



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

## ТАК НАЧАЛСЯ ЧЕТВЕРТЫЙ КВАРТАЛ

План по доходам от реализации билетной продукции за девять месяцев текущего года электротранспортное предприятие в целом выполнило. Главная заслуга в этом трамвайных парков, многие из которых ежемесячно "привозили" сверхплановую выручку. С троллейбусными парками было сложнее, особенно в летний период, когда выручка к ним поступала "с переменным успехом".

В октябре уже полностью вступил в свои права период осенне-зимних перевозок пассажиров. С третьей декады месяца парки, один за другим, "рапортовали" о своей готовности к работе зимой, и, кажется, ее неожиданно "накликали": мягкая осенняя погода большей части месяца с 30-го числа сменилась по-настоящему зимней - с обильным снегом и заморозками. Было на чем проверить подготовку подвижного состава. Она оказалась добротной - к счастью, не случилось из ряда выходящих происшествий.

Что касается сбора выручки, то в октябре продолжались тенденции, наметившиеся еще весной. Главная из них та, что ни в один из месяцев план по выручке не удавалось выполнить всем паркам стопроцентно. А ведь такие результаты в прошлом бывали. Основной причиной этого называют жесткую конкуренцию со стороны других перевозчиков. В рыночных условиях то одному, то другому парку приходится на этом фронте "терпеть поражение".

Однако, можно считать, что в октябре сделаны некоторые подвижки в сторону улучшения этих показателей. Например, за весь третий квартал нынешнего трудового года (помесячно) план выполняла только половина трамвайных парков. Другая половина оставалась в числе "аутсайдеров", хотя сами парки менялись. Но вот

в октябре из шести трамвайных парков отстающим оказался только один - Третий. Пятый парк добился стопроцентного выполнения плана. А четыре остальных:

Первый, Седьмой, Восьмой и Совмещенный - план перевыполнили. Это, конечно, значительная удача. Лидирует здесь Совмещенный парк, его перевыполнение - на 5,3 процента, что в денежном выражении составляет 275 тысяч рублей. Общее же перевыполнение трамвайщиков в октябре составило еще более "круглую" сумму - более 944 тысяч рублей. Что покрыло не только весьма существенное отставание Третьего трамвайного парка - более чем в 644 тысячи за месяц, - но и позволило перевыполнить общий месячный план всех трамвайных парков на 0,6 процента. Общая сумма перевыполнения здесь составила чуть более 300 тысяч рублей. Ни один месяц третьего квартала не дал такой результат.

У троллейбусников результаты октября намного скромнее. Здесь наоборот - план месяца не выполнили пять парков из шести.

А перевыполнения добился только Третий троллейбусный - на 1,9 процента. Его перевыполнение в 79,1 тысячу никак не покрывает общее отставание всех троллейбусников (кроме Третьего) на 1 млн 134,7 тысяч рублей. Обидно, но самое большое невыполнение за октябрь у Четвертого троллейбусного парка - 438,8 тысяч рублей и у 1-го троллейбусного парка 335,7 тысяч рублей. Отставание половины парков (одного трамвайного и пяти троллейбусных) привело к тому, что и общий план предприятия за прошедший месяц оказался невыполненным на 1 процент.

Первый месяц четвертого квартала стал показательным и на абсолютные суммы "привезенных" денег. Пятый трамвайный

парк, лидирующий по этому показателю в первой половине года, был в октябре "отодвинут" на четвертое место в общей таблице. На первое же место по абсолютному показателю - реально "привезенной" сумме выручки за месяц вырвался Совмещенный трамвайно-троллейбусный парк. Он же первым среди всех парков превысил рубеж в 10 млн рублей.

Лидирует по этому "абсолютному показателю" Совмещенный парк уже третий месяц подряд.

Это хороший подарок к 25-летию юбилею парка. Вторым в таблице по "общему показателю" стал в октябре Восьмой трамвайный парк. Третьим - Первый трамвайный. Оба они превысили 9 млн рублей.

Некоторые трамвайные парки опровергли укоренившееся мнение, что "пиковый" по выручке месяц года - это август. Таков, например, Седьмой трамвайный парк. Его выручка в октябре превысила августовскую. Подарок володарцев к своему 75-летию юбилею 171,3 тысячи рублей выручки сверх плана. Больше августовской выручка в октябре была также у Первого трамвайного, Восьмого и Совмещенного - в целом по парку.

Подобного, к сожалению, мы не можем сказать ни об одном троллейбусном парке. Следует признать, что все же октябрь был для них - кроме Третьего - месяцем неудачным.

Шанс есть у каждого, для этого имеются еще два предновогодних месяца. Сейчас у всех коллективов одна задача - завершить достойно 2006-й трудовой год. А в следующем, 2007-м году, наращивать темп работы, чтобы прийти к 100-летию юбилею Санкт-Петербургского трамвая с достойными результатами. Это касается всех электротранспортников, но особенно - трамвайщиков.

**Валерий МЕЖОННЫЙ**

# ПАРК К ЗИМЕ ПРИНЯТ

Приемка Совмещенного трамвайно-троллейбусного парка к работе в осенне-зимних условиях состоялась 7-го ноября. Комиссию возглавлял начальник отдела "Служба подвижного состава" СПб ГУП «Горэлектротранс» А.А. Сорокин.

После непродолжительных инструкций, члены комиссии, разделившись на группы по специализации, приступили к проверке хозяйства парка, а также документации. Собрались в кабинете директора парка в назначенное время, чтобы подвести итоги проверки.

Следует отметить, что членам приемочной комиссии за два с половиной часа пришлось проделать большую работу, фактически проверив подготовку к работе в зимних условиях двух парков - трамвайного и троллейбусного - сосредоточенных в одном Совмещенном. Этот наш парк - один из самых больших на предприятии - и по подвижному составу, и по своей ремонтной "зоне". А потому и работа коллективом парка при подготовке к зиме была проделана большая. Но в то же время были выявлены и недостатки, которые необходимо быстро устранить. В таких условиях общая оценка готовности парка к зиме требовала взвешенности и объективности.

Первым к изложению обнаруженных замечаний приступил С.Г. Маврин. Он отметил, что серьезных замечаний по его профилю нет. Вместе с тем были замечания, которые не влияли на работу подвижного состава, но содержали в себе некоторую угрозу безопасности для работников ремонтной "зоны". Например, в цехе Ремонта троллейбусов кое-где на стремянках, тележках, подставках нет номеров и не указана их грузоподъемность. В этом же цехе осветительные электрощиты надо очистить от пыли и грязи. Там же на домкратах не везде работают концевые выключатели. На агрегатном участке надо заменить битые стекла. Это замечание еще с прошлого года. Отсутствует инструкция по эксплуатации стендового оборудования. Это касается не только агрегатного участка, но и других участков, например, моторного. Здесь нет инструкции по эксплуатации некоторых станков. На 4-м и 5-м путях необходимо восстановить ограждения вышек. Перед траншеями установить лампы дневного света. По складу - есть номера на стропках, но не указана на них грузоподъемность. Надо также освободить от за-

вала вход в вентиляционную камеру. На мойке троллейбусов нужно навести порядок и на домкратах необходимо указать грузоподъемность.

Хорошее впечатление оставляет подготовка теплосети, по этому разделу нет замечаний. Общее резюме С.Г. Маврина: парк к работе в зимних условиях готов - при условии устранения указанных замечаний.

По охране труда было высказано, в частности, следующее замечание: парк большой, и за охраной труда следит один инженер. Его рабочее место надо оснастить компьютером и надо сделать косметический ремонт кабинета. Спецодеждой парк обеспечен, хранится она должным образом. Персоналу выдается мыло, и тем, чья работа ведется во вредных для здоровья условиях - молоко. Станочное оборудование содержится в чистоте, необходимые инструкции, плакаты на станках есть. Есть замечание: в смотровых канавах цехов ППР и Ремонта троллейбусов прохладно. Надо найти возможности установить здесь дополнительный обогрев. В кузнице есть протечки с крыши, здесь также требуется косметический ремонт.

Отдел эксплуатации к работе в зимних условиях готов. Есть замечание о ведении документации по молодым водителям.

По подвижному составу - песочницы не работают на трамваях КТМ. Много в парке старых, не эксплуатирующихся вагонов КТМ, их надо списать и убрать из парка.

По троллейбусу было меньше замечаний. В целом троллейбусы подготовлены к работе в осенне-зимних условиях хорошо. Кое-где нужно дополнительное отопление, надо также закрепить резину в салонах на полу, чтобы при ходьбе пассажиры об нее не спотыкались. Были высказаны пожелания: нужен стенд для проверки тяговых двигателей, требуется также открыть штат электронщика для ремонта электронного оборудования. На последнее предложение А.А. Сорокин ответил, что руководством СПб ГУП «Горэлектротранс» работает над этим вопросом, тем более, что он касается и других парков.

Было высказано замечание, что на выездных воротах необходимо иметь журнал токоутечек на подвижном составе. В целом резюме такое: подвижной состав парка готов к работе в осенне-зимних условиях.

Складское хозяйство в хорошем состоянии. Средства пожаротуше-

ния есть, песок и соль завезены, ведра есть. ГСМ - получены. Предохранители есть. Снегоуборочный инвентарь есть. Печи салонные - запас 14 штук, при условии, что весь линейный подвижной состав ими обеспечен. Калориферы на подвижном составе есть, еще 2 штуки в запасе. В запасе также много ТЕНов для печей. Спецодежда есть в нужном количестве. Есть и замечание: всего одна пара валенок 41-го размера. В целом же парк по складскому хозяйству к работе в зимних условиях готов. По работе техотдела не было замечаний. По контактной сети акты есть, все замечания устранены. На аккумуляторном участке промывка банок аккумуляторов производится вручную - это тоже замечание.

После всех членов комиссии выступил ее руководитель А.А. Сорокин. У него нашлись существенные замечания по конкретной, сегодняшней эксплуатации подвижного состава. Александр Александрович начал свои проверки нетрадиционным способом и нашел много недостатков. Еще до начала работы проверочной комиссии А.А. Сорокин побывал на конечных станциях. Обнаружилось: на трех проверенных вагонах нет уборочного инвентаря, в кабинах водителей - кирпичи, нет песка, в салонах грязно. Записи же персонала, который это проверяет, не отражают истинное положение вещей. Записи традиционные: замечаний нет. Хотя они легко обнаружались. Замечание А.А. Сорокина: руководящий состав парка на конечных станциях бывает "крайне редко", проверки необъективны. Еще замечание: на выпуске вагонов должны быть ответственные люди.

По кондукторам - проверки их работы делаются, но неэффективны. За 9 месяцев проведено 342 проверки, выявлено 49 нарушений. Но реальные меры не приняты. По мнению А.А. Сорокина, "так мы никогда не повезем план". В ходе обсуждения замечаний выяснилось, что в парке достаточно уборочного инвентаря. В то же время его нет на выпущенных из парка вагонах. А.А. Сорокин принял решение: сегодня весь подвижной состав, пришедший с линии, принять и проверить.

Посоветовавшись с членами комиссии, ее руководитель объявил, что парк к зиме принят - при условии своевременного устранения указанных замечаний.

**Валерий МЕЖОННЫЙ**



## ПЛАН ОКТЯБРЯ ВЫПОЛНИЛИ

Восьмой трамвайный пар к план октября выполнил на 102,6 процента, "привезя" рекордную с начала года месячную выручку - 9 546,6 тысяч рублей. Среди трамвайных парков это лучший абсолютный показатель месяца и второй по предприятию - после Совмещенного парка, если брать его суммарный результат по трамваям и троллейбусам. После хронических помесечных невыполнений плана за последний период года такого "прорыва" следовало ожидать. К нему вели все показатели, говорящие о стабильной работе этого коллектива.

У парка из месяца в месяц не было опозданий при выпуске подвижного состава на линию, постоянно был полный выпуск и минимальное количество браков на линии. Все это говорит о налаженной работе ремонтной "зоны" парка и "грамотной" работе отдела эксплуатации. Если что и мешало выполнять план в предыдущие месяцы, так это хронические закрытия на маршрутах. В октябре таких закрытий не было, что позволило коллективу трудиться равномерно, стабильно, без лишней нервозности и штурмовщины. И результат не замедлил сказаться. Выручила и погода октября, осень в основном была сухая и теплая. Холодом повеяло только с третьей декады. Но и в эти дни светило яркое солнце, располагавшее к поездкам по городу.

Пассажиропоток в октябре был весьма напряженным. И только в последние два дня месяца погода

резко испортилась, неожиданно началась необычно ранняя зима. Но эти два дня уже не могли повлиять отрицательно на выполнение месячного плана. Положительным моментом было и то, что эксплуатационники 8-го трамвайного парка просто радовали пассажиров буквально минимальными интервалами (всего в считанные минуты) на самом своем доходном маршруте - 60-м. Возможно, что это самый доходный трамвайный маршрут во всем городе, он "везет" за месяц выручку более 3,5 млн. рублей. Обслуживает он фактически весь "спальный" Юго-запад города. Маршрут очень востребован пассажирами, он подвозит к метро "Автово". И эту востребованность сумели использовать, "проведя" здесь наибольшее количество нарядов. Это оправдалось. Можно сказать, что на этом маршруте трамвайчики парка в рыночной конкуренции "сыграли" удачно.

Выполнение плана составило на маршруте 104,1 процента. "Хорош" здесь и еще один маршрут - 52-й. Он тоже везет пассажиров с Юго-запада, в частности, из Сосновой поляны, к метро "Автово". Здесь тоже большой пассажиропоток и, значит, большая выручка. И его в октябре "использовали" удачно.

Но не только "доходные" маршруты "шли" с превышением плана. Не меньше внимания работники парка обращали и на центральные городские маршруты, которые дают незначительную выручку. Так, "тройка", идущая от пл. Тургенева до Приморс-

кого парка Победы за месяц тоже дала плюс к плану в 25 тысяч рублей. Все идет в общую копилку парка, а затем и предприятия СПб ГУП «Горэлектротранс». 14-й маршрут - тоже центральный. И он "дал" плюс к плану 21 тысячу рублей за месяц. В небольшом "убытке" оказался только 36-й маршрут. Он идет от метро "Автово" в зону отдыха - Южный приморский парк, Стрельну. Октябрь - не сезон для их посещения, потому маршрут принес "минус" за месяц в 50 тысяч рублей. Но этот минус легко покрыли другими плюсами. И план месяца выполнили.

Разумеется, это далось нелегко, особенно при недокомплекте водителей, составляющем 21,4 процента, и кондукторов - 31,5 процента. Ежедневно здесь в среднем сверхурочно работают 29 водителей и 42 кондуктора, иначе не закрыть наряды, а, значит, не "привезти" выручку, не выполнить напряженный план.

Сегодня в 8-м трамвайном парке самый большой ежедневный выпуск вагонов - в будние дни 120 единиц. Из них 111 "головных" и 9 "прицепных". У Ланского (5-го) парка вроде бы выпуск больше. Но если посмотреть детально, то 5-му парку надо меньше водителей, хотя и не намного. Ведь там выпускаются ежедневно 105 "головных" вагонов и 22 "прицепных". Водитель же нужен только на "головном" вагоне. Вот так дается трудный план. С такими показателями 8-й трамвайный парк вступил в последний квартал трудового года.

**Валерий МЕЖОННЫЙ**

# ВМЕСТО ТРАМВАЯ - ТРОЛЛЕЙБУС

Судьба последнего оплота трамвайного движения в центре города решится на днях. Пока же в Петербурге приоритет отдается его "безрельсовому" собрату.

По словам заместителя директора ГУП "Горэлектротранс" Екатерины Ковалевой, на линию в Петербурге ежедневно выходит свыше семисот троллейбусов. В нынешнем году закуплено 18 новых машин, в следующем к ним прибавится еще 50. Все новые машины соответствуют европейским стандартам: оснащены электронной системой управления, имеют низкий пол и приспособлены для людей с ограниченными возможностями.

## Реформировать или демонтировать

Ликвидация трамвайного движения в центре города уже стала "притчей во языцах". Ведь говоря "реформирование", власти, как ни крути, подразумевают демонтаж путей - их уже снято около 60 километров. Горожан до последнего уверяли, что там, где есть выделенное трамвайное полотно, трамвай оставят даже в центре. Но верится в это с трудом - реконструкция идет полным ходом. Убрали выделенную полосу на Московском проспекте между 1-м трамвайным парком и Обводным каналом. Теперь добрались и до Лиговского проспекта.

Сегодня рассматривается три варианта решения "лиговского воп-

роса". Первый - сохранить обособленный трамвайный путь. Второй - организовать движение "в теле дороги". Третий - ликвидировать сообщение от Кузнечного до Перекупного переулков.

Это делается, чтобы увеличить пропускную способность автотранспорта. Однако местные жители (даже те, кто не пользуется трамваем) подтвердят: в часы пик он движется здесь быстрее легковых автомобилей, ведь полоса-то выделенная. А пробки от ликвидации трамвайной линии вряд ли исчезнут.

Екатерина Ковалева считает, что ликвидация движения на этом отрезке фактически разорвет сообщение между двумя историческими районами города. "Горэлектротранс" намерен отстаивать "первый вариант" - сохранение движения по обособленной территории.

Кстати, в следующем году по проспекту Просвещения будет запущена линия ускоренного движения.

## Новые ставки

Сегодня правительство города делает ставку на более современный и экологически чистый транспорт - троллейбус,

"Безрельсовый трамвай", во-первых, более долговечен (может эксплуатироваться более 15 лет), во-вторых, маневреннее других видов общественного транспорта. Однако троллейбусное хозяйство давно требует ремонта. Самое плохое положение дел в 4-м троллейбусном парке, где используются самые изношенные в городе машины - им



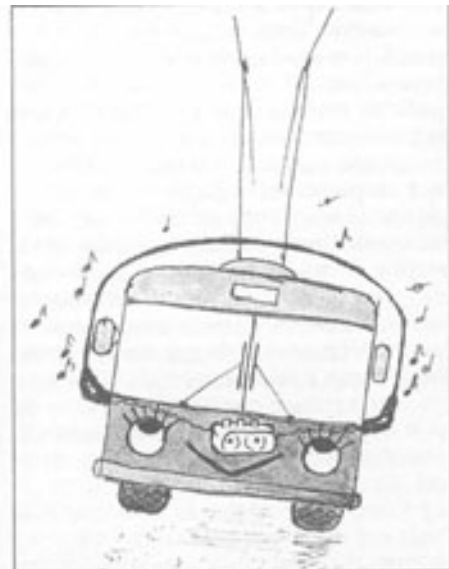
уже около 20 лет. И что-то будет делаться: на реконструкцию троллейбусных путей выделено 36 млн рублей.

В 2007 году пассажиров ждет приятный сюрприз. Всех водителей электротранспорта оденут в обязательную униформу: брюки или юбки, рубашку, пилотку, пиджак и галстук. На форме будут знаки различия, символизирующие разряды водителей.

## Поднять бы престиж

Быть может, введение униформы поможет популяризации профессии водителя электрического транспорта, пока же престиж ее довольно низок и ситуация с кадрами сложная. Не хватает около 800 водителей (около 30%). Молодые специалисты не спешат на предприятие, ведь им предлагают зарплату всего в 11-13 тысяч рублей. О кондукторах и контролерах и говорить нечего.

**Влада РОМАНОВА**  
«Шанс», № 130



## "ПРЕМЬЕР" ПРИШЕЛ В МОСКВУ

**В**первые новый вологодский троллейбус был продемонстрирован общественности на Международном транспортном форуме "ЭкспоТрансАльянс", проводившемся с 31 января по 3 февраля на территории Всероссийского выставочного центра. "Премьер" - такое название получил троллейбус - с первых дней выставки привлёк внимание её посетителей.

Естественно, первым, на что обращали внимание как специалисты в сфере городского транспорта, так и рядовые пассажиры, была длина троллейбуса. "Премьер" длиннее привычных для горожан троллейбусов - "гармошек" и поэтому вмещает большее количество пассажиров - до 165 человек.

Второе и основное преимущество ВМЗ-62151 - низкий пол по всей длине машины. Благодаря тому, что минимальная высота пола пассажирского салона от поверхности дороги составляет всего 360 мм., посадка и высадка на остановках и, соответственно, увеличивается средняя скорость движения по маршруту. Кроме того, низкий пол позволяет с комфортом пользоваться городским транспортом людям с ограниченной подвижностью и пассажирам с детскими колясками. Специально для них у второй двери троллейбуса установлена откидная аппарель для въезда в пассажирский салон, а в самом салоне напротив второй двери предусмотрена широкая накопительная площадка.

Современный вид "Премьеру" придают гладкие борта с вклеенными тонированными стёклами, хороший обзор водителю обеспечивает широкое панорамное лобовое стекло.

Для информирования пассажиров о маршруте следования используется электронные маршрутные указатели.

"Сердце" вологодского троллейбуса - асинхронный двигатель, приводимый в действие электронной системой управления с транзисторно-импульсным преобразователем переменного тока. Достоинства этого тягового привода известны. Уменьшение расходов на обслуживание оборудования и экономия электроэнергии приводят к снижению затрат эксплуатирующих предприятий, а плавный разгон и торможение машины обеспечивают комфортные условия поездки для пассажиров. Стоит отметить, что конструкцией "Премьера" предусмотрена возможность установки в качестве привода двигателя постоянного тока с электронной или контакторно-резисторной системой управления. Электродвигатель расположен продольно в заднем свесе троллейбуса, ведущим мостом является задний. Подвеска ведущего моста зависимая, пневморессорная, с четырьмя гидравлическими телескопическими амортизаторами и пневмобаллонами, а также двумя регуляторами положения уровня пола. Перед-

няя подвеска имеет по два амортизатора, пневмобаллона и регулятора положения уровня пола. Маневренность троллейбуса обеспечивается узлом сочленения известной немецкой фирмы Hubner. "Премьер" оборудован двухконтурной пневматической тормозной системой, а также антиблокировочной системой тормозов Knorr-Bremse. Место водителя отвечает современным требованиям по эргономике и снабжено регулируемым мягким сидением и кондиционером. Помимо обычных приборов и индикаторов на панели управления установлен бортовой компьютер для контроля основных параметров работы троллейбуса (скорость, сила тока и напряжение в контактной сети, пр.). В феврале "Премьер" был передан на баланс троллейбусного парка №6 г. Москвы для прохождения сертификационных испытаний. Успешно пройдя испытания, сочленённый троллейбус из Вологды был допущен к эксплуатации с пассажирами и получил бортовой номер 6000. Свой первый рейс по 73-му столичному маршруту, связывающему упомянутый ранее Всероссийский выставочный центр с 6-м микрорайоном Бибирево, ВМЗ-62151 совершил 22 июля.

### НОВЫЙ ТРАМВАЙ ОТ ПТМЗ

**5** июля в Санкт-Петербурге состоялась презентация нового сочленённого трамвайного вагона производства Петербургского трамвайно-механического завода. Новинка получила обозначение ЛВС-2005.

Из особенностей вагона можно выделить низкий пол в центральной части пассажирского салона, асинхронный привод, усовершенствованные тележки, современный интерьер и экстерьер. На ЛВС-2005 возрождена петербургская традиция обозначения номера маршрута с помощью маршрутных огней - теперь роль софитов исполняют светодиодные фонари.

Ожидается, что в ближайшие несколько месяцев трамвай будет проходить доработку на заводе и ходовые испытания без пассажиров.

Олег БОДНЯ



## ЛЕНИНГРАДСКИЙ, ПЕТЕРБУРГСКИЙ ТРОЛЛЕЙБУС. ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

**П**од таким заголовком к юбилейной дате, 70-летия работы троллейбуса, по заказу нашего предприятия, вышла празднично оформленная книга большого формата. Выпустило эту юбилейную книгу издательство "Лики России", а напечатана она в количестве 2000 экземпляров в ГУП РК "Республиканская типография им. П.Ф. Анохина" в Петрозаводске. Работой по подбору и составлению исторического и современного материала занимался авторский коллектив в составе одиннадцати человек. Ответственные редакторы от нашего предприятия М.Н. Величенко и Б.С. Канторович, фотографы М.Н. Власова и Р.С. Агапитов. Редактор издательства - А.Н. Чистиков. Редакционная коллегия в составе десяти человек, возглавляемая директором ГУП "Горэлектротранс" А.Н. Александровым. В книге 12 разделов, вступительное слово директора и приложения, всего 140 страниц. Книга прекрасно иллюстрирована большим количеством фотографий. Исторический материал о довоенных и первых послевоенных годах работы троллейбуса в городе составлен по воспоминаниям ветеранов, работавших в эти периоды времени в парках и в службах предприятия: Л.Г. Питкянена, В.А. Попова, М.Х. Сороки, В.Б. Земцовского и других. Использовались материалы и документы личных коллекций Ю.Л. Березина, В.М. Белякова, Н.М. Буренкова, Д.В. Морозова, М.П. Голубева, В.Л. Ионова, В.Р. Пошакинского, Н.И. Цалемчук, Н.Ф. Алянгиной и многих других.

Предвоенные годы работы троллейбуса начались 29 сентября 1933 г., когда Ленсовет принял решение о пуске троллейбуса в Ленинграде. Эта дата довольно символична для электротранспорта, ибо, тоже 29 сентября только 1907 г. начал работать в городе трамвай. У истоков подготовительных работ

по пуску троллейбуса стояли такие специалисты, как О.Н. Штерцер, В.А. Попов, Я.А. Рейфер, Д.К. Уздин, Л.Л. Фрушкин, Б.Т. Иванов, Н.И. Дунский, Д.И. Кондратьев и другие.

21 октября 1936 г. из трамвайного парка им. Смирнова вышли первые троллейбусные машины в город по первому маршруту от Красной площади (ныне пл. А.Невского) до площади Труда. Тогда для эксплуатации было подготовлено всего шесть троллейбусных машин, к концу года их было уже 16 (ЯТБ-1, ЛК-3 и ЛК-5). Так это начиналось, а потом была война, и блокадному, осаждённому немецкими оккупантами городу, не хватало сил на всё, поэтому пустили только трамвай, а уже после снятия блокады, в мае 1944 г. пустили и троллейбус, который за полгода работы смог перевести свыше 7,5 млн. пассажиров.

В 60-е годы был разработан план развития городского электротранспорта на 20 - 25 лет. По этому плану в 1980 г. троллейбусная сеть должна была увеличиться на 150 км и составить 220 км по оси улиц. По этому плану электротранспорту отводилась вспомогательная роль, троллейбус должен был перевозить 13%, а трамвай - всего 5%. Этот план вызвал массу протестов среди населения города. Сессия Ленсовета в июле 1960 г. приняла решение о пересмотре плана развития транспорта в городе и сориентировала усилия транспортников на увеличение строительства троллейбусных линий в новых, строящихся районах города. Вот таким путём в 1980 г. в городе было уже 47 троллейбусных маршрутов с протяжённостью линий в 565 км, и ежедневно горожан перевозило уже 929 рогатых машин. А максимальное развитие троллейбусное движение в городе получило в 1990 - 1994 гг, а потом стало опять уменьшаться и к сегодняшнему времени находится на уровне 1977 г. по маршру-

там, а по выпуску машин на линию - на уровне 1969 г. Вот такая историческая судьба троллейбуса в городе довольно детально описана на страницах этой книги.

В разделе "Типы и конструкции подвижного состава троллейбусного транспорта" имеются материалы от первого безрельсового электротранспорта ПА Фрезе в 1902 г до современных низкопольных машин ВМЗ-5298 и ЗиУ-10 настоящего времени. Это фотографии и технические характеристики.

Прошлая и современная жизнь троллейбусной службы и парков отражена в книге отдельным разделом. Конкурсы профессионального мастерства водителей и списки победителей являются хорошим дополнением к эффективности работы парков по пропаганде лучшей работы в парках. Интересна фотография первых выпускников учебного комбината 1936 г., где снят и первый водитель, который открывал самую первую троллейбусную линию И.М. Мочилин. Далее представлены материалы по восстановлению ретромашин ЯТБ-1 и ЗиУ-5 в троллейбусном депо группой специалистов во главе с А.Е. Гонtareвым.

Заканчивается юбилейная книга материалами по музеям троллейбусных парков, профсоюзной и общественной жизни коллектива троллейбусной службы нашего предприятия. Иллюстрирована книга хорошими красочными приложениями и вкладкой, которая в дальнейшем может быть выпущена даже самостоятельно в виде отдельного издания.

Такая книга - хороший подарок не только ветеранам, для которых то, что в ней изложено - это их жизнь, но и просто горожанам, интересующимся развитием общественного транспорта в Санкт-Петербурге.

**Ю.М.ЛВОВ**

# ГУБЕРНАТОР ДОСТАНЕТ ЧИНОВНИКОВ ИЗ-ПОД ЗЕМЛИ

На строительство петербургского метро будут брошены все возможные силы, во имя его даже принесут жертвы.

Узнав, что на некоторых станциях, таких как "Василеостровская", ситуация в "часы пик" доходит до критической - люди в метро либо не могут войти, либо входят, но со сломанными руками и ногами - глава города вплотную занялась этой проблемой. Волевым решением, которое не могли принять последние годы, было озвучено. Предварительно устроив всем разнос, губернатор во всеуслышание заявила: три дома, которые мешают строительству выхода из метро, будут расселены.

Проект развития петербургского метрополитена недавно был представлен президенту России Владимиру Путину. Однако детального обсуждения всех текущих вопросов, связанных с этой темой, не было давно. Еще не до конца город и метрополитен "отошли" от проблемы перехода "Лесная" - "Площадь Мужества": уж больно много сил положили на завершение этого участка. Однако на прошедшем совещании в центре внимания оказалось строительство новых станций метро. В частности, развитие Фрунзенского радиуса, станций "Спортивная" и "Адмиралтейская" уже неоднократно обсуждалось. Но ответственные за объекты так толком ничего и не сделали. В связи с тем, что в следующем году на метро выделяется 5 миллиардов из бюджета города и еще 900 миллионов из федерального, деньги решили потратить основательно. Однако по ходу совещания сложилось впечатление, что "основательно" Смольного и "основательно" строителей - понятия разные.

Все началось с хорошей новости - уже 20 декабря в городе откроется станция метро "Парнас-ская", следующая за "Проспектом Просвещения". Дальше было хуже. Во время обсуждения участка Фрунзенского радиуса от станции "Площадь Мира - 2" до "Волковской", который планируется ввести в 2008 году, выяснилось, что одна из промежуточных станций - "Обводный канал" - намечена к открытию не раньше 2009-го. А то и в 2010-ом году. И тогда чиновники

попытались выяснить, почему не запустить ее тоже в 2008-ом.

- Там нужен наклонный ход на поверхность, его нужно строить три года, денег нет, - рапортовал глава "Метростроя" Вадим Александров.

- Там дом жилой. Его надо расселить, - добавил начальник метрополитена Владимир Гарюгин.

Это он сказал зря. "Да я три года слышу про этот дом! Что сделано? Почему вы не инициировали постановление о расселении? Где постановление? Вот если я его не подпишу, это уже другой разговор. Но у меня хватит решимости для того, чтобы подписать ... СКОЛЬКО нужно денег? Миллиард? Да и 600 миллионов хватит! Но нужен миллиард - гарантирую! Вы просто этим не занимаетесь ...", - заявила Валентина Матвиенко. Однако вице-губернатор Вахмистров все "проколы" и претензии, высказанные на совещании метростроевцам, взял на себя. Он думал, что промежуточные станции могут подождать, и сознательно ими не занимался. Александрову и Гарюгину это, правда, помогло не сильно.

Проблемы возникли и со станцией "Международная", которая продолжает ветку от "Волковской". "Там не ведутся работы!", заявил Александров. По залу прошел ропот: "Да работаем ... там много сделано ... " "Да там едва начали ... ", - опроверг сказанное им прежде Александров. Чуть позже он снова зачем-то добавил, что "никто там ничего не прокладывает". Лишь левый тоннель был прокопан в 89-ом году.

"Да что вы мне мозги пудрите! Я сама приеду и посмотрю. Вы хоть между собой сначала договоритесь! - заявила Матвиенко. - Мы выделили приоритеты - Фрунзенский радиус до "Волковской", которая разгрузит Купчино, "Адмиралтейская" и "Спортивная" ... а это вы за свои средства делать будете!".

По "Адмиралтейской" и "Спортивной", и правда, проблем немало. Напомним, что именно по поводу этих станций последние годы негодовала общественность - при почти достроенной подземной части для выхода на поверхность. И в том, и в другом случае необходимо сносить жилые дома.

Как сообщил Гарюгин, по "Адмиралтейской" было рассмотрено 18 различных вариантов со строительством вестибюля. Однако, единственный возможный вариант - снос дома в Кирпичном переулке. Но в доме есть приватизированные квартиры, и с собственниками вопрос не могут решить уже больше 10-ти лет. Поэтому метростроевцы делают только подземную часть. "Мы к 2008-ому году завершаем внутренние работы, эскалаторы подводим к наклонному ходу ... ", - докладывали губернатору. Матвиенко, внимательно выслушав и расспросив о стоимости, неожиданно огоршила чиновников чуть ли не с издевкой: "Да, а толку-то, если наверх выхода не будет? ... Вы куда деньги закапываете?!".

Напомним, что по вопросу сноса здания на Кирпичном переулке еще в 2004-ом году проходили общественные слушания. Тогда граждане скорее выступали за обеспечение гарантий, и были категорически против самого расселения. Со "Спортивной" на этот раз оказалось проще. Как доложил Гарюгин, после всех рассмотренных вариантов, в исторической части Васильевского острова удалось найти единственный дом, не подпадающий под охрану КГИОП. "А вы, Вера Анатольевна, ведите себя прилично!", - предупредила Матвиенко главу ведомства. Хотя данный вопрос уже фактически решен. Ранее район вокруг улицы Съездовской на Васильевском острове буквально "трясли" скандалы - строители могли выбрать для сноса практически любой дом около Среднего проспекта В.О. И только недавно определились с выбором.

По словам главы города, с собственниками квартир все же договариваться придется. Потому что государственные нужды важнее. Так что больше проволочек не будет. Как отметила Матвиенко, построить станции к 2008-ому году, может, и не удастся. Но даже если их получится ввести только в последующих годах, расселением надо заниматься уже сегодня. "Час икс" наступит уже 1 декабря, когда будет подготовлено постановление о расселении всех трех объектов.

**Александра МЕДВЕДЕВА,**  
Фонтанка.ру

## ПРИНЦЕССА ДАГМАР И ИМПЕРАТОРСКИЙ ПРЕСТОЛ РОССИИ

28 сентября 2006 г., как писали все петербургские газеты, прах вдовствующей императрицы Марии Фёдоровны возвратился на родную землю и уже навсегда упокоится в Петропавловском соборе Петербурга рядом с могилой своего супруга - российского императора Александра III.. Таким образом, наконец-то будет восстановлена историческая справедливость.

Можно по-разному относиться к этому событию, однако, по-христианскому обычаю любящая семейная чета после окончания своего жизненного пути всегда хоронится где-то рядом, чтобы как бы и в другом мире тоже быть вместе, а особенно если это касается императорских особ, т.е. первых лиц государства.

Ровно 140 лет тому назад в сентябре 1866 г. датская принцесса Дагмар венчалась в России с наследником Российского престола Александром Александровичем. Родилась принцесса в Копенгагене в 1847 г., её родителями были Король Дании Христиан и королева Луиза. Молодая принцесса готовилась королевской четой к геральдическому браку с династией российского престола. В сентябре 1864 г. она приехала в Россию и была помолвлена с цесаревичем Николаем Александровичем Романовым, старшим сыном, в то время находившимся на престоле императора России Александра II.. Однако, этому браку не суждено было свершиться, ибо в апреле 1865 г. в возрасте 21 года цесаревич Николай умирает. Через год принцесса венчается с другим цесаревичем Александром и переходит в православие. По православному обычаю она получает и русское имя Мария Фёдоровна.

на. 6 мая 1868 г. у них рождается первенец, в дальнейшем тоже император России, Николай. В марте 1881 г. после смерти Александра II, императором России становится Александр III.. Новый император, напуганный народными восстаниями в столице, вместе с семьёй поселяется на третьем этаже Павловского дворца в Гатчине. Он даже лично проводит с охраной осмотры дворцовой территории.

Мария занята воспитанием детей, а у неё их было шестеро: четверо сыновей (Александр, Николай, Георгий и Михаил) и две дочери (Ксения и Ольга). Александр, старший сын её умирает в возрасте одного года, в 1899 умирает Георгий, в июне 1918 г. в Перми убивают Михаила, а Николая убивают в Ипатьевском доме в Екатеринбурге в июле 1918 г.

Образ жизни и занятия у императора и императрицы были совершенно различны. Мария Фёдоровна воспитывала детей, увлекалась баллами, танцами, рукоделием, любила конные прогулки верхом. Александр же был грузного телосложения, любил работу за письменным столом, ценил музыку и даже сам играл в духовом военном оркестре на геликоне (труба-бас).

Все дети Императора получили хорошее домашнее образование. С ними занимались такие выдающиеся учёные того времени как юрист К. Победоносцев, химик Н. Бекетов, военные теоретики Н. Обухов, М. Драгомиров и многие другие. После 13-летнего правления 20 октября 1894 г. умирает Александр III, его место на престоле занимает его сын Николай. Некоторое время Императрица имела сильное влияние на сына - императора, однако, в дальнейшем Николай II больше стал прислушиваться к мнению своей жены, принцессы Гессен - Дармштадской Алисы, в православии Александре Фёдоровне. Даже после смерти мужа у вдовствующей императрицы Марии Фёдоровны оставалось много государственных функций. Это переписка с императорскими дворами, она была шефом гвардии-кавалергардского полка, попечительницей более 20 организаций и многое другое.

Она старалась активно вмешиваться в политику страны, все время предлагала Николаю вступать на путь реформ, поддерживала прогрессивную общественность России, осуждала реакционный курс императора, который и привел в итоге к революционному движению в стране и отречению царя от власти. Она считала виновником всех этих печальных событий жизни Николая II Александрю Фёдоровну, его жену и дурное влияние "пророка" Распутина Г.Е. Это сложное политическое положение внутри страны усугубила, начатая царём в 1914 г. война с Германией, которую царская Россия закончить так и не смогла. О последствиях этой реакционной антинародной политики Николая неоднократно предупреждали его родственники и соратники.

В августе 1915 г., не доверяя своим генералам, царь сам становится Верховным Главнокомандующим и окончательно теряет центральное положение, и верховная власть в стране переходит к Александре Фёдоровне и к тем, кто за ней стоял. Наконец, 17 декабря 1916 г. во дворце князя Ф. Юсупова на Мойке 94 убивают Распутина Г.Е. Но было уже поздно: на страну надвигалась разруха, иссякали запасы продовольствия, невиданные масштабы приняла спекуляция, коррупция и денежная инфляция. Фронт требовал новых жертв и денег, в крупных городах нарастало народное недовольство, митинги и забастовки.

3 марта 1917 г. по требованию командующих фронтов и Государственной Думы царь Николай II отрекается от власти и передаёт верховную власть, по предложению Думы, князю Г Львову. В это же время в Петрограде произошла буржуазная революция, был образован петроградский Совет, который потребовал ареста царя. Вместе со свитой в 47 человек его поместили в Александровский дворец в Царском Селе, потом во избежание расправы над ним, перевезли в Тобольск затем в Екатеринбург, где по решению Уральского Областного Совета вся царская семья 17 июля 1918 г. была расстреляна.

**Ю.М.ЛЬВОВ**