электротранспортников, красивой и ладно сидящей, со знаками различия. В форме предстал и директор Совмещенного парка В. З. Лупанов. Разумеется, бригада водителей продемонстрировала сегодня «высший пилотаж» как вождения, так и культуры обслуживания пассажиров, который должен стать эталоном для работы во все последующие дни.

В 10 часов вагоны отправились по проспекту Просвещения - от пр. Энгельса до ул. Руставели, чтобы на практике продемонстрировать все преимущества трассы ускоренного движения. В головном вагоне с бортовым номером 0526 - руководство электротранспортного предприятия, ему предстоит объяснять все детали многочисленным журналистам, ответить на их вопросы, которые задавались с большим интересом и даже с пристрастием.

На вопросы журналистов отвечал директор СПб ГУП «Горэлектротранс» М. В. Мочалов. Михаил Викторович, в частности, сообщил, что средняя скорость трамвая на этой трассе увеличилась более, чем на треть: при средней по городу 12-14 километров в час

Окончание на с. 2



Начало на стр. 1

здесь трамвай «дает» 21 км в час и более. Достигается это за счет обособленного полотна, которое отделено от дороги. Автотранспорт не мешает трамваю, и тот идет быстрее. Михаил Викторович сказал, что, если бы автотранспорт не мешал трамваю, то и по обычным трассам тот ходил бы с не меньшей скоростью. Ведь это зависит от всех участников дорожного движения.

По этой трассе будут следовать 4 маршрута. Интервал движения вагонов здесь 3,5 минуты. А высокая скорость будет выдерживаться также за счет электронного механизма «зеленой волны», который будет включаться водителем скоростного вагона в кабине и зажигать для этого трамвая зеленый свет на светофоре. За счет этого будет «сниматься» отставание от расписания, если таковое наметится. Вагоны здесь будут ходить строго по расписанию. Это система приоритетного пропуска трамваев. «Эффект будет двойной, - объясняет Михаил Викторович, - повысится качество обслуживания пассажиров, а за счет повышения скорости движения снизятся расходы, трамваев будет меньше, а ходить они будут даже чаще».

Директор сообщил журналистам, как обновляется сегодня подвижной состав в СПб ГУП «Горэлектротранс». Всего за 2007 год будет получено 32 вагона ЛМ-99 и 5 вагонов ЛВС-2005.

Часть из них уже поступила на предприятие. Трасса ускоренного движения должна сочетать в себе новые пути, контактную сеть, подвижной состав.

Директор подчеркнул в беседе с журналистами, что в последние годы Правительство города стало больше внимания уделять наземному электротранспорту, финансировать его, в результате чего и была открыта эта трасса.

Много внимания трамваю уделяет также вице-губернатор А. И. Полукеев и Комитет по транспорту. На следующий год предприятию обещают поставить не менее 50-ти новых вагонов. А до конца 2007 года мы рассчитываем получить совершенно новую модель трамвая: сочлененный шестиосный вагон повышенной пассажироместимости и комфортности.

Новые вагоны пойдут по Лиговскому проспекту, который откроется до конца года. Много внимания будет уделяться также району Купчино, который считается одним из «самых трамвайных» в городе. И там будут новые комфортные трамваи, а старые, раздражающие пассажиров, уйдут «в отставку».

«У этого вида транспорта есть перспективы в нашем городе, - заявил М. В. Мочалов. - И мы всех приглашаем на наш петербургский трамвай!»

Между тем вагон следовал по пр. Просвещения без задержек, водитель включал, для показа пассажирам, «зеленую волну». Салон вагона ЛМ-99 был светлым, комфортным, над кабиной водителя загоралась «бегущая строка», сообщающая о проезжаемых остановках. Мы «проносились» мимо пр. Культуры, Светлановского, Гражданского и, наконец, выехали на улицу Руставели. На Лужской вагон остановился, закончив маршрут. Подошли и другие вагоны, участвующие в мероприятии. Все преимущества современного трамвая были показаны наглядно.

На обратном пути на остановках было много желающих сесть в этот экспериментальный вагон. Это доказывает, что обновленная трасса станет популярной, тем более, что она связывает жилые кварталы со станциями метро «Гражданский проспект» и «Проспект Просвещения».

Много говорилось о преимуществах форменной одежды для работников электротранспорта. Она дисциплинирует, обязывает повышать культуру обслуживания пассажиров, подчеркивает корпоративность служащих. В ней каждый выглядит строго и красиво. И форма тоже подарок к 100-летию юбилею нашего трамвая.

Валерий МЕЖОННЫЙ
фото Марины ВЛАСОВОЙ



Согласно распоряжению директора СПб ГУП «Горэлектротранс» М. В. Мочалова со второй половины сентября в обособленных структурных подразделениях нашего электротранспортного предприятия, в парках и службах начались чествования трамвайщиков, поздравления их со знаменательным праздником - 100-летием со дня пуска петербургского трамвая 29 сентября 1907 года.

Такое мероприятие было проведено в трамвайном парке № 7 (им. Володарского) 18 сентября. В этот день проходил очередной инструктаж водителей. В ходе инструктажа директор парка Лавров А. Э. передал присутствующим поздравление от директора СПб ГУП «Горэлектротранс» М. В. Мочалова, зачитал соответствующие приказы и вручил целому ряду тружеников часы с эмблемой электротранспортного предприятия и Почет-

ные знаки «100 лет Петербургскому трамваю» с удостоверениями. Эти поздравления были встречены дружными аплодисментами. Для ряда тружеников, не присутствующих здесь в это время, поздравления будут перенесены на другое время.

Всего работникам 7-го трамвайного парка в виде поощрительных подарков «выдано» более 200 часов с эмблемой нашего предприятия. А 270 достойных тружеников парка отмечены за свою работу Почетным знаком «100 лет Петербургскому трамваю». Вручая награды, директор парка тепло поздравлял своих коллег-подчиненных и желал им новых трудовых успехов и достижений.

Подарочными часами были отмечены присутствующие здесь руководители парка: заместитель директора по эксплуатации И. И. Александрова, начальник отдела эксплуатации

А. П. Сороковик и старший ревизор по безопасности движения В. А. Кандрашова.

Директор парка также сообщил, что работникам парка будут вручены более двух десятков благодарностей и Почетных грамот от имени директора предприятия М. В. Мочалова. Ряду работников парка также будут выданы денежные премии.

Празднование 100-летия со дня открытия трамвайного движения в нашем городе было для работников СПб ГУП «Горэлектротранс» поистине всеобщим. На некоторые мероприятия выдавались пригласительные билеты. А в парках и службах в праздновании смогли принять участие все желающие.

Валерий МЕЖОННЫЙ

МАТЬ ТРОИХ ДЕТЕЙ

С этой молодой женщиной я познакомился в Восьмом трамвайном парке. Елена Владимировна Иванова, 1976 года рождения, мать троих детей. Так мне её представили. Не часто встретишь в наше время подобное.

Оказалось, всё не совсем так. В семье Елены и её мужа Рушана действительно есть ребёнок. Зовут его Дамир, ему 14 лет, учится в седьмом классе. А кроме того, воспитываются в семье её племянники - Арина и Роман.

Четыре года назад случилась беда.

Умерла старшая сестра Елены - Яна. Ещё раньше ушёл из жизни её муж. Двое детей остались сиротами. Уже тогда Елена решила: ни в интернат, ни в детский дом детей отдавать не будет, оформит опеку на себя. Муж поддержал её в этом решении.

Но одно дело - принять решение, а другое - выполнить. Предстояло преодолеть немало бюрократических препон. В Муниципальный округ нужно было отнести для начала заявление. Потом пройти основательный медосмотр. Опекун несовершеннолетних детей должен быть здоровым человеком. И хотя у Елены, как у всех

нас, был полис обязательного медицинского страхования, пришлось обследоваться за свой счёт. Приём у каждого специалиста оказался платным. И на заседаниях различных комиссий пришлось провести немало времени. Дети все эти дни переживали с особым волнением. И племянники, и свой сын. Они уже сроднились и очень боялись, что их могут разлучить.

Но что вспоминать нервотрепку и прошлые хлопоты. Положительное решение было принято. Они стали одной семьёй, а она, молодая женщина 27 лет - матерью троих детей. Арине, уже в ту пору подростку, требовались её материнские советы. У Романа поначалу тоже были непростые отношения и со сверстниками, и с педагогами.

Сегодня всё это уже позади. Восемнадцатилетняя Арина, закончив школу, поступила в колледж. Роман учится в ПТУ, он решил стать строителем, сейчас эта профессия за Нарвской заставой вновь востребована. Ребята взрослеют, запросы их растут. И материально большой семье, конечно, приходится непросто.

Елена Иванова работает в Восьмом трамвайном уборщицей. Приходит на работу чуть свет, убирает служебные помещения, моет коридоры. Зарплата, что и говорить, не велика. Шесть тысяч рублей. Сильно на них не разгуляешься. Поэтому ни от какого дополнительного заработка не отказывается. Муж - краснодеревщик. Сейчас, правда, меняет место работы. Но со всеми «детскими» семейный бюджет выходит более, чем скромным. Голову над тем, как уложить все многочисленные расходы в совсем небольшую сумму, приходится ломать именно ей. До сих пор получалось. Даже отдых детей удалось организовать должным образом. Они ни в чём себя обделёнными чувствовать не должны. Так она и её муж решили.

Я спросил, как зовут её племянники. - По имени, как и прежде, в этом плане ничего не изменилось, - сказала Елена Владимировна.

Что ж, это понятно. По возрасту она могла бы быть им старшей сестрой. Но жизнь распорядилась иначе: Елена Владимировна Иванова сумела заменить им мать. И правы оказались люди, которые работают с ней в трамвайном парке: наша Лена - мать троих детей:

Максим ШИГАПОВ

СЕНТЯБРЬ ПОДВОДИТ ИТОГИ

Сентябрь завершил третий квартал юбилейного года - года 100-летия со дня открытия трамвайного движения в Санкт-Петербурге. В конце месяца - знаменательный юбилей, и понятно стремление наших трамвайщиков подойти к нему с хорошими производственными показателями. В 7-м трамвайном парке на 18 сентября был неплохой задел к месячному плану по сбору выручки 607 890 рублей. Здесь рассчитывают подойти к концу месяца с некоторым перевыполнением плана, преодолевая многочисленные трудности, среди которых одна из главных - острая нехватка основных эксплуатационников - водителей и кондукторов. Сегодня недокомплект их составляет соответственно 31 и 36 процентов.

Третий квартал года в парке шел с переменным успехом: если июльский план несколько перевыполнили, то в августе план выполнить не удалось. Как обычно, отставание накапливалось в начале восьмого месяца года и последнего летнего, когда в разгаре еще был отпускной сезон и мало потенциальных пассажиров в городе. Во второй половине месяца, особенно в третьей его декаде, пассажиры стали прибывать, возвращаясь из отпусков. Росла и выручка. Но все же этого потенциала оказалось недостаточно. Августовская погода тоже не располагала для поездки в трамваях. С начала месяца - жара и пляжный сезон, со второй декады - затяжные дожди. Это

тоже не привлекало пассажиров в наш транспорт. Поэтому надежда на сентябрь - что он покроет плановое отставание по третьему кварталу года.

Сентябрь также характерен разгаром подготовки к осенне-зимнему сезону работы нашего транспорта. С 17-го числа в отделе эксплуатации началась сдача зачетов водителями и кондукторами - всего через эту операцию за две последующих недели должны пройти около пятисот человек. Но предварительно водители должны сдать зачеты по Правилам дорожного движения (ПДД). Надо, однако, заметить, что далеко не все водители по ПДД показывают должные результаты и сдают эту дисциплину с первого раза.

Начальник отдела эксплуатации А. П. Сороковик принимает зачеты весьма доброжелательно, хотя и не делает поблажек. Но есть такие водители, которые теряются во время зачетов, хотя и знают ответы. В таких случаях помогает доброжелательный совет экзаменатора - успокоиться и не волноваться.

После такой «успокоительной процедуры» уверенно ответила на вопросы зачетного билета водитель с 22-летним стажем Е. Б. Никитина, имеющая квалификацию 5-го разряда (бывший 1-й класс).

Сентябрь - и первый осенний месяц со всеми трудностями вождения трамваев для этой поры года. Начинает опадать лист с деревьев, при попадании на трамвайные пути он создает для водителей обстановку повышен-

ной опасности, вагоны в этом случае проходят значительную часть пути юзом. И надо применять превентивные меры, чтобы избежать наездов и столкновений. Именно об этом шла речь на проводимом в этот день (18 сентября) инструктаже у водителей.

Старший ревизор по безопасности движения В. А. Кандрашова сообщила о столкновениях на дороге, произошедших в третьем квартале года, разобрала типичные ошибки водителей, проинструктировала, в привязке к конкретным ситуациям, как их надо было избежать.

Затем она рассказала собравшимся о столкновениях, других аварийных случаях, произошедших в различных наших трамвайных и троллейбусных парках. Характерным был, например, случай в троллейбусе, когда при экстренном торможении, пострадала девятилетняя девочка, ударившись головой о поручень и получившая сотрясение мозга. Водитель должен был объявить по рации пассажирам салона о том, что сейчас будет экстренное торможение и чтобы они крепко держались за поручни. Но этого не было сделано. Ошибка, типичная для наших водителей как трамвая, так и троллейбуса. Редко от них можно услышать такую заботу о пассажирах.

С 24 сентября водители должны выходить на линию в форменной одежде, которая пошита и имеется теперь у каждого.

Валерий МЕЖОННЫЙ

Восьмой трамвайный

10 октября 1929 года депо Княжево, принадлежавшее Северо-западным дорогам, передано в ведение ленинградских городских железных дорог. Депо Княжево стало седьмым трамвайным парком Ленинграда.

25 октября 1929 года решением Президиума Ленсовета парку присвоено имя Ивана Ефимовича Котлякова, рабочего, участника трёх революций, работавшего слесарем в Московском трамвайном парке.

В 1930 году парк укомплектовывается новым подвижным составом типа МС (моторный - стальной), изготовленным заводом «Красный Путиловец» со стальным кузовом и цельнокорпусными двигателями. На начало 1933 года инвентарь парка состоял из 67 моторных вагонов МС, 60 прицепных вагонов ПС, 22 прицепных вагонов МСП.

Парк обслуживает в основном Стрельнинскую линию и маршрут от Нарвских ворот до Московского вокзала по Обводному каналу.

В мае 1940 года трамвайный парк выходит на полную проектную мощность. Инвентарь составил 211 вагонов, выпуск на линию 186 вагонов при эксплуатационной скорости 15,9 км/час. Штат водителей составил 206 человек, кондукторов 516 человек, рабочих депо 187 человек.

Для обслуживания пассажиров вводятся два маршрута - № 28 от Стрельны до Стремянной улицы и № 29 - от Сосновой Поляны до Казанского собора.

В годы Великой Отечественной войны парк был расформирован и подготовлен к взрыву. Вагоны, оборудование, обслуживающий персонал переводятся в другие парки города. На территории парка установлена батарея полевых орудий.

После снятия блокады Ленинграда территория парка используется для отстоя вагонов других парков.

С 1946 по 1958 годы происходит восстановление парка. На заводах города ремонтируется и обновляется подвижной состав. Возрождается Стрельнинская линия.

2 февраля 1958 года парк имени Котлякова начинает работать как самостоятельное предприятие электрического транспорта Ленинграда. Парк укомплектовывается новым типом подвижного состава ЛМ-49, ЛП-49, изготовленным Ленинградским вагоностроительным заводом.

В 60-70-е годы прошлого века быстрыми темпами идёт замена морально и физически устаревшего подвижного состава на более совершенный. Если в 1958-м году инвентарь состав-

лял 58 вагонов ЛМ-49, ЛП-49, то к 1970 году парк освоил ещё три серии новых вагонов ЛМ-57, ЛВС-66, ЛМ-68 и имел уже 153 поезда для обеспечения пассажирских перевозок.

В связи с эксплуатацией новых типов вагонов в парке проводится реконструкция ремонтной базы, активизируется рационализаторская работа, внедряется новая техника.

В 1973 году впервые в Ленинграде из трампарка имени Котлякова вышел поезд, состоящий из трёх вагонов серии ЛМ-68, эксплуатируемый по 52-му маршруту - «Сосновая Поляна - Оборонная улица».

В 1978 году инвентарь парка насчитывает уже 201 единицу современных вагонов типа ЛМ-57, ЛВС-66, ЛМ-68. С 1984 года в парк начинают поступать вагоны ЛМ-68М. В 1988 году их число доходит до 202. С 1990 года в парк стали поступать в массовом порядке более совершенные вагоны ЛВС-86.

В 90-е годы одним из первых трамвайный парк имени Котлякова начинает внедрять компьютеры в отдел эксплуатации для обработки путевых листов водителей, в расчётном отделе бухгалтерии, в службе материально-технического снабжения для учёта и контроля за расходом материалов, запчастей. К 1999 году компьютеризованны все основные участки производства.

Подготовил
Максим ШИГАПОВ

В РАБОЧЕМ СТРОЮ

Восьмой трамвайный парк обслуживает Кировский, Красносельский районы, Стрельну. Посмотрите на карту. Прямые стрелы просторных проспектов из многоэтажных громадин. Это вам не теснота улиц Петроградской стороны. И конкуренции здесь трамваю достойной нет. Единственную ветку метро дотянули до проспекта Ветеранов. А дальше целина. И эта целина принадлежит трамвайщикам?

Искать ответа на свой вопрос я отправился к директору Восьмого трамвайного парка Станиславу Валентиновичу Журавлёву. Шёл к директору, а попал на производственное совещание. За столом оказались все заинтересованные лица. Заместитель директора по эксплуатации Галина Анатольевна Трубчикова, Клещевников Сергей Иванович, заместитель по ремонту подвижного состава, Рядкова Тамара Ивановна, начальник производственно-технического отдела, председатель профкома Нина Викторовна Александра.

До 2002 года нынешний Восьмой трамвайный был Девятым.

В связи с очередной реорганизацией трамвайный парк № 9 был присоединён к трампарку № 8 (бывшему трамвайному парку Кировского района).

- Маршрутная сеть изменилась. Было двенадцать, сейчас шесть. 16-й курсировал от конечной станции «Площадь Репина» до станции метро «Выборгская». Сейчас его движение закрыто на период ремонтных работ на улице Трефолева.

36-й - едва ли не самый знаменитый маршрут в городе. Его нынешний путь следования: от Оборонной улицы до Стрельны. Протяжённость - 18,6 километров. Он всегда пользовался особым успехом. Сегодня переживает не самые лучшие времена. После возрождения Константиновского дворца дачников стало значительно меньше. Весь расчёт на туристов. А ведь летний сезон у нас короткий. Интервал в часы пик 7 минут. В дневные часы ждать приходится по 20-30 минут. 41-й маршрут - «ЛЭМЗ» - «Площадь Тургенева» сейчас тоже не на подъеме. ЛЭМЗ, один из флагманов советской индустрии, после лихих 90-х так пока и не

сумел набрать былые обороты. 52-й маршрут - «Сосновая Поляна» - «Северная верфь» - тоже типично рабочий.

Протяжённость его 12,2 километра. 56-й - «Северная верфь» - улица Маршала Казакова. Четыре вагона работают на этом маршруте. Его можно назвать подвочным, доставляет жителей юго-западных районов города к станции метро «Автово». И наконец, 60-й: «Северная верфь» - улица Пограничника Гарькавого. Самый доходный маршрут в городе. Его доход 389 рублей в час.

Сейчас весь инвентарь парка - 157 пассажирских вагонов, есть ещё служебные: буксиры, платформы, учебные. Расклад такой. ЛМ-68М - 25 вагонов, ЛВС-86-К - 101 вагон, ЛМ-97-К - 11. В августе 2005 на маршрут № 52 вышли три новых «облегченных» вагона типа ЛМ-99 с асинхронным двигателем переменного тока. Сейчас их уже 13. Четыре года эксплуатируются семь вагонов ЛМ-99 АВ. А кроме того в инвентарь Восьмого парка входят ещё 11 вагонов ЛВС-97-К Средний срок службы вагонов 14 лет.

Слово заместителю директора по эксплуатации Галине Анатольевне Трубчиковой:

- Сегодня у нас трудится 278 водителей. Не хватает примерно каждого



четвёртого. Кондукторов 217 человек. Недокомплект - 30 процентов.

153 человека, думаю, что мало кто с нами сможет в этом поспорить - трудятся в парке свыше 25 лет. Это наш ветеранский корпус, наша гвардия, если хотите.

С 1961 года трудится водитель Нинель Егоровна Смирнова. С 1962-го Вениамин Николаевич Павлов и Наталья Ивановна Русак. С 1963-го - Елена Николаевна Хрисанфова. Есть и молодёжь достойная. 14 человек пополнили недавно водительскую смену, закончив учебный комбинат. Среди них - Михаил Никитин, Дмитрий Левин, Ольга Черноусова. Ирина Синякина не раз защищала честь Восьмого трамвайного в городских конкурсах профессионального мастерства.

О тех, кто трудится в депо, рассказал заместитель директора по ремонту подвижного состава Сергей Иванович Клещевников.

- У нас, скажу честно, каждый заслуживает доброго слова. Вот Владимир Петрович Миронов. Начинал слесарем, был бригадиром. Сегодня он старший мастер цеха ППР. Виктор Сергеевич Зиновой - слесарь по ремонту подвижного состава, работает на заготовительном участке. В этой же бригаде настоящие мастера своего дела Михаил Викторович Китонин, Виктор Михайлович Морозов. Токари Виктор Петрович Королёв, Анатолий Викторович Храпенко. Первоклассные специалисты. А как не назвать Виктора Евлановича Шкеля! Вот уж мастер-универсал. И сварщик, и слесарь. У него отличные организаторские способности. Потомственным трамвайщиком можно назвать Александра Владимировича Назарова, его отец много лет трудился водителем в парке Кировского района. Александр Владимирович вместе с коллегой, слесарем по ремонту подвижного состава, Владимиром Валерьевичем Богдановым справляются с самыми ответственными заданиями.

Есть кого отметить и в цехе «Профилакторий». Это слесари по ремонту подвижного состава Борис Николаевич Григорьев, Сергей Евгеньевич Сладик. Максим Петрович Качанов, Виктор Ильич Захлопа, Владимир

Ильич Гаралевич - слесари по ремонту электрооборудования. Все новые вагоны прежде, чем выйти на линию, проходят через их руки. Можно сказать, что они доводят новую технику до ума. Нельзя забыть и слесарей-электриков Александра Геннадиевича Филиппова, Валерия Николаевича Кутарева.

- Конечно, и у нас есть вакансии. Видели, наверное, перед проходной доску объявлений.

Но текучесть кадров ~ минимальная, - это уточнение Т. И. Рядковой, начальника производственно-технического отдела. - Ваш список будет неполным, - говорит Тамара Ивановна, - если не найдётся в нём места для работников технического отдела. Вот Надежда Васильевна Андреева. Трудится у нас с 1966 года. Инженер 1-й категории. Грамотный специалист, очень серьёзный конструктор. Умело передаёт свои знания, опыт молодёжи. Валерия Борисовна Ефимова - инженер-технолог. Нет ей равных в знании компьютера. Инженер-конструктор Елена Юрьевна Клабукова в совершенстве освоила сложнейшую компьютерную программу «Автокад». Отдел технического контроля тоже никак нельзя обойти вниманием. Начальник ОТК Нина Владимировна Авдашева начинала нормировщиком, прошла все ступени профессионального роста, знает все участки изнутри. Мастера ОТК Татьяна Михайловна Позднякова и Зинаида Валентиновна Тахмазова свою работу выполняют безупречно.

Директор парка Станислав Валентинович Журавлёв:

- Будет несправедливо, если мы не назовём руководителей. Прежде всего, это главный инженер парка Григорий Григорьевич Ружанский. Трудовой стаж его составляет 43 года. И это говорит о многом. Начальник цеха «Профилакторий» Оксана Константиновна Виноградова. До объединения она работала в парке Кировского района, была и мастером, и заместителем начальника цеха. Для руководителя среднего звена это ведь очень важно - пройти все ступени служебной лестницы. В этом плане на своём месте и начальник цеха ППР Татьяна Николаевна Шкель. Начинала маляром, работала мастером. То

же можно сказать и о заместителе начальника отдела эксплуатации Вере Васильевне Епифановой. Её первая ступень - водитель, затем - начальник маршрута. К нам она пришла из парка Кировского района, до этого не один год работала в Скороходовском. Начальник планового отдела Татьяна Владимировна Петрова в коллективе с 1976 года. Доброго слова заслужили начальник отдела сборов Светлана Петровна Мадешова, старший кассир Валентина Васильевна Акимова, инженер по комплектации Татьяна Евгеньевна Семёнова, начальник охраны Николай Семёнович Заболотный.

Особо об участниках нашего разговора. Тамара Ивановна Рядкова отсчитывает свой стаж с 1975 года. Закончила ЛИИЖТ. Её трудовой путь - от мастера до начальника производственно-технического отдела. Участок вдвойне ответственный. Отдел в ответе за всю техническую документацию, графики текущих ремонтов, он осуществляет контроль за освоением новой техники.

Сергей Иванович Клещевников в парке с 1978 года. Он окончил Харьковский институт инженеров коммунального хозяйства по специальности городской электротранспорт. Работал слесарем, был мастером цеха «Профилакторий». Из парка уходил служить в армию. Сегодня он заместитель директора парка по ремонту подвижного состава.

О каждом из наших руководителей, специалистов, мастеров можно сказать: человек на своём месте.

Проспект Стачек, 114 - адрес Восьмого трамвайного. Пока идёшь к его проходной от станции метро «Автово», словно погружаешься в историю. Вот на проспекте Стачек памятник легендарному танку Т-34. А через сотню метров от него ещё один памятник. Блокадный трамвай на днях встал на вечную стоянку на углу проспекта Стачек и Трамвайного проспекта. И это символично. В 1941-м именно здесь решалась судьба нашего города. Линия фронта проходила всего в четырёх километрах.

Связь времён не прервалась. И сегодня трамвай по-прежнему служит городу и горожанам.

Максим ШИГАПОВ

САДУ — ЦВЕСТИ!

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

На шести с половиной гектарах земли расположился 8-й парк. Ухоженная территория, газоны, цветники. Столько зелени на территории, говоря казённым языком: «обособленного структурного подразделения» видеть ещё не доводилось.

Это делалось по задумке начальника охраны Заболотного, - рассказали в парке. Звоню на проходную с просьбой пригласить его к телефону. А в ответ говорят: «В кабинете его нет».

- Мой кабинет - вся территория, - пояснил при встрече Николай Семёнович и повёл знакомить с хозяйством. Показать есть что. Предмет особой гордости - фруктовый сад. На пригорке выстроились в рядок яблони, сливы. Уже можно видеть плоды.

- Первый урожай? - спрашиваю у гостеприимного хозяина.

- Обижаете, - говорит он в ответ. Первые молоденькие яблоньки появились ещё десять лет назад. Каждый май радовали яблони лю-

дей нежным цветом. В августе можно было вкушать их плоды. Осенью снимали урожай. Были яблоки и в этом году. А сливы и сейчас ещё можно попробовать, темно-синие плоды на фоне ранней позолоты.

Ехал я в 8-й парк по городским магистралям. Яркие баннеры с известными теперь всем датами 1907-2007 встречал неоднократно. В салонах троллейбусов, в вагонах трамваев видел плакаты. Да и в парках постарались. И щиты, и транспаранты, и стенды, и стенгазеты, всего много. А вот фруктовый сад - он один.

Пройдёт время, сменится в парке не одно поколение. А сад всё также будет весной радовать своим цветением, а осенью урожаем. И верится, люди назовут сад именем Заболотного. Много чего успел в своей жизни Николай Семёнович. И дерево, то есть целый фруктовый сад вырастить тоже. И саду этому - долго цвести!

В дни празднования 100-летия петербургского трамвая лучшие работники ГУП «Горэлектротранс» были отмечены наградами. Среди них представители Восьмого парка.

Почётной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации отмечены начальник маршрута Нина Викторовна Александрова и водитель Варвара Дмитриевна Котова. Благодарность министра транспорта Российской Федерации получил заместитель директора по ремонту подвижного состава Сергей Иванович Клещевников.

Награды губернатора Санкт-Петербурга получили водитель Сергей Михайлович Калуга и начальник отдела сборов Светлана Петровна Мадешова.

Наградой Законодательного собрания Санкт-Петербурга отмечена заместитель директора по эксплуатации Галина Анатольевна Трубчикова.

Грамоты Комитета по транспорту администрации Санкт-Петербурга вручены водителям Валентине Евгеньевне Малыщенко и Леониду Алексеевичу Кокареву, старшему мастеру Владимиру Петровичу Миронову.

Максим ШИГАПОВ



Не забываем о троллейбусах

В год столетнего юбилея петербургского трамвая - помимо подготовки к этому знаменательному празднику - коллективы обособленных структурных подразделений (ОСП) электро-транспортного предприятия занимаются и своей повседневной работой, разнообразной и очень сложной. Для энтузиастов из троллейбусного депо такой повседневной работой стала реставрация ретро-троллейбусов.

Начало нынешнего года стало для них нелегким. Причина - в задержке финансирования этого вида работ. По существу оно открылось только в конце марта. С этого времени и началась активная деятельность этой небольшой группы тружеников. А до этого шла различная подготовительная деятельность.

С начала лета 2007 года энтузиасты стали наращивать темп работ по реставрации очередной «рогатой» ретро-машины - троллейбуса МТБ 1947 года выпуска. На сегодня эта машина приняла свой реальный «осязаемый» вид, так как полностью выполнены кузовные работы. А также проведен целый комплекс «заготовительных» работ. Много труда в это вложил специалист высокой квалификации Б. В. Ломать, который в середине года, к сожалению, покинул производство. Но в результате у группы энтузиастов теперь есть много заготовок деталей, которые вскоре будут установлены на старинной машине.

В частности, Б. В. Ломать изготовил два ручных штампа, при помощи которых теперь делаются бамперы с профильным рисунком. При установке изготовленных ранее деталей ретро-троллейбус будет приобретать все более завершенный вид. В начале октября планируют закончить покраску и остекление машины. Так что внешне она будет похожа на троллейбус МТБ-82Д, к чему и стремились реставраторы. Делается машина в варианте 1947 года, в том варианте, когда эти троллейбусы выходили с Тушинского машиностроительного завода № 82 в Москве. Первая их партия конца сороковых годов прошлого века унаследовала многие конструктивные решения от троллейбусов МТБ-82М. И реставраторам надо понять, какие были конструктивные отличия у модели «Д» от модели «М» и реализовать их при реставрации. Эта задача выполнялась с первого дня реставрации.

Машина за время своей работы на линии подвергалась целому ряду капитальных ремонтов, в ходе которых заменялись ее первоначальные, как говорят реставраторы, «родные» дета-

ли - на другие, новые. Реставраторы должны были найти первоначальные детали или изготовить такие же вновь. Все это было сделать нелегко. Чертежи имеются в двух вариантах: 46-го и 49-го года прошлого века. Они не только отличаются друг от друга, но и от реальной машины 1947 года. Всего же энтузиастами было найдено и привезено в троллейбусное депо четыре различных машины марки МТБ-82. И из этих четырех укомплектован один троллейбус МТБ-82Д, тот, что стоит в цехе сейчас. И еще имеются три «голых» каркаса. Вот такая это кропотливая и трудоемкая работа. И выполнять ее могут не просто специалисты, но именно преданные делу энтузиасты, которые, к счастью, есть на нашем предприятии.

Их самоотверженная деятельность не ограничивается разнообразной восстановительной работой в цехе предприятия. Весьма много энергии посвящают они поиску старой брошенной техники. Собственно с этого поиска все и начинается, мы уже рассказывали, как на огороде вблизи Зеленогорска был найден остов самого первого отечественного троллейбуса ЯТБ, как энтузиасты его отреставрировали, а, по существу, сделали его вновь, буквально вытащив из небытия эту уникальную машину, и теперь этот троллейбус в праздники делает рейсы по городу, удивляя жителей.

Подобный поиск продолжается и сегодня. Старые машины или их фрагменты разыскиваются энтузиастами подобно иголке в стоге сена. Неожиданно найденная деталь, ветхая и, с точки зрения посторонних людей, не представляющая никакой ценности, для энтузиастов становится подлин-

ным открытием, позволяющим сделать в их реставрационной работе очередной уверенный шаг вперед. Например, энтузиастам было известно, что в задней части троллейбуса, возле окошка кондуктора, должна быть крышка с надписью «Мест нет». Не знали они только ее конструкторского решения и то, как она крепится. Долго ломали над этим голову - чтобы сделать в соответствии с требованиями реставрируемой машины. И вот, наконец, на одном из тридцати заброшенных старых ЯТБ, которые видел энтузиаст А. Е. Гонтарев, обнаружили эту табличку, ржавую и поломанную. Но ее удалось полностью восстановить.

Таким же трудом достается достоверность и других деталей. А потом, после реставрации, приходят люди посмотреть вытащенные из небытия машины и наивно говорят, часто совсем не подозревая о титаническом труде реставраторов: «Надо же, где вам удалось найти так хорошо сохранившийся старый троллейбус?»

А нигде не нашли, фактически это найдено на свалке в совершенно разрушенном виде и сделано вновь руками мастеров-реставраторов. Их сегодня осталась небольшая группа. Кроме названных двух еще А. А. Морозов, мастер-столяр. На старых троллейбусах много деревянных деталей. И еще Д. А. Карпов, незаменимый специалист по электротехническим работам.

Недавно энтузиастами был найден еще один заброшенный троллейбус ЯТБ 1936 года выпуска. Так что парк реставрированных ретро-машин будет пополняться.

Валерий МЕЖОННЫЙ





ДЕНЬ ЗДОРОВЬЯ

В воскресенье, 2 сентября, в детском оздоровительном лагере «Зарница» для работников СПб ГУП «Горэлектротранс» и членов их семей проходил спортивный праздник «День здоровья».

В этом году он приурочен к 100-летию открытия трамвайного движения в Санкт-Петербурге. Первичная профсоюзная организация ГУП «ГЭТ» совместно с организационным спортивным комитетом приложили много усилий, чтобы праздник прошел на «хорошо» и «отлично» и запомнился всем участникам.

Открывали спортивное мероприятие общим построением команд. Несмотря на погодные условия нашего региона, желающих посоревноваться собралось 153 человека. Их приветствовали заместитель директора электротранспортного предприятия по кадрам и социальным вопросам Е. К. Ковалева и председатель первичной профорганизации Н. П. Силина. После добрых напутственных слов был дан старт спортивным соревнованиям.

В программе праздника значились следующие виды спорта: легкая атлетика (кросс), волейбол, мини-футбол, дартс, баскетбол.

Соревнования открылись легкоатлетическим кроссом. На старт вышли 73 бегуна, среди которых 15 детей. Самый юный спортсмен - Хворостов Родион, два дня назад отметивший свой третий день рождения. Вместе со своими соперниками Кожевниковым Илейей - 3,7 лет, Болтовым Димой - 5 лет и Хворостовой Любой - 6 лет - он пробежал 50-тиметровку, им помогали бабушки, папы и мамы. Юных бегунов на финише встречали овациями и возгласами «Молодцы!», «Так держать!». Каждому малышу вручили игрушки и сладкие призы.

Ребята постарше на равных боролись со взрослыми на дистанции 400 метров. Здесь отличились Замазий Ян - 10 лет, Дмитриев Андрей - 11 лет и Григорьев Глеб - 12 лет.

Среди девочек первенствовала Тюрина Тая - 11 лет, второй стала Абрамова Диана - 10 лет и третьей Боговина Настя - 11 лет.

Сразу за детьми в беговой поединке включились мужчины и женщины. Они соревновались в трех возрастных категориях: до 30-ти лет, от 31 года - до 45-ти лет, от 46-ти и старше.

Первые места среди мужчин распределились следующим образом:

Кочугуров Никита - 22 года (1-й троллейбусный парк). Николаев Сергей - 33 года (1-й трамвайный парк). Лелюшкин Анатолий - 56 лет (4-й троллейбусный парк).

Среди женщин быстрее всех преодолели 400 метров Иванова Светлана - 27 лет (1-й трамвайный парк). Бочкарева Елена - 42 года (3-й троллейбусный парк). Чурилова Раиса 55 лет (5-й трамвайный парк).

Командные места в легкоатлетическом кроссе распределились следующим образом: 1-е место - Трамвайный парк № 1, 2-е место - Троллейбусный парк № 3, 3-е место - Энергохозяйство.

Пока легкоатлеты состязались в беге, команды футболистов и волейболистов выясняли отношения между собой. Трамвайный парк № 7, не дав возможности другим командам превзойти себя, взял «золото» в обеих этих дисциплинах. Восьмой трамвайный стал «серебряным» призером по мини-футболу, а «бронза» осталась в копилке Энергохозяйства. Волейбольные баталии разрешились для Службы пути - «серебром», а третье место в упорной борьбе завоевали игроки Третьего трамвайного парка.

Очень большой интерес вызвал «Дартс». Дети и взрослые с удовольствием соперничали за лидерство в этой дисциплине. Результат в 88 очков был лучшим и принадлежал Солтан Евгению. Долгов Сергей набрал 69 очков и вышел на второе место. А Павлова Мария, выбив 64 очка, взяла «бронзовую» награду.

В то же время на баскетбольной площадке отрабатывали точные броски баскетболисты-любители. И дети, и взрослые с огромным азартом бросали мяч в корзину. Здесь не было равных нашему прекрасному полу. Все призовые места среди взрослых достались женщинам. Первой стала Иванова Елена - 1-й трамвайный парк, второй - Павлова Мария - 4-й троллейбусный парк и третьей - Тривень Ирина - 3-й трамвайный парк. Но абсолютным лидером с результатом 4 из 5 стал Иванов Максим - 7 лет, второе место у Абрамовой Дианы - 10 лет, третье - у Боговиной Насти - 11 лет.

Закончив спортивную часть праздника, все отправились на обед в сто-

ловую. Были подведены итоги соревнований, и под бурные овации и крики «Ура!» призерам вручили грамоты, дипломы и подарки.

Завершив церемонию награждения и слегка подкрепившись, участники Дня здоровья перешли к показу номеров художественной самодеятельности. Первыми на импровизированную сцену поднялись солисты большого и дружного хора 1-го трамвайного парка. Дирижером и художественным руководителем этого коллектива выступила Синельник Р.Г., председатель профсоюзной организации парка. Слова песни во славу спорта, добра и хороших людей прогремели под сводами зала. Это был гимн Дню здоровья, написанный специально для праздника авторами Шумилиной Г. А. и Клименко Л. Д.

Другой песенный номер, трогательный и нежный, предложила вниманию зрителей Степанова Елена из Трамвайного парка № 7. Романс «Белой акации гроздь душистые» был принят на «бис». И следующую композицию «Очарована, околдована ...» все слушали, затаив дыхание.

Юные таланты, не желая уступать взрослым, показали спортивный танец на гибкость и растяжку. Его исполнили Абрамова Диана и Боговина Настя.

День заканчивался. Наступала пора прощаться с лагерем «Зарница».

От имени всех участников праздника мы выражаем слова благодарности всем, кто помогал нам в организации и проведении этого дня. Прежде всего Силиной Н. П. - председателю первичной профсоюзной организации ГУП «ГЭТ», судейской бригаде, судьям-футболистам. И, конечно, большое спасибо работникам лагеря «Зарница» и его директору Андрееву Г. Н. за их гостеприимство.

Мы надеемся, что подобные мероприятия станут для коллектива нашего СПб ГУП «Горэлектротранс» регулярными, более частыми и многолюдными.

*Желаем всем работникам
крепкого здоровья, мирного
неба, новых спортивных
достижений и побед!
Мы выбираем спорт!*

Галина ШЕЛОМЯНОВА,
методист по спорту СПб
ГУП «Горэлектротранс»



Кто сказал, что время поэтов закончилось?

Дескать, наступило время деловых людей, какие уж тут стихи.

А вот в Восьмом трамвайном поэты не перевелись и стихи пишут. Не верите? Зря. Знакомьтесь, - Валерий Терещенко. Человек в солидном возрасте. Много лет проработал на знаменитом ЛЭМЗе. Инженер. Сейчас на пенсии, и профессия у него скромная - стрелочник. И ещё поэт. Автор «Гимна Восьмого трамвайного».

Пишет стихи и старший мастер цеха «Профилакторий» Антонина Андреевна Смольянинова. Не просто пишет, но и в газетах публикует.

Валентина Вячеславовна Тедесва тоже стихотворец, но прежде всего она водитель. Если быть точнее, профессия её называется так: водитель трамвая на маневровых работах, подгонке, расстановке и испытании подвижного состава. Занимается этим ремеслом с 1955 года. А с какого времени пишет стихи, не скажет. Мне думается, сколько живёт, столько и пишет. И нередко читает их своим друзьям, товарищам по труду.

Пишет стихи и водитель 52-го маршрута Александр Дмитриевич Самохин. По стажу с Валентиной Вячеславовной соперничать трудно, трудится он в парке лет двадцать. Стаж Тедесовой, напомним: 52 года. А вот в поэтическом турнире они вполне могли бы выступать на равных. Тут уж производственный стаж ни при чём. Слух, вкус, чувство меры и гармонии - вот, что важно для стихотворца.

Александр Дмитриевич Самохин - участник конкурса стихов для гимна, посвящённого вековому юбилею трамвая. Вот вышел сборник стихов, посвящённых трамваю. Это сочинения участников конкурса. Под номерами 19 и 20 в этой книжечке опубликованы два варианта гимна, предложенные Александром Дмитриевичем Самохиным. Приведём здесь только припев гимна.

*Европы трамвайной столица
Доверена нам у Невы,
Мы возим любимые лица
По улицам нашей любви.*

Хорошо сказано.

Согласитесь, читатель!

В следующих номерах «Петербургских магистралей» мы предоставим возможность оценить труды самодеятельных поэтов. И Восьмого трамвайного, и других парков.

Максим ШИГАПОВ



Профсоюзная жизнь Нины Александровны

Нина Викторовна Александрова в Котляковском парке с 1971 года. Послужной список велик. Водитель. Кассир в отделе сборов. Мастер ОТК Диспетчер. Заместитель начальника отдела эксплуатации. Последние пять - на профсоюзной работе.

- Как же так получилось? - спрашиваю.
- Всё время занимались конкретным делом. Техника. Люди. И вдруг профсоюзы.

- Профсоюзы - это и есть прежде всего люди. Дело вполне конкретное. Точнее - много разных конкретных дел. Получилось просто. Задалась я тогда вопросами. Почему вдруг перестали мы ездить на экскурсии? Почему собираться стали реже? Почему спорт ушёл из жизни коллектива? За ответами и пошла в профком. А ответ один денег нет. Тут поневоле возникло ещё одно «почему»? Оказалось, штат профкома «раздут» у нас не по рангу.

Кроме председателя, и казначей, парикмахер, массажист, библиотекарь. Зарплата у каждого выходила скромная, но вместе складывалась в приличную сумму. На что-то другое уже не оставалось. Тогда ей предложили: возьми сама за дело и наведи порядок.

Она не долго думала, взялась. В ту пору объединяли два трамвайных парка, Коллектив стал больше. И денег вроде бы побольше. Ими надо было как следует распорядиться. Распорядиться сумели.

В кабинете профкома на отдельном столе - призы различных спартакиад:

кубки, вазы, вымпелы. Всё это завоевано спортсменами Восьмого трамвайного в батальных только за последние годы. Тут Нине Викторовне ломать себя не приходилось. Она - спортсменка со стажем. В волейбол играет. Зимой лыжи. Ну, а кроме того, пловчиха, стрелок. В общем можно сказать вдохновляет людей личным примером.

Вот в руках Нины Викторовны фотографии. На них - все знакомые люди. Водители, мастера, техники, инженеры. В спортивной форме Александрову увидишь сразу. Подтянутая, лёгкая, Кто скажет, что недавно отметила юбилей, разменяла пенсионный возраст?

- Это в нашем лагере, в «Зарнице», соревнования проводили. А это в бассейне. Профсоюзы арендуют бассейн на «Приморской». Плаваем и зимой, и летом.

А вот снимки, сделанные в вагоне поезда. Собрались в тесном купе хорошо отдохнувшие, загоревшие люди. Улыбаются.

- Возвращаемся из «Горного орла». Освоили в последние годы эту турбазу недалеко от Одессы. Чудесное место. Многие котляковцы открыли его для себя. Вот и в этом году человек пятнадцать провели отпуск там. А кроме того, посылаем людей в белорусские санатории, в круизы. Спросите любого, кто провёл отпуск по профсоюзной путёвке, много хорошего расскажут о своих впечатлениях.

- Но организация летнего отдыха детей работников парка, отпуск водителей, кондукторов, ремонтников,

спортивный досуг - это всё важно, но не главное для профкома.

- А что главное?

- Чтобы каждый знал: он не одинок со своими бедами и проблемами, что он не забыт, что он защищён.

- И это удаётся?

- Пока не во всём. Стремимся.

Со слесарем Егором Гребенкиным беда случилась. Ногу сломал. Каждый знает, каково такое пережить. Сегодня зачастую приходится обращаться к платной медицине. А это дорого. Появляются незапланированные расходы. Профком в стороне не остаётся. Выделили помощь - пять тысяч рублей.

Нашли средства и для матерей-одиночек. Увы, это довольно многочисленная социальная категория. Жалуются на жизнь эти женщины редко. Но о том, как нелегко им приходится, в коллективе знают. И те две тысячи рублей, которые выделили каждой женщине, в одиночку справляющейся с непростыми семейными хлопотами, в их бюджете окажутся совсем нелишними. Кто-то потратил их на летний отдых, кто-то отложил до осени. Новый учебный год это всегда немалые расходы.

С особой гордостью рассказывает председатель профкома о встречах ветеранов. Эта традиция тоже закрепилась в жизни коллектива. В майские дни в парке накрывают столы под открытым небом. Те, кто проработал вместе десятилетия, рады встретиться, вспомнить былое, рассказать о том, что произошло в последние месяцы.

Организовать эти встречи, собрать людей, решить десятки житейских вопросов - всё это непросто. Приятно потом слышать слова благодарности от тех, кто отдал ленинградскому трамваю лучшие годы своей жизни. Звонят многие, благодарят.

Среди ветеранов много людей одиноких. Жизнь их яркими событиями не богата. Майских встреч ждут, к ним готовятся.

Сколько сил подобные события отнимают у председателя профкома, знает только она сама. Вот список событий, которыми жила Нина Викторовна в день нашей встречи. Предстоял, как говорят, в парке «семейный праздник» по случаю векового юбилея питерского трамвая. Длинный список неотложных дел говорил о том, как много ещё предстоит сделать для того, чтобы он запомнился работникам парка. Кроме того, в канун юбилея завершался конкурс самодельных поэтов. Среди победителей есть и представитель Восьмого парка - водитель Александр Дмитриевич Самохин. Его нужно было «командировать» на поэтический вечер. В планах - репетиция хора «Княжево». Название интересное. Княжево - так называлось депо. От него ведёт отчёт



Директор М. В. Мочалов вручает награду М. И. Александрову

своей истории Котляковский парк. В этом хоре шесть участников. Кроме самой Нины Викторовны, уборщица Александра Ивановна Леонова, бывший заместитель директора парка по эксплуатации Александр Михайлович Казёнкин, начальник АХО Надежда Николаевна Беликова, Альфия Бекахмедовна Михайлова - старший ревизор по безопасности движения, начальник охраны Николай Семёнович Заболотный, начальник производственно-технического отдела Тамара Ивановна Рядкова. Прекрасная компания.

Хор. Команда. Коллектив. Вроде и немодные теперь слова. Разве не сказали нам: наступили другие времена - времена одиночек, индивидуалов, эгоистов, выживайте сами, выживайте как можете? Не согласна с этим Нина Викторовна: - Люди должны быть вместе. Да и воспитаны мы так - поддерживать друг друга, в беде не оставлять. Не так давно праздновали юбилей российских профсоюзов, и тогда опять пришла к выводу - созданы они для того, чтобы объединять людей. Жаль, что вновь приходится доказывать эти прописные истины. Ведь сейчас в нашей профсоюзной организации состоит всего 52% от работающих. Это мало. Конечно, к стопроцентному охвату стремиться, может быть, и не стоит. Но без профсоюзов никак нельзя. Убеждать людей в этом можно только повседневной кропотливой работой. Аргументы кстати, у нас есть. И весьма солидные. Ведь даже то, к чему привыкли уже, скажем, дополнительные дни отпуска, льготная пенсия водителям достигнуты не в последнюю очередь благодаря профсоюзам.

Профком для Нины Викторовны не единственный участок работы. Она ведь ещё и начальник маршрута, отвечает за 56-й трамвайный. Вот такой она беспокойный человек.

Максим ШИГАПОВ

МУЗЫКАЛЬНО-ПОЭТИЧЕСКИЙ ВЕЧЕР

Этот праздничный вечер состоялся 20 сентября 2007 года в ДК «Первомайский». Организаторы вечера - администрация СПб ГУП «Горэлектротранс» и профсоюзный комитет.

К назначенному времени актовый зал заполнили многочисленные работники электротранспортного предприятия, руководители парков и служб, приглашенные гости.

Ведущий вечера представил собравшимся почетных гостей, среди которых были: директор СПб ГУП «Горэлектротранс» М. В. Мочалов, заместитель директора, председатель межрегионального комитета профсоюзов Н. А. Леонтьева и ее заместитель В. Я. Парамонов, председатель профкома первичной профсоюзной организации «Горэлектротранс» Н. П. Силина.

Вечер начался, как это и было предусмотрено программой, презентацией гимна «Петербуржскому трамваю». Гимн был исполнен для собравшихся в зале артистом В. Каратаевым. Звучало это произведение в исполнении артиста торжественно и оптимистично, и было принято дружными аплодисментами. Исполнитель приглашал петь припев всех в зале. И многие зрители с удовольствием откликнулись на это приглашение.

Затем ведущий от имени администрации и профкома электротранспортного предприятия объявил благодарность исполнителю гимна. На сцену были приглашены М. В. Мочалов и Н. П. Силина.

Михаил Викторович рассказал, какие мероприятия уже были про-

ведены в рамках встречи 100-летнего юбилея петербургского трамвая и какие будут проводиться далее. Затем директор СПб ГУП «Горэлектротранс» поздравил всех присутствующих с наступающим праздником, поблагодарил профсоюз за то, что тот оказывал помощь руководству предприятия и выразил надежду, что и впредь профсоюз вместе с администрацией будет решать те задачи, которые стоят перед коллективом СПб ГУП «Горэлектротранс».

Н. П. Силина в ответном слове поблагодарила директора, заверив его, что «мы вместе будем работать, созидать, строить наше будущее». Нина Павловна также поздравила всех присутствующих в зале с праздником: 100-летием начала трамвайного движения в городе.

Затем была объявлена благодарность от администрации предприятия композитору В. В. Плешаку за создание музыки гимна.

Слова гимна, как мы уже сообщали в нашей газете, были написаны поэтами-любителями нашего предприятия и отобраны по итогам конкурса.

Гимн петербургскому трамваю написан двумя авторами: Михаилом Александровым (Служба пути, мастер СЛЦ) и Александром Самохиным (припев) - водителем Трамвайного парка № 8.

Авторов гимна и призеров конкурса вызвали на сцену, где их тепло поздравили и вручили цветы и премии - как предусматривали условия поэтического конкурса.

Затем на сцену для поздравлений были вызваны все участники поэтического конкурса. Здесь были и уже известные многим электротранспортникам фамилии и ряд новых авторов. Их приветствовали зрители бурными аплодисментами, им вручали грамоты и цветы.

Приступили к следующему номеру программы: презентации книги стихов «Гимн трамваю». Эту книгу, с посвящением на обложке - 100-летию Санкт-Петербургского трамвая, раздали участникам вечера вместе с аудиокассетой, где записан названный гимн.

На сцену вызвали М. Н. Величенко, сотрудника архива нашего предприятия. Именно ее стараниями была составлена данная книга. Отмечен был также Б. С. Канторович, оказавший «большую помощь в подготовке этого поэтического сборника».

Во время поздравлений было также рассказано о многолетней работе

М. Н. Величенко и Б. С. Канторовича по составлению нескольких книг, посвященных истории нашего электротранспортного предприятия. Была также отмечена «за достойный вклад в составление исторической фотолетописи СПб ГУП «Горэлектротранс» фотограф М.Н. Власова. Все поздравления шли под аккомпанемент дружных аплодисментов зрителей.

Затем слово взяла председатель межрегионального комитета профсоюзов Н. А. Леонтьева, которая всех поздравила со 100-летием начала трамвайного движения в Санкт-Петербурге, отметила важное значение создания поэтического сборника «Гимн трамваю» для увековечения знаменательного юбилея трамвая. Она также с удовольствием отметила, что «Нет в Санкт-Петербурге ни одной отрасли, кроме вашей, где буквально в течение месяца, с участием городских властей, отмечали бы так достойно свой профессиональный праздник. Это говорит о том, что вы любите свою работу, свой трамвай».

После всех этих торжественных вручений и сердечных, теплых слов начался праздничный концерт, который тоже был посвящен 100-летию юбилею со дня пуска трамвая в Петербурге. Зрителям представили музыкально-поэтическую композицию-путешествие «Трамвай сквозь эпоху». Была рассказана история трамвая - от конки, паровика - и до настоящего времени. Большое место в композиции уделялось, под пение песни «Вставай, страна огромная!», блокадному ленинградскому трамваю. На сцене номера исполнялись своим чередом, а на большом экране в это время сменяли друг друга кадры истории трамвая, неотрывной от истории Петербурга - Ленинграда.

Самые разнообразные выступления профессиональных артистов, многочисленные популярные эстрадные песни, спетые ими, то и дело вызвали бурную реакцию зала, аплодисменты, крики «Бис». Концерт определенно всем понравился. А в конце вечера все приглашенные артисты спели нашим зрителям - электротранспортникам символическую песню с дружеским пожеланием: «Мы желаем счастья вам». И это тоже было принято с большим одобрением зала. На этом вечер закончился.

Валерий МЕЖОННЫЙ
фото Марины ВЛАСОВОЙ



Композитор В. В. Плешак



Л. Д. Клименко



А. Ф. Мозалов

*Сто лет — это много или мало?
Сто лет — вековой юбилей!
С тех пор как заехали трамваи
Веселую трелью своей!*

*И пусть всего три километра
Был тот самый первый маршрут
Вагон подходил к остановке
И знал, что его уже ждут.*

*И был он красивым, нарядным,
Как будто он шел на парад.
Борта его лаком сверкают
И медные ручки горят.*

*Подходит вагон к остановке,
Спешит с нетерпением народ.
Их встретит водитель степенный
И с сумкой кондуктор уж ждет.*

*Шли годы, менялись вагоны
И мчались навстречу годам.
И стал город самым трамвайным
На зависть другим городам.*

*И даже в пору лихолетья
Он словно в атаку ходил
И вез к полю боя снаряды,
Обратно вез раненых в тыл.*

*Враги подошли совсем близко,
Седая метель замела.
Застыли стальные трамваи
И город окутала мгла.*

*Три месяца — целая вечность
Страданий, мучений, тревог.
Брели изможденные люди,
Не чувствуя каменных ног.*

*И падали — снова оставали,
Но кто-то не мог уже встать.
Кого-то жена не дожидется,
Кого безутешная мать.*

*И сил уж совсем не осталось,
Но выжить давали зарок.
И вот в тишине переулка
Раздался трамвайный звонок!*

*Свершилось великое чудо!
И стал трамвай стимулом жить!
И люди ему улыбались
Просили еще позвонить!*

*Настало вновь мирное время,
Умчались лихие года.
Возил пассажиров и грузы,
Востребован был он всегда.*

*Был символом нашего города —
И это ты не забывай!
Сквозь годы и нашу историю
Шел с нами трудяга-трамвай.*

(Печатается в сокращении)

*Спускается ночь,
Петербург засыпает,
Пушистый снежок
на деревьях лежит.
Последняя звездочка
на небе тает.
И только трамвайчик
по рельсам бежит.*

*За сто лет он видел
и выстрадал много.
Весь ужас блокадной зимы
пережит.
У города есть кольцевая дорога.
И только трамвайчик
по рельсам бежит.*

*Всё было — прошло
и всё кануло в Лету.
И жизнь изменилась,
и нравы, и быт.
Мы в космос легко
запускаем ракеты,
И только трамвайчик
по рельсам бежит.*

*Наш Питер становится
выше и краше —
До самых небес
достают этажи.
Ни голод, ни холод,
ни враг нам не страшен,
Покуда трамвайчик
по рельсам бежит!*



Буквально накануне праздника состоялись сразу две конференции: одна - для журналистов различных СМИ города, а на другой профессионалы - электротранспортники обсуждали проблемы путевого хозяйства.

Расскажем о них в хронологической последовательности. На вопросы журналистов отвечали председатель Комитета по транспорту Дацюк А. М., директор СПб ГУП «ГЭТ» Мочалов М. В., заместитель директора по капитальному строительству Горлин Ю. Н. и заместитель директора по общим вопросам Ковалева Е. К.

Директор нашего предприятия коротко остановился на истории развития трамвайного движения. Что касается дня сегодняшнего и будущего трамвая, то говорили об этом с оптимизмом, подтверждая свои слова конкретными цифрами и фактами.

Михаил Викторович напомнил об открытии памятников блокадному трамваю на проспекте Стачек и первому трамваю на Второй площадке Третьего трамвайного парка. А еще на Адмиралтейском проспекте была установлена памятная доска в честь открытия трамвайного движения. К празднику подготовили книгу об истории трамвая.

А. М. Дацюк сообщил присутствующим о том, что трамвай перевозит ежедневно четверть пассажиров нашего города, поэтому праздник этот можно считать общегородским. Без трамвая невозможно справиться с тем объемом перевозок, который необходимо осуществлять в нашем городе. И это подтвердилось при закрытии проспекта Просвещения на реконструкцию трамвайного пути. Автобусникам пришлось работать с большим напряжением. Страдали от неудобств и пассажиры.

В таких районах как Купчино, Комendantский проспект, в новостройках трамвай просто незаменим. Он справляется успешно с большими пассажиропотоками.

Практически уже закончена реорганизация маршрутной трамвайной сети, которая обеспечивает массовую перевозку населения и, в первую очередь - по отведенной полосе. В этом случае трамвай работает эффективно, ему никто не мешает, увеличивается скорость движения.

Мы заказали на заводе ПТМЗ принципиально новые модели вагонов, отвечающие современным требованиям. И новый подвижной состав, и реконструкция трамвайного пути - это и есть не что иное, как подарок города к 100-летию трамвая.

Ю. Н. Горлин рассказал об Ассоциации электротранспортников, которая создавалась с целью сохранить отрасль в смутные времена перестройки. Ассоциация уже почти 15 лет, она стала международной, в нее входит 12 иностранных государств, 278 членов, 60 городов России, которые имеют трамвайное сообщение. Это некоммерческая организация, она работает на общественных началах.

Ассоциация регулярно проводит тематические конференции, много внимания уделяет обсуждению экономических вопросов, так как ситуация в стране с электротранспортом намного сложнее, чем с каким-либо другим видом транспорта.

Что касается Санкт-Петербурга, то равнодушие чиновников (до недавних пор) удивляет, особенно если помнить о том, что в годы блокады в городе работал только один вид транспорта - это трамвай.

Сейчас разрешили движение всех видов транспорта по трамвайным путям. Раньше это было запрещено, потом разрешили совершать только обгон, а теперь по ним едут, как по дороге.

Очень долго городские власти не могли понять простую истину: разрешили ехать по рельсам - значит надо менять конструкцию трамвайного полотна. Трамвайные пути рассчитаны на три тонны давления на ось, а дорожные ГОСТы имеют «пирог» почти в два раза толще нашего, и

конструкция его мощнее, и ремонтируется он каждые шесть лет. Теперь, наконец-то, поняли: если мы хотим иметь нормальные трамвайные пути, то их надо строить по современной технологии.

Сегодня почти 80 км трамвайного пути построено по западной технологии на бетонной плите. Это такие магистрали как Литейный, Лебяжья канавка, Садовая, скоро откроем Лиговский проспект.

Мы прошли все стадии обустройства поездов и пришли к выводу, что самым эффективным является покрытие из литого бетона, асфальтобетона.

Е. К. Ковалева рассказала журналистам о программе празднования 100-летия трамвая. О ней мы подробно писали в праздничном номере нашей газеты. Екатерина Клавдиевна сделала в своем выступлении акцент на привлечение в нашу отрасль молодежи, на значительное повышение заработной платы как водителям трамвая, так и водителям троллейбуса. Так, с 1 сентября водители трамвая получают от 21 тысячи, троллейбуса - от 23 тысяч рублей. А с 1 ноября зарплата водителей увеличится еще на 10 процентов.

Этот факт можно считать своеобразным подарком к празднику. Для водителя, только что закончившего Учебный комбинат и не имеющего опыта и водительского стажа - такая зарплата является залогом стабильности, а для нас - надеждой на то, что молодые пойдут работать на наше предприятие.

Затем журналисты задавали вопросы руководителям электротранспорта. На первый вопрос журналиста «Радио Свобода» отвечал председатель Комитета по транспорту А. М. Дацюк.

А вопрос был таким: «Мы много слов хороших услышали сегодня о трамвае. Хочется спросить у руководителей: почему же с такой страстью с корнем вырвали трамвайные рельсы под вопли стариков и блокадников?».

- Мы знали, что зададут этот вопрос, - ответил Александр Макарович. - Не согласен со словом «страстью», скорее - «с болью». Необходимо решать общую задачу эффективного перемещения людей по городу. Трамвай эффективен, и целесообразно в него вкладывать деньги там, где он перевозит не 5-10 человек в сутки при вместимости 180 пассажиров. Есть для этой цели другие виды транспорта, тот же троллейбус. А там, где трамвай работает с полной нагрузкой, рельсы восстанавливают.

Наглядный пример тому - Лиговский проспект. И большие деньги вложены в то, чтобы обеспечить хорошую бесперебойную связь жителей Купчино с центром города. Именно посредством трамвайного сообщения.

Мы не увлеклись снятием трамвайных путей, и перегибов в этом, я считаю, не было. Вот, если бы сняли рельсы с Лиговского проспекта другое дело. Но нам удалось доказать, что этого делать нельзя.

- А можно привести соотношение снятых и проложенных трамвайных путей?

Отвечает заместитель директора по капитальному строительству Ю.Н. Горлин:

- Снято 65 км пути, осталось 590.

В этом году построим порядка 40 км и 100 поездов. А на следующий год нам выделяют на эти цели еще 1,5 миллиарда рублей.

- Когда у нас появится такой же бесшумный трамвай как в Праге, например?

Отвечает директор СПб ГУП «ГЭТ» Мочалов М. В.:

- В первой декаде ноября, на открытии Лиговского проспекта будет представлен новый вагон, построенный на заводе ПТМЗ, называется он ЛВС-2005. Сейчас у нас один такой вагон, а до конца года их будет уже пять. Вот эти трамваи по своим параметрам приближаются к мировым стандартам.

- А за границей не собираетесь покупать?

- Мы недавно встречались с тремя крупными зарубежными производителями. Они очень заинтересованы в том, чтобы мы с ними сотрудничали, особенно акцентируют наше внимание на скоростном экспрессе. Но все-таки разница в цене очень существенна. У них самая низкая стоимость - 1,7-2 млн. евро. Это цена завода-изготовителя за шестиосный сочлененный вагон. А наш ЛВС-2005 стоит 700 тысяч евро.

- Какие планы по ремонту и реконструкции трамвайных путей?

- В предыдущие годы средств на реконструкцию трамвайных путей не выделялось. И вы сами видели, в каком состоянии они находились. Основные адреса на сегодня - это спальные районы, где нет станций метрополитена. Это Купчино, где на ряде участков необходим ремонт. Это Комендантский проспект и некоторые другие.

В ближайшем будущем планируется проложить рельсы от Ладожского вокзала до Новочеркасского, где необходимо строить мостовой переход. И по улице Потапова до Ржевки. Последний адрес вызван не-

обходимостью строительства 11-го трамвайного парка. Он был на длительное время «заморожен». А в последнее время появилась возможность возобновить его строительство. И, соответственно, к нему будут проводить по улице Потапова трамвайные линии.

Очень надеемся построить депо в Купчино, на Малой Балканской улице. Этот район будет оставаться трамвайным. Там мы проведем в следующем году реконструкцию трамвайных путей. И как один из вариантов, рассматриваем такой: все полученные нами новые трамваи могут работать в этом районе. Это было бы удобно во всех отношениях: и в эксплуатации, и в обслуживании новых вагонов в новом парке. Так что строительство двух новых парков уже запланировано и записано в «Целевой программе».

После войны, если вы помните, у нас в городе был построен только один Совмещенный парк.

- Что делается, чтобы оградить трамвай от других участников движения?

Отвечает А. М. Дацюк:

- Сегодня разрабатывается документ, он называется «Комплекс систем организации дорожного движения», который предусматривает реорганизацию дорожного движения с учетом выделения обособленных полос для общественного транспорта. И не только для трамвая. В этом году мы строим обособленную полосу для трамвая и автобуса на Лиговском проспекте. На Большом проспекте Петроградской стороны и Большой Пушкарской будут такие полосы для общественного транспорта.

Это большая и серьезная работа. Ведь, если закрываешь движение для остального транспорта, то надо знать, куда он может уйти. И какое количество общественного транспорта можно туда направить. На эти вопросы должен дать ответ названный документ. Там же будут указаны улицы, на которых останется только общественный транспорт, в том числе и трамвай. Надеемся, что в этом году работа над документом будет закончена.

На этом конференция для журналистов закончилась и началась конференция специалистов-электротранспортников. О ней вы сможете прочитать в следующем номере нашей газеты.

О хлебе насущном, т. е. о зарплате водителей, мы уже сообщали. А предпраздничная неделя была насыщена всевозможными событиями, сюрпризами и подарками. Расстарались, ничего не скажешь. Однако, сказать хочется и о зрелищах. Ведь каждый праздник, а тем более тот, что бывает один раз в сто лет - это своеобразное шоу, над которым трудятся сотни людей.

На этот праздничный труд пришли посмотреть, чтобы отдохнуть от повседневных забот, работники нашего предприятия.

У входа в Мюзик-холл их встречал духовой оркестр. У меня он всегда ассоциируется с далеким детством. «Впасть в детство» нам предлагают тут же, у входа. Нужно только просунуть свою чудную головку в отверстие нарисованного на холсте зайчика в трамвайчике. «Щелк» затвором фотоаппарата - и ты уже записан в столетнюю историю трамвая. А срисуют твой портрет с цифровой фотокамеры прямо здесь, на фотопринтере.

Правда, я обратил внимание, что быть «зайцами» желающих оказалось не так уж и много. Чаще снимались дамочки в трамвайчике под зонтиком. С понтом под зонтом ... И это правильно. Зачем подрывать экономику любимого трамвая.

Идем дальше. А нам и шагу ступить не дают. Подходят милые молодые люди (на снимке) и предлагают взять лотерейные билеты, по которым можно приз получить. Причем, щедрые такие, говорят: «Берите, сколько хотите, нам не жалко». Ну, думаю, молодые, поэтому и щедрые такие. Если бы знал, что среди полторы тысячи желающих будут разыгрывать только ... четыре будильника с символикой нашего предприятия - все равно взял бы, только не два билета.

Забегая вперед, скажу, что розыгрыш был задуман как один из номеров концертной программы. И все четыре будильника были вручены прямо на сцене. А все четыре счастливицы оказались женщинами. И никто на это не обиделся. Даже мужчины. А че обижаться-то? Розыгрыш!

Идем дальше. В фойе снимают. И верхнюю одежду, и на фото, и на кинокамеру. Но музыка звучит не камерная, а песня о любимом трамвае.

Великолепно оформлена сцена. Снимаю шляпу перед Художником. Деревья, фонари, настоящая трамвайная остановка ... А позже - выкатывают макет трамвая. Как замечательно

Записал
Александр ВЕРХОВНЫЙ
Фото автора

смотреть он в этом небольшом уютном уголке старого Петербурга!

Концерт подробно описывать не буду. Сценарий был хорошо продуман. Не скажу, что безупречно, но уровень высокий. Профессионально сделан документальный фильм. Жаль, что осветители не дали посмотреть все его фрагменты: мощные «пушки» делали экран бледным. По той же причине не удалось в полной мере оценить клип дуэта скрипачек-виртуозок «Вибрация». Но это я так, бухчу по-стариковски как бывший режиссер.

Практически все номера концертной программы проходили на «бис». Очень тепло публика встречала Таню Буланову и группу «Белый орел». Правда, у «Орлов» ударные часто «забывали» солиста. Но это уже проблемы звукорежиссера. А солист все равно «высочил» на известных хитах.

Ну, и Анжелике Варум надо было помнить, что она идет не на молодежную дискотеку и тщательнее подобрать свой музыкальный репертуар.

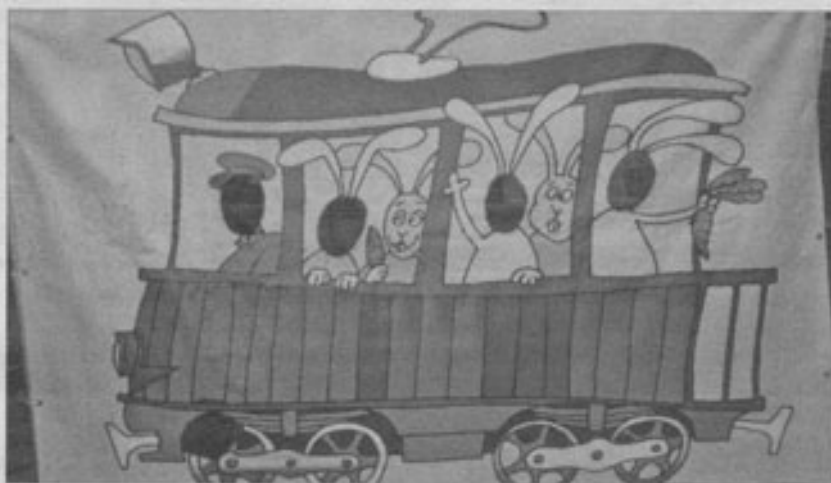
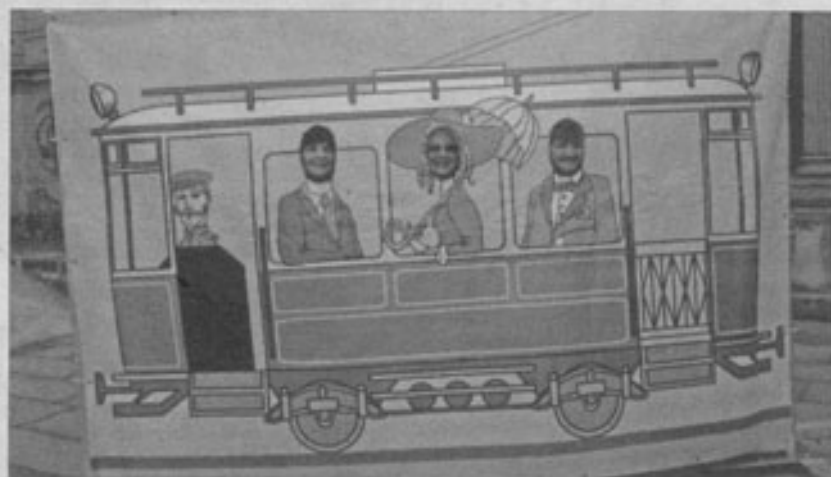
А в остальном, все просто супер! Закончить свой зрелищный монолог хочу поздравлением В. В. Путина. Клип был смонтирован и озвучен людьми с хорошим чувством юмора, и понравился всем зрителям.

Итак, на экране - Президент страны:

«... Хочу напомнить, что скоро в моей жизни намечаются перемены. И, возможно, я вернусь в Петербург. И, как прежде, буду жить на Басковом переулке. Мне бы хотелось, чтобы к этому моменту там появились трамвайные рельсы.

... А если серьезно, то памятник, который открыли трамваю, он заслужил по праву. С юбилеем!».

Подготовил
Александр ВЕРХОВНЫЙ
Фото автора



ПРАЗДНИК ЧЕРЕЗ ОБЪЕКТИВ — ОБЪЕКТИВНЫЙ ПРАЗДНИК



Вот он, красавец ЛВС-2005



Фото Марины Власовой



В салоне вагона

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. Россия, д. 1/3. Ком. 205, 209
Редактор: Александр Верховный
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:
Дмитриева Ольга

Подп. в печать 10.10.2007 г.
Тир. 2000 экз. Зак. № 421