



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

САМЫЕ РЕЗУЛЬТАТИВНЫЕ

В конце 2006-го года исполняется своеобразный юбилей - 10 летие введения кондукторов на городском электротранспорте. Рыночная экономика потребовала не только тщательно считать деньги за проезд, но и применять штрафные санкции к безбилетным пассажирам, иначе убытки на нашем транспорте будут расти как снежный ком. За минувшие десять лет в каждом парке - трамвайном или троллейбусном - кондукторский состав в основном часто обновлялся. Но есть и такие работники, которые отличаются завидным постоянством. Как правило, они стабильно демонстрируют высокие показатели в своей работе, отличаются завидной дисциплинированностью, умеют работать с пассажирами. И даже в трудные месяцы, когда парк не выполняет план по выручке, они свой план перевыполняют, внося заметный вклад в общий результат.

В октябре в Первом троллейбусном парке среди "передовиков" называют кондуктора Т.А. Дрожженикову. Она свой план выполнила на 123 процента, собрав сверхплановую выручку в 8409 рублей.

Иванова И.В. продемонстрировала высокие показатели, ее почасовая выручка составила в октябре 328 рублей. Сверх плана она при везла за месяц 7343 рубля. Кудряшова В.С. свой план в октябре выполнила на 114 процентов. Есть и такие кондукторы, у которых не столь значительно перевыполнение, но зато солидные абсолютные суммы выручки. Собрав такие суммы, они внесли заметный вклад в общий план парка.

Такова кондуктор Мосенкова А.В. Ее месячная выручка составила 67740 рублей, а почасовая - 305 рублей. Кондуктор Адамчикина Е.Н. каждый час своей смены в октябре собирала еще больше - 335 рублей, а за месяц "собрала" за проезд 58987 рублей.

Валерий МЕЖОННЫЙ

ЗАДАЙ СВОЙ ВОПРОС О РАБОТЕ ТРАМВАЯ И ТРОЛЛЕЙБУСА

Обратиться с вопросом или пожеланием каждый горожанин сможет лично к директору ГУП "Горэлектротранс" Александру Николаевичу Александрову: начала работу прямая телефонная линия. Ее номер 740-49-40, абонент "Горэлектротранс", В ближайшие дни информация о прямой линии будет размещена во всех трамваях и троллейбусах Санкт-Петербурга.

Звонки будут приниматься круглосуточно, и каждое утро руководитель транспортного предприятия будет знакомиться с обращениями, поступившими в его адрес. Это та самая обратная связь с потребителем, которая необходима в любом деле. Как полагают в "Горэлектротрансе", введение прямой линии позволит уточнить болевые точки, и, возможно, найти новые нестандартные пути их решения.

"Голос пассажира для нас сегодня важен чрезвычайно, именно для него и существует наше предприятие", - говорит директор ГУП "Горэлектротранс" Александр Александров,

Прямые линии сегодня широко используются в практике работы самых разных компаний и властных структур. Такой способ общения помогает наладить диалог с потребителем практически без посредников, что повышает ценность и результативность подобных контактов.

Вадим МЕДВЕДЕВ



"ПЛЮСЫ" И "МИНУСЫ" НАХОДЯТСЯ НА ТРАССАХ

В октябре с планом оказался только 3-й троллейбусный парк. Если сравнить по погодным условиям октябрь с сентябрем, то различить эти месяцы почти невозможно. И все же в сентябре - "минус", причем, довольно значительный, а в октябре даже небольшой "плюс" почти в 80 тысяч рублей. Но в сентябре были веские причины - длительные закрытия на городских магистралях, что и обернулось невыполнением. Например, на целых две недели закрывалась ул. Седова. Троллейбусы шли по укороченным маршрутам, теряя пассажиров. Были даже проблемы с выпуском из парка. Октябрь от закрытий был свободен. И с самого начала месяца план "пошел", но были и спады. Например, в середине месяца, с 9-го по 13-е. Этот спад в сборе выручки тоже был вызван временным изменением маршрута, са-

мого доходного в парке, 10-го. Ему несколько дней пришлось ходить не по Большому проспекту Васильевского острова, как всегда, а по Среднему.

Закрытия - это, конечно, плохо. Они снижают сборы. Но в каждом троллейбусном парке назовут и другую важную причину невыполнения. Это конкуренция со стороны других перевозчиков. В 3-ем троллейбусном подобное явление отмечают с февраля. Почти на каждом маршруте парка есть конкуренты. Например, 209-й автобус идет как раз по 1-му маршруту троллейбуса. 187-й - сразу по 1-му, 7-му, 22-му, захватывая их частично. 401-й по 14-му и 28-му. Перечислять можно много. "Парраллелят" автобусы и самые доходные маршруты 3-го троллейбусного парка: 10-й и 14-й, снижают их выручку. На некоторых маршрутах - по два ви-

да конкурентов: большие автобусы и микроавтобусы. Некоторые снизили плату за проезд до 10 рублей, а до февраля у них было 15. Они своей маневренностью, демпинговыми ценами, минимальными интервалами всегда выходят победителями в конкуренции с троллейбусами. А есть и такие конкуренты, которые цены имеют такие же, как и у нас - 12 рублей. Но выигрывают за счет комфортности своего транспорта. Например, на 27-м маршруте автобусы "Скания" - теплые, с телевизорами. Пассажиры идут туда. К тому же они более мобильны.

Ноябрь 3-й парк начал неплохо. На 14-е число был небольшой задел по выручке - всего в 32 тысячи рублей. Сейчас все силы направлены на то, чтобы этот задел не растерять до конца месяца.

Валерий МЕЖОННЫЙ

СЛУЖБА АНАЛИЗА, СЛУЖБА КОНТРОЛЯ

Совсем рядом со станцией метро "Старая деревня" находится небольшое здание из серого кирпича, здесь располагается Пятое отделение Службы движения, без деятельности которой нельзя представить организацию троллейбусных и трамвайных перевозок в условиях нашего динамичного города.

В обязанности Пятого отделения входит работа с 6-м троллейбусным парком, Совмещенным парком, Третьим и Пятым трамвайными парками, а также со 2-й и 4-й дистанциями Службы пути.

Начальник Пятого отделения А.Г. Кузнецов особое внимание уделил проблеме задержки движения. Обилие пробок приводит к невыполнению финансового плана. Для более продуктивной работы электротранспорта нужно развивать практику закрепления подвижного состава за бригадами. Тогда повысится дисциплина и ответственность водителей и кондукторов, они будут болеть за выполнение финансового плана, заботится и

переживать о транспорте, закрепленном за ними, задавать больше вопросов, связанных с организацией движения.

Например, если взять коммерческий транспорт, то там везде практикуется бригадный метод. Когда машина закреплена за водителем, становится легче проследить за качеством выполненной работы. Также за бригадой должны быть закреплены и валидаторы.

Перед службой движения стоит еще и проблема своевременного сообщения водителя с диспетчером. К сожалению, в валидатор не представляется возможным занести информацию о том, что транспорт идет по другому маршруту. Диспетчер, безусловно, приложит специальную карточку в которой будет указано о смене маршрута, но как своевременно зафиксировать это с линии, ведь диспетчер не всегда может подойти к кондуктору на трудном перекрестке? Все эти вопросы сейчас стоят перед Службой движения и требуют глубочайшего изучения.

Особенно важно уделить внимание дисциплине водителей, ведь открывая журнал задержек движения мы видим печальную картину. Совсем недавно, а точнее 12 ноября в 17.40, водитель В.А. Лебедев, работая на троллейбусном маршруте №24, который шел по 13-му маршруту, не повернул на Тимуровскую улицу, а поехал прямо туда, где нет троллейбусной контактной сети. В результате произошло короткое замыкание и сильное повреждение контактных проводов. В итоге троллейбус, принадлежавший Совмещенному парку встал на 2 часа 55 минут. Было сорвано движение 40-го, 13, 4го маршрутов.

По статистике задержки движения бывают до 20 раз в день, а длительные - до пяти. Прежде всего, строгий анализ деятельности водителей должны проводить сами парки, внимательно следуя инструктажам, которые проводит Служба движения. Именно тогда нам удастся избежать таких серьезных аварий.

Денис ЛИСНЯК

ОКТАБРЬ - ТРУДНЫЙ МЕСЯЦ

Таким этот месяц, открывающий последний квартал трудового года, был для всех троллейбусных парков, не выполнивших месячный план по сбору выручки, кроме 3го троллейбусного. А особенно - для Первого троллейбусного парка, чей показатель самый низкий во всей таблице: 7 процентов этот парк в октябре "не дотянул" до плана. Руководство парка напряженно анализирует сложившуюся ситуацию, ищет резервы для выхода из трудного положения. А оно уже стало почти хроническим: за последние пять месяцев план парком был выполнен только один раз - в августе. Этот месяц, возможно, станет для парка "пиковым" по выручке за весь год. Но чтобы это мнение опровергнуть, есть еще время.

Главной причиной неудач в парке считают жесткую конкуренцию на городских магистралях со стороны других перевозчиков. Все 10 маршрутов парка буквально "осаждаются" вездесущими тэшками, которые просто "подметают" потенциальных

пассажиров, заходя на остановках и спереди, и сзади подходящего троллейбуса. В результате троллейбусы идут полупустыми.

В октябре, ставшим неожиданно первым зимним месяцем, пассажиров от троллейбусов "отпугивает" еще и низкая комфортность поездок в этом виде электротранспорта. Да, к зиме в парке готовились, обогревательные печи выставляли, но микроклимат в салонах все равно "оставляет желать лучшего". Такова конструкция большинства старых машин. И пассажиры охотнее идут в более теплые микроавтобусы, которые, к тому же, более мобильны.

Были в октябре и закрытия на маршрутах, например, на самом доходном в парке - 39-м, на 3-м. Переориентировка хотя бы части привычного маршрута "отпугивает" от него постоянных пассажиров. Возвращаются же они не так скоро. Бывают и длительные интервалы, например, на 42-м, но пассажиры подолгу ждать не будут.

Недавно "для усиления службы

эксплуатации" был назначен новый заместитель директора парка, молодой и энергичный. Делаются пере выпуски машин на линии. Производятся проверки, хотя их эффективность пока невысока.

Трудности дополняются и недостаточной укомплектованностью основных кадров - водителей и кондукторов. Водителей не хватает вроде бы не так много - менее 20 процентов от штатного расписания. Но и те, что на штате, не в полном составе выходят на линию. Часть из них больна, другие - в отпуске. Нельзя сказать, что здесь в этом смысле ничего не делают. Напротив, агитация ведется, привлекают и "гастарбайтеров". Их сегодня в парке 17 человек, это довольно много для такого парка. И трудятся они неплохо, берут сверхурочные смены. Редко кого из них днем можно застать дома, чаще они на линии. Более сложное положение в парке по кондукторам. Их не хватает более трети. И люди работают с перегрузкой.

Валерий МЕЖОННЫЙ

ЛУЧШИЕ ВОДИТЕЛИ

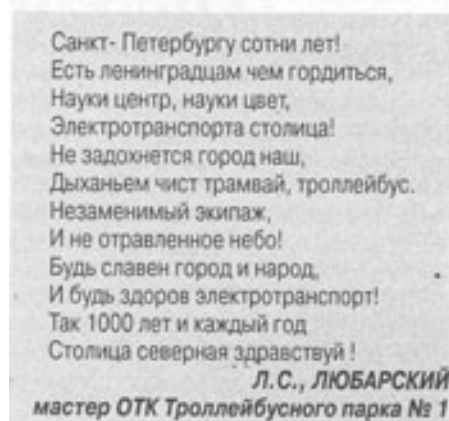
Михаил Серафимович Федоров летом нынешнего года отметил свое 70-летие, а в октябре, вместе с 70-летием ленинградского - петербургского троллейбуса, отметил и свой 36-летний стаж работы в Первом троллейбусном парке. Пришел он сюда 5 октября 1970 года, отучился сколько положено в Учебно-курсовом комбинате и с начала 1971 года стал линейным водителем. Трудился старательно, год за годом повышал классность, быстро добился высшей квалификации - 1-го класса, освоил также все маршруты Первого парка. За три десятилетия своей работы, которые пришлось на конец 20 века, М.С. Федоров десятки раз поощрялся руководством парка и электротранспортного предприятия. В 80-е годы несколько раз его отмечали как "Лучшего по профессии", за высокую культуру обслуживания пассажиров, за безаварийную работу, позднее - за высокие показатели в труде, за победу в социалистическом соревновании, за трудовые достижения в честь 10-й пятилетки и т.д.

Прошли годы, изменились экономические отношения в стране. Но не изменилось отношение Михаила Серафимовича к своему труду, к порученному делу. И сегодня он - один из лучших водителей Первого парка, бережно относится к подвижному составу, трудит-

ся без замечаний, отличается высокой культурой обслуживания пассажиров. Ветеран электротранспортного предприятия сегодня работает в основном на 15-м маршруте, который идет по центральному району города, где большая плотность транспорта. Но, в случае необходимости, М.С. Федоров выходит на любой из десяти маршрутов Первого парка, так как знает их все. И сегодня руководство парка и предприятия отмечает поощрениями водителя-ветерана. Так, к 70-летию начала троллейбусного движения в нашем городе М.С. Федоров был отмечен благодарностью Губернатора Санкт-Петербурга.

Проходят годы, но он все так же верен избранной в молодости профессии, работает линейным водителем, занимается перевозками пассажиров по городу.

В числе прочих работников Первого троллейбусного парка к 70-летию юбилею начала троллейбусного движения в Ленинграде - Санкт-Петербурге была отмечена благодарностью Губернатора Санкт-Петербурга также водитель Нелли Васильевна Мельникова. В этом парке она трудится с 29 марта 1958 года. А линейным водителем она стала в 1962 году. В ее послужном списке также несколько десятков поощрений: грамот, благодарностей,



премирования за добросовестный труд.

Есть у Нелли Васильевны и знак 4й степени "За безаварийную работу". Пришла она в парк совсем юной девушкой, а сегодня ее трудовой стаж превысил 48 лет. И все годы - в одном парке, в одном трудовом коллективе. Выйдя на пенсию, Нелли Васильевна не порвала с выбранной профессией и ставшим почти родным коллективом. Она продолжает трудиться водителем троллейбуса, но теперь не на линии, а на служебных машинах. В ее задачи теперь входит доставка эксплуатационников - водителей и кондукторов на смену и со смены. И сегодня все так же востребованы ее профессиональный опыт и водительское мастерство.

Валерий МЕЖОННЫЙ

ЕСТЬ ТАКОЙ ЦИКЛ НА РАДИО

15 ноября в программе нашего городского радио "Петербург" "Город и горожане" вышла в эфир юбилейная, 50-я, передача из цикла "Память сердца", посвященная литературе, преимущественно поэзии и песенному творчеству о Великой Отечественной войне и Победе. Главными героями цикла, разумеется, стали фронтовики, но не мало внимания уделяется и творческим судьбам представителей последующих поколений - детей войны и тех, кто родился уже после дня Победы.

Во многих передачах звучали песни сатирического характера, например, "барон Фондершпик" Александра Федоровского; интересно, что инициатор и автор этого цикла Н.Н. Сотников познакомился с А. Федоровским на первой своей практике в газете "Трудовая Победа" Ломоносовского фарфорового завода, где Федоровский

работал в качестве литературного сотрудника.

Наши слушатели познакомились подробнее с творчеством, как военных, так и послевоенных поэтов: А. Твардовского, М. Исаковского, К. Симонова, представители более младшего возраста: М. Дудина, Л. Хаустова, Н. Доризо, А. Межарова, М. Матусовского, А. Суркова, А. Фатьянова и многих других.

Перед нами своеобразный лекторий, посвященный поэзии второй половины 20 века. Цикл продолжается. В планах передача, посвященная детской литературе, поэтам послевоенного поколения, которые изобразили войну иначе, чем школьники и студенты, ушедшие на фронт. Желающие приобщиться к этому циклу могут прослушать его в первую и третью среду каждого месяца в 18.00 на частоте 4,3 УКВ радио "Петербург".

Денис ЛИСНЯК

СКОРБИМ

13 ноября 2006 года после длительной и тяжелой болезни, на 83 году жизни скончалась

Мельникова Елена Юлиановна, проработавшая в системе ТТУЛ с 1945 по 1979 г.г. в качестве счетовода, бухгалтера Службы движения, техника и инженера по технике безопасности в Службе подвижного состава, начальника Технического отдела трампарка Кировского района, директора и начальника трампарка имени Володарского, начальника Технического отдела СПС.

Елена Юлиановна была первой женщиной - директором парка в нашем городе, отработав в нем с 1966 по 1977 годы.

Высококвалифицированный инженер, прекрасный организатор производства, хороший друг и чуткий человек, она много сделала для развития ленинградского трамвая и воспитания молодых специалистов, рабочих, водителей.

Елена Юлиановна навсегда останется в нашей памяти.

Товарищи и друзья

ТРАМВАЙ НИЖНЕГО НОВГОРОДА

20 мая 2006 г. исполнилось 110 лет электрическому трамваю Нижнего Новгорода - старейшему в Российской Федерации, если пренебречь питерскими ледовыми переправами через зимы 1895 г. Увы, но в "столице Поволжья" торжества ограничили программой для самих электротранспортников по давнишней схеме "торжественная часть - концерт - банкет". Наряду с "не совсем круглой датой", в этом была повинна и развернувшаяся как раз минувшей весной реконструкция одного из действующих до сих пор перегонов трамвайной сети 1896 г. - по Рождественской улице. Впервые за многие десятилетия (!), там были полностью заменены 1090 м двойного пути, 1030 м параллельной водопроводной и 140 м - канализационной магистралей диаметром до 225 мм. При этом подземные коммуникации были выполнены из современных пластиковых труб с гарантированным 50-летним сроком службы: теперь трамвай там явно не закроет "во имя борьбы с блуждающими токами"! Еще одной целью реконструкции стал, к сожалению, демонтаж стрелок и кривых в направлении Похвалинского съезда, лишившегося трамвайной колеи годом ранее: обещано, что это будет способствовать ускоренному строительству новой линии метро за счет "устранения помех большегрузному автотранспорту на крутом уклоне".

Обновленную Рождественскую улицу планировалось торжественно открыть к очередному Дню Города 10 сентября, тем

более, что Нижний Новгород праздновал тогда собственное 785-летие. Однако, важность магистрали для горожан и туристов (как раз там находится Речной Вокзал!) заставила ускорить работы: уже 21 августа по обновленным путям торжественно проследовала "Татра Т-3М" № 2112. Среди всеобщего ликования как-то "забылись" изначальные планы пустить первыми на "старую - новую" линию сохраняемые на ходу музейные вагоны: КМ, МТВ-82 или питерский ЛМ-49 ... Зато в 2006 г., впервые за почти 20 лет, удалось капитально отремонтировать 3650 м городских трамвайных линий (включая 1090 м - по ул. Рождественской) и заключить договоры с заводами-поставщиками нового подвижного состава, благодаря которым уже через пару лет, как минимум, исторический центр города, район Нижегородской Ярмарки и Московского железнодорожного вокзала будут обслуживать исключительно современные, красивые, вместительные, экономичные трамваи и троллейбусы. Есть также задумка возродить один из "элеваторов" 1896 г., как именовались тогда в Нижнем Новгороде ... старейшие фуникулеры всей России: он позволит туристам, прибывающим в город теплоходами, осматривать Кремль и центральные кварталы, вовсе не пользуясь автотранспортом или перегруженными местным населением трамваями! Ну а в минувший День Города для любителей старины у кремлевских стен демонстрировались автомобили из коллекции ГАЗа ...

Коль скоро речь зашла о транспортной

истории, зададимся вопросом: сколько лет может выходить на обычные, пассажирские маршруты крупного города трамвайный вагон? ПЯТЬДЕСЯТ! - ответили 31 марта 2006 г. электротранспортники Будапешта, организовав юбилейное катание всех, того желавших, в отметившем именно полувековой юбилей поезда из вагонов №№ 3200-3203. Эти ровесники и во многом аналоги давно ушедших с питерских проспектов ЛМ+ЛП-49 до сих пор продолжают обслуживать венгерскую столицу, правда, потихоньку выходя из строя да переводясь на все более окраинные маршруты. В день юбилея они снова появились среди центральных кварталов, даже невзирая на опасно поднявшийся по весне, затопивший кое-где пути на набережных Дунай! Ну а на следующее утро 1 апреля будапештцев ожидала презентация уже новейшего шарнирсочлененного трамвая "КОМБИНО" с низким полом: первого из 40 таких вагонов, заказанных предприятию немецкого "Сименса" в соседней, можно сказать, Вене ...

А вот администрация подмосковного Ногинска предпочла отметить городское 225-летие 27 августа 2006 г. не периодически обещаемой, анонсировавшейся и на наших страницах модернизацией трамвайной сети (там так и курсируют пока всего-то ... 4 вагона!), но возведением монумента Екатерине II, нескольких цветников да фонтанов (что-то останется от них после близящейся зимы?!). Что ж, каждый понимает мир по-своему ...

Николай СЕМЕНОВ

РАСТУТ РЯДЫ ПРОФСОЮЗА

Профсоюзная организация 3-го троллейбусного парка насчитывает 372 человека, что составляет 62 процента от численности всего коллектива. Ведется агитация по приему в профсоюз новых работников. Только за последние три месяца в профсоюз вступил 21 человек. Активную роль в "агитации за профсоюз" играет один из профсоюзных активистов парка, заместитель директора по эксплуатации В.Ю. Емелин. Среди его непосредственных подчиненных - "львиная доля" членов профсоюза всего трудового коллектива, а именно 256. Остальные - из депо, ИТР и служащие.

По сведениям, полученным от председателя профкома Г.С. Крыловой, немало у них и ветеранов профсоюза. 66 из них имеет уже более чем 30-летний стаж, а два работника парка: начальник производственно-технического отдела Н.П. Вихров и инженер по охране труда Л.Ф. Матвеева состоят в профсоюзе более чем 50 лет. Всех ветеранов профсоюза - и "обычных", и почетных - будут торжественно чествовать на отчетном собрании, которое состоится в конце ноября. Соответственно вручат им "серебряные" и "золотые" значки, а также денежные выплаты, как это делается во всех профсоюзных организациях обособленных структурных подразделений СПб ГУП "Горэлектротранс".

Активное участие члены профсоюза 3-го троллейбусного парка принимали в Спартакиаде профсоюза, посвященной 70-летию начала троллейбусного движения в Ленинграде - Санкт-Петербурге. Всего во всех видах спорта от парка участвовал 21 человек. Они завоевали по общим итогам Спартакиады 2-е место.

Проводятся и "внутрипарковые" соревнования и спортивные игры. Так летом нынешнего года проводилось первенство коллектива по биллиарду. Спорт вообще здесь любят, особенно волейбол, оборудована в парке хорошая волейбольная площадка, на которой просто не прекращаются игры все лето - в обеденный перерыв. Фактически в парке три волейбольных команды - в цехах ремонтных и в отделе эксплуатации, - ведущие между собой непрекращающийся принципиальный спор за первенство. Но зимой не выйдешь на открытую площадку. Что

же делать любителям волейбола? Профком парка нашел выход, стали оплачивать и снимать на зиму - волейбольную площадку в соседнем с парком спортзале, принадлежащем "Ленгазу". Спортсмены остались довольны, теперь их игры не прекращаются круглый год.

Члены профсоюза 3-го парка принимают активное участие во всех мероприятиях, проводимых профкомом Первичной профсоюзной организацией ГУП "Горэлектротранс": в различных экскурсиях, поездках выходного дня. Но бывает так, что профком парка устраивает и свои поездки или экскурсии. Например, в воскресенье 12-го ноября была организована экскурсия на пивзавод "Балтика", которую оплатил профсоюз. В ней приняли участие 19 человек. Для них выделили гида - работника пивзавода, который проводил их по территории, рассказал и показал процесс изготовления различных сортов пива, других напитков, которые здесь производятся, например, минеральной воды. После этого был организован стол для дегустации различных напитков. В дегустации мог принять участие любой экскурсант. В ходе ее рассказывалось о разных сортах пива, об их свойствах и качестве, обучали также "правильному" употреблению этих напитков. А в заключение мероприятия каждому его участнику был подарен своеобразный сувенир: пивная кружка. Экскурсия по пивзаводу продолжалась в течение трех часов и очень понравилась каждому участнику. А после ее окончания автобус, оплаченный профсоюзом, доставил всех экскурсантов домой.

В некоторых мероприятиях, проводимых в парке, профком принимает участие вместе с администрацией.

Был оформлен стенд ветеранов СПб ГУП "Горэлектротранс", на нем разместились фотографии работников парка, которые трудятся в электротранспортном предприятии не меньше четырех десятков лет. В парке таких оказалось 5 человек. Теперь этот стенд установлен при входе в парк, в фойе. Оформили также к 70-летию юбилею начала троллейбусного движения стенгазету, где отразили все "вехи истории" этого транспорта.

Валерий МЕЖОННЫЙ

ТРАМВАЙ БЕРЛИНА

Как, наверное, известно многим, трамвайный вагон "был впервые двинут электрической силою" на нашей, питерской земле в начале осени 1880 г. (может, хоть к предстоящему столетию начала массовой электрификации трамвайных линий то место наконец будет отмечено достойным памятным знаком?!) Однако, Истории было угодно, чтобы первую практически работавшую линию электрического трамвая открыла (менее, чем год спустя) и до сих пор небезызвестная немецкая компания "Сименс" в южных предместьях Берлина, и проработал тот маршрут, постепенно модернизируясь, вплоть до экономического кризиса начала 1930-х годов ...

Нынешнее 125-летие той берлинской электрической линии пришлось, увы, на самый канун ... очередного чемпионата мира по футболу, и отмечено было более, чем скромно! 14 мая 2006 г., на пару дней ранее исторической даты, зато - в воскресенье, одним из старейших трамвайных депо Берлина - Кёпеник - был устроен, по такому случаю, "День открытых дверей" с демонстрацией всем желающим недоступных обычно производственных помещений, в которых предстала богатая коллекция сохраненных и реставрированных вагонов прошлого, начиная хоть и не с 1881 г., но - уж точно от рубежа XIX-XI столетий. Четверть века назад именно столетие линии Сименса немало помогло поиску и возрождению тех трамвайчиков. Руководители тогдашней Германской Демократической Республики даже подумывали превратить оградный маршрут на Альт Шмёквиз в заповедную линию, обслуживаемую исключительно вагонами-ветеранами, но ... пока шла реставрация, последовало воссоединение Германии, современные законы которой допускают транспорт-ретро на городские улицы лишь в ходе эпизодических юбилейных демонстраций, надежно "прикрываемых" полицией и техническими службами! Сохранившую же колорит начала XX в. линию на Альт Шмёквиз ныне и вовсе предписано разобрать как "опасно устаревшую" еще до конца текущего года: ее реконструкция обошлась бы не менее, чем в 4 млн. евро, тогда как пассажиропоток - совсем мал.

Однако, в целом, трамвай Берлина отнюдь не сдает позиции! Вскоре же после юбилея, 28 мая, была торжественно открыта новая линия по Бернауэр штрассе к Северному вокзалу через районы, еще не так давно разделенные достопамятной Стеной. Со знаменитой корпорацией "Бомбардье" подписан Протокол о Намерениях, предусматривающий поставку, начиная с 2010 г., 210 новейших шарнирно-сочлененных, с полностью низким полом, трамвайных вагонов на сумму 570 млн. евро. Часть этого подвижного состава будет иметь двухстороннюю компоновку, и это позволит вводить новые линии в строй небольшими отрезками, без обязательного устройства всякий раз на конце оборотных петель. Кстати, отвлечение сил и средств на чемпионат мира по футболу не позволило завершить еще одну трамвайную новостройку: линию к торжественно открытому в тот же воскресный день 28 мая берлинскому Главному вокзалу, да и вообще бюджет германской столицы оставляет пока желать много лучшего ...

Николай СЕМЕНОВ

НОВЫЕ ТРОЛЛЕЙБУСЫ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ

Троллейбус, как известно, одна из важных составляющих парка городского транспорта общего пользования в 88 городах России. И надо сказать, что троллейбусный транспорт до 1991 г. развивался весьма интенсивно: тогда было более 160 троллейбусных депо, 1 тыс. электротяговых подстанций, свыше 4,35 тыс. км линий эксплуатационных путей (в однопутном исчислении). Троллейбусный парк на 01.01.1991 г. насчитывал 13847 троллейбусов, а объем внутригородских пассажирских перевозок составлял 8884 млн. чел.

С 1991 г. поставки троллейбусов из-за пределов России прекратились. Вследствие естественной убыли, число троллейбусов, выходящих на маршруты, начало постепенно сокращаться, поэтому уже в 1993 г. правительство РФ приняло федеральную целевую программу, предусматривающую развитие производственно-технической базы городского электрического транспорта и ввод новых мощностей по разработке и выпуску троллейбусов.

Реализация программы возлагалась на энгельский троллейбусный завод "Тролза" (бывший завод имени Урицкого, ЗИУ).

С 1995 г. этот завод начал производство первого поколения российских троллейбусов Тролза-52642", оборудованных не применявшейся у нас ранее тиристорно-импульсной системой управления тяговым электродвигателем, позволяющей экономить, по сравнению с троллейбусами ЗИУ, до 25-30 % электроэнергии.

Создателям нового троллейбуса удалось решить и многие другие проблемы. Прежде всего - проблему надежности. Для этого они применили новый управляемый мост; упростили схему привода управляемых колес; ввели комплексную антикоррозионную защиту кузова. Причем все сделали на средства самого предприятия, а не за счет федерального бюджета, как было во времена СССР.

С 1996 г. освоено в серийном производстве еще один троллейбус - "Тролза-52643", который оснащен весьма экономичной системой управления приводом (систе-

ма "Сибас" фирмы "Сименс"). Данный троллейбус - результат совместной работы завода "Тролза", акционерной электротехнической фирмы "Динамо" и немецкого концерна "Сименс".

В 1997 г. на производство поставлена новая, шарнирно-сочлененная модификация серийного троллейбуса, получившая индекс "Тролза-6205", на которой тиристорная система управления заменена более простой реостатно-контакторной. В конце 1990-х годов начал выпуск прототипа семейства троллейбусов - "Тролза6206", а на исходе 2000 г. к серийному производству была подготовлена модель "Тролза-5275". Кроме того, в 2000 г. появился опытный образец нового троллейбуса "Тролза-5264-02 Слобода", специально предназначенного для небольших городов с узкими улицами. Он двухосный, оборудован асинхронным тяговым электродвигателем, максимально унифицирован с троллейбусом "Тролза-5264-01 Столица".

Освоение производства новых моделей троллейбусов дает возможность поднять некогда довольно мощную, а в начале 1990-х годов всеми забытую область российского машиностроения - троллейбусостроение, полностью удовлетворить потребности страны в троллейбусах и получить новые рабочие места в данной подотрасли. Особенно если учесть, что созданием современных троллейбусов сейчас занимаются специалисты не только в Энгельсе, но и во многих других регионах России. Например, архангельское ОАО "Северный троллейбус" выпускает троллейбусы "Ельч ТЕА-120МТ"; вологодское ОАО "Вологодский механический завод" ВМЗ-5298 "Лидер" и ВМЗ-463 "Пионер"; ОАО "Петербургский трамвайно-механический завод" ПТ-5283; уфимское ОАО "Башкирский троллейбусный завод" БТЗ-5276 и БТЗ-52761; волгоградское ОАО "Волгоградский завод транспортного машиностроения" ВЗТМ-5284. Начали выпуск троллейбусов также фирмы стран ближнего зарубежья и стран-участниц бывшего СЭВ. В частности, МАЗ (Белоруссия), днепропет-

ровский "Южмаш" (Украина), "Аутосан" (Польша, г. Санок), "Шкода" (Чехия).

Все они работают над новейшими моделями троллейбусов, отвечающих современным требованиям к эргономике, комфортабельности, удобству управления и энергосбережению.

Так, волгоградский ВЗТМ-5284 имеет салон с удобной планировкой, вмещает 118 пассажиров, из которых 28 располагаются на сиденьях. К конструктивным его особенностям можно отнести несущую раму, сваренную из открытых профилей, а также то, что значительная часть тягового оборудования размещена на крыше; система управления тяговым электродвигателем - реостатно-контакторная; наружные панели - оригинальной формы, изготовлены из стеклопластика. В результате повышены долговечность кузова и электробезопасность, значительно снижен уровень шума. При полной массе 18,4 т максимальная скорость троллейбуса составляет 70 км/ч, а с места до 50 км/ч он разгоняется за 26 с. На базе этой модели разработан даже вариант для эксплуатации в горных условиях. Волгоградский завод способен выпускать в настоящее время до 200 троллейбусов в год.

Петербургский четырехдверный троллейбус ПТ-5283 прошел испытания и принят межведомственной комиссией в эксплуатацию. С 2001 г. начато его промышленное производство. К особенностям конструкции ПТ - 5283 относятся хорошо продуманная планировка салона, рациональное расположение дверей, позволяющее сократить время посадки и высадки пассажиров. Уникальная система маршрутных указателей, выполненная на светоизлучающих диодах повышенной яркости и обеспечивающая практически мгновенную смену номеров маршрутов; оригинальная гидропневматическая подвеска, придающая троллейбусу высокую плавность хода и возможность сохранять постоянство положения подножек относительно дороги, тоже способствуя тем самым удобству входа и выхода пассажиров; наличие прибора контроля тока утечки,

•
•
монтаж высоковольтного оборудования на изолированной платформе на крыше, прокладка жгутов электропроводки в изолирующих коробах.

Интересны разработки МАЗа. Например, МАЗ-103Т отличается выразительной внешней архитектурой, удачной планировкой пассажирского салона, низким расположением уровня пола, повышенной комфортабельностью. Несущий кузов этого троллейбуса выполнен в виде силового каркаса, сваренного из стальных труб и профилей, имеет высокую коррозионную стойкость, поскольку в наружной облицовке использованы

стальной оцинкованный лист, стеклопластиковые панели и алюминий. Для посадки и высадки предназначены три широкие двухстворчатые двери, которые открываются с помощью пневмопривода. Сиденье водителя снабжено пневмоподвеской и механизмами для пространственной регулировки положений подушки и спинки. Передняя независимая подвеска на поперечных рычагах оснащена двумя пневматическими баллонами и таким же числом регуляторов положения кузова, что обеспечивает высокую плавность хода троллейбуса. Рабочая тормозная система - пневматическая, двухконтурная, с отдельными приводами тормозов передней и задней осей, имеет в своем составе АБС. Встроенная система диагностики отслеживает работу всех электроагрегатов, в случае неисправности любого из них подает световой или звуковой сигнал.

На перечисленных моделях троллейбусов применяется практически все, что нарабатывали к настоящему времени теория и практика. Особенно на новых моделях. Например, их создатели часто обращаются к автобусным кузовам, так как лобовая часть последних рассчитывается на поглощение энергии удара при столкновениях. Нормой стала тиристорно-импульсная система управления с рекуперацией электроэнергии, аксиомой - точка зрения, что в качестве привода колес в перспективе будет применен асинхронный электродвигатель. Принимаются конструктивные и технологические меры, способствующие значительному увеличению ресурса. Возрастает мощность тяговых двигателей, а следовательно, и максимальная скорость троллей-



бусов. Их дизайн, уровень комфорта для водителя и пассажиров непрерывно улучшаются. Решается задача повышения провозной способности путем создания так называемых "следовых" троллейбусов. Создаются системы автоматизации подъема и опускания штанг токоприемника, а также автоматические устройства для подсчета пассажиров.

Многое из перечисленного находится еще в стадии НИОКР, но главное - работы ведутся. Значит, есть все основания утверждать, что троллейбусные депо российских городов будут пополняться достаточно совершенными машинами отечественного производства. Хотя, может быть, и не так быстро, как хотелось бы. В городах России, видимо, начнут поступать троллейбусы и из дальнего зарубежья (например, в Москве уже прошли испытания итальянский троллейбус "Бреда" и венгерский, созданный на базе автобуса "Икарус-412"). Таким образом, на троллейбусном рынке появляется конкурентная среда. Но это, как следует из сказанного выше, - конкуренция "на равных". Она будет только способствовать дальнейшему развитию отечественного троллейбусостроения.

Журнал «Автомобильная промышленность» № 5
К. Н. КАРМАНОВ, Оренбургский государственный университет

ПТЗ-5283 (Санкт-Петербург)

Технические характеристики:

Длина, мм - 12 265

Ширина, мм - 2 500

Высота, мм (с вынесенным на крышу электрооборудованием) - 3 420

Пассажировместимость, чел. - 110

Количество пассажирских мест для сидения, ед. - 18+1

Троллейбус имеет 4 двери, 3 двухстворчатые поворотно-сдвижного типа для посадки и высадки пассажиров и одна одностворчатая для водителя

Масса снаряженного троллейбуса, кг - 12 540

Масса максимальная конструктивная, кг - 20 163

Максимальная допустимая скорость движения на горизонтальном участке пути при номинальной нагрузке и напряжении контактной сети 550В, км/час - 60

Максимальный преодолеваемый подъем при полной конструктивной массе, % - 12

Время разгона троллейбуса с места до скорости 40 км/час с полной конструктивной массой, сек. - 18

Система управления тяговым электродвигателем - транзисторно-импульсная на базе IGBT транзисторов

Мощность тягового электродвигателя, номинальная, кВт - 170

Троллейбус оборудован прибором контроля тока утечки типа ПКТУ

ПРИНЦЕССА ДАГМАР И ИМПЕРАТОРСКИЙ ПРЕСТОЛ РОССИИ

Окончание. Начало в № 45

Так бесславно на 304-году правления Россией династией Романовых закончилась ненавистная народу царская власть. По воле судеб, начавшись 21 февраля 1613 г. в Ипатьевском монастыре, близ Костромы, когда 16-летнего Михаила Романова назвали царём, Российский престол пал со смертью Николая II в Ипатьевском доме в Екатеринбурге.

Здесь напрашивается вопрос: "А были ли русскими наши цари-императоры?" Исходит этот вопрос из того факта, что все русские цари и великие князья, начиная с послепетровских времён, с правления Екатерины I, с февраля 1725 г., брали себе жён из иностранных королевских и княжеских семейств, главным образом германских. Исключением составляла как раз датская принцесса Дагмар, т.е. Мария Фёдоровна. Это было связано с переменной вероисповедания, ибо только немецкое вероисповедание допускало такое, это были цивилизованные европейские страны - как Германия, так и Дания. Из 13 царствующих особ на Руси чистокровными немками были две Екатерины. Две другие царицы: Анна и Елизавета, дочери Петра I, были русскими, а вот все остальные, т.е. 9 в разной степени - немецко-русскими царями. Но ведь не кровь, в основном, определяет национальную принадлежность. Сколько полезного и ценного для России сделала, например, немка Екатерина II. Также переживала за свою новую

Родину и прожившая в России 55 лет императрица Мария Фёдоровна. Дальнейшая судьба её сложилась так. В апреле 1919 г. 72-летняя мать последнего царя с двумя дочерьми Ксенией и Ольгой, а также с великим князем Николаем Николаевичем были взяты у ялтинского побережья Крыма, где они тогда находились, на борт британского крейсера "Мерлборо", присланным сестрой Марии Фёдоровны, английской королевой Александрой. Их доставили в Лондон, а затем они переехали в Копенгаген, где разместились в одном из флигелей дворца датского короля, племянника Марии Фёдоровны, Христиана X.

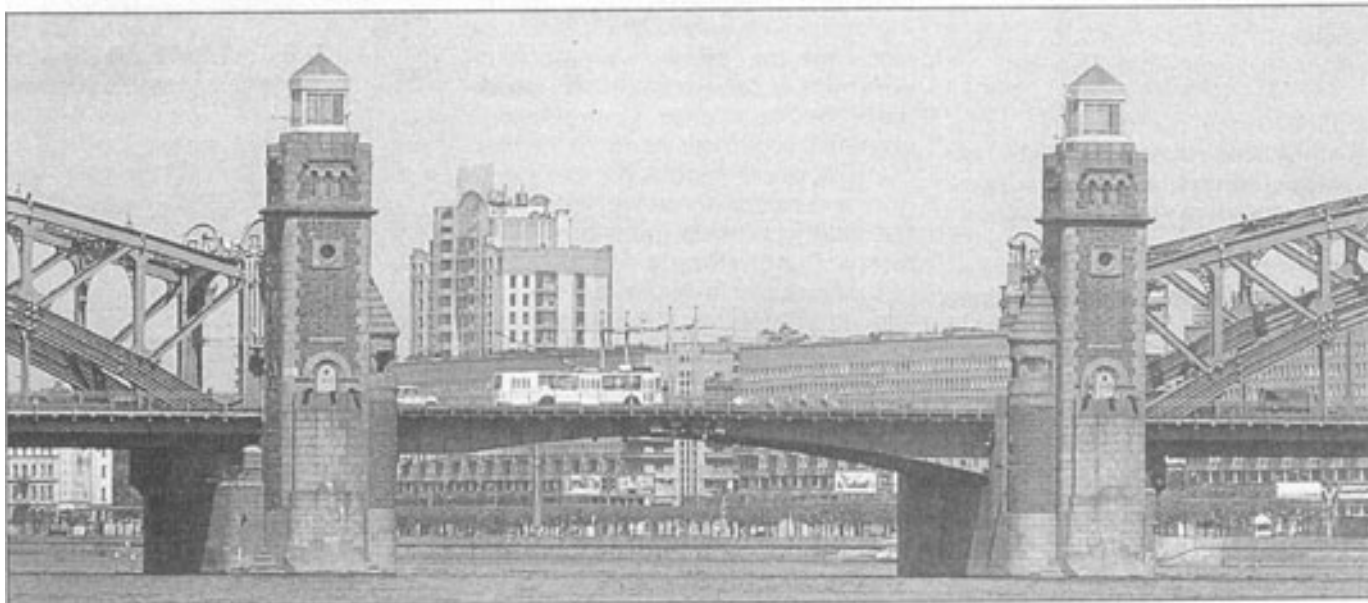
Отношения русской императрицы с племянником не складывались, и только после вмешательства английской королевы, её сестры, Георг V, король Англии, назначает ей пенсию в размере 10 тысяч фунтов стерлингов в год, жизнь её наладилась. 13 октября 1928 г. Мария Фёдоровна на 81 году жизни скончалась и была похоронена в старинном Роскилльском соборе в Копенгагене в усыпальнице датских королей. Её заветным желанием было покоиться после смерти в российской земле, там где покоятся её муж и все сыновья.

Старшая дочь императрицы, Ксения, прожила остаток жизни в предместьях Лондона, младшая, Ольга, жила с матерью и ещё 20 лет после её смерти, а в 1948 г. переехала в Канаду, где вела своё хозяйство. Умерли они обе в 1960 г. Великие князья Николай

Николаевич и Кирилл Владимирович обосновались, - один в Париже, другой в Мюнхене. Оба они претендовали на русский престол. Кирилл Владимирович в августе 1924 г. провозгласил себя императором всероссийским. Оба наследника долго конфликтовали по поводу российского престола, а закончился он смертью Николая Николаевича в 1929 г., через девять лет скончался и Кирилл. Другой наследник престола, Дмитрий Павлович Романов, в 1926 г. женился на богатой американке и долгое время проживал в штате Флорида. Умер он в 1941 г. в Швейцарии от туберкулёза. В настоящее время за рубежом проживают более 50 "наследников" русского престола, однако, это уже другая история и к самой России отношения не имеет.

К торжественной церемонии захоронения останков императрицы Марии Фёдоровны в нашем городе были открыты две выставки "Император Александр III и императрица Мария Фёдоровна" в музее Российской академии художеств и в Центральном выставочном зале «Манеж», где представлена живопись, прикладное искусство, фотографии и документы, отражены основные моменты жизни августейшей четы. В Павловском дворце в Гатчине открыты музейные экспозиции, связанные с жизнью семьи Александра III. Недавно выпущены две книги, одна - это дневники Марии Фёдоровны, другая - переписка Александра III и Марии Фёдоровны.

Ю.М.ЛЬВОВ



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

Адрес редакции: 190000, г. Санкт-Петербург, ул. 3.Росси, д.1/3. Ком. 205, 209

Редактор: Александр Верховный
Тел. редактора: 710-44-93 2599 (м.)

Отпечатано в типографии 000 "Издательство Русь". Лицензия ПЛД № 69-152 от 25.12.1995 г.

190031. СПб. • Столярный пер. • д. 18/69. Тел.: 315-97-35. E-mail: itr_rus@mail.ru
Home page: www.rus-izdat.fu

Комп. набор, верстка: Екатерина Ильина

Подп. в печать 23.11.2006 г.
Тир. 2000 экз. Зак. 190.11