

№ 1-3 (6278-6281)
27.12.2006 г.

Ленинградские

МАГИСТРАЛИ



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

9000 ДНЕЙ



Да Завоевует
ПОБЕДА!

2164

ОСТАРОВНА
-ТРАМВЯ
4 5 7 12

Дорогие работники ГУП «Горэлектротранс»!

Нам с Вами выпало счастье жить и работать в одном из красивейших городов Мира. В эти январские дни вот уже шестидесятилетний все мы вспоминаем людей, благодаря которым город-фронт стал Невской Твердыней, прошел через множество лишений и испытаний, но не сдался врагу.

27 января — наш Ленинградский День Победы. От всей души поздравляю Вас с этим праздником — светлым и одновременно грустным — Днем снятия блокады Ленинграда. Вокруг нас живет немало участников той героической эпопеи, некоторые из них до сих пор трудятся в нашем коллективе. Низкий поклон блокадникам — людям, отстоявшим не только свою свободу, но и право на жизнь последующих поколений. Давайте будем к ним еще более внимательны. Почтим память павших, но не сдавшихся ленинградцев, наших братьев и сестер, наших отцов и матерей. Беспрецедентная история обороны Ленинграда — это история героизма, ставшего в то время прозой дней, история подлинной любви к своему городу.

День снятия блокады — это праздник на все времена.

Директор ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»
Александр Александров



Глава «Горэлектротранса»: У трамвая - большое будущее

Модели трамваев мира с сегодняшнего дня можно увидеть в музее железнодорожного транспорта на Садовой. Московский коллекционер представил свое «собрание» петербургскому зрителю. О нынешнем дне питерского трамвая, которому в этом году исполнится ни много ни мало 100 лет, об итогах года минувшего и планах на будущее - в эксклюзивном интервью директора ГУП «Горэлектротранс» **Александра Александрова**, которое он дал «Фонтанке» накануне нового года.

- Александр Николаевич, сто лет трамваю - это много или мало?

- Я считаю, это много. Треть из трехсотлетней истории нашего города. Подумайте, первые трамваи поехали по Петербургу в самом начале прошлого века, люди еще на лошадях ездили по улицам. Трамвайное столетие - своего рода отражение бурного двадцатого века. И что бы ни происходило, наши вагоны всегда приходили на помощь горожанам, за исключением разве блокады, но и в то сложное время, как только появилась возможность, движение было возобновлено.

- Многие говорят, что трамвай - машина прошлого, что этот транспорт устарел.

- Давайте уточним, устарело что?

Те трамваи, что открывали движение сто лет назад, конечно, устарели, как и более поздние модификации, те же «американки» и «аквариумы». Сегодня мы приобретаем современную тех-

нику, с совершенно другим уровнем комфорта и системой управления, у новых трамваев начинка электронная, и даже бортовой компьютер есть, как в иномарке. Но и традиции наши бережем: мы намерены возродить цветные маршрутные огни, раньше по сочетанию двух цветов было очень удобно определить номер маршрута. Вообще же я хотел бы всех читателей пригласить в наш музей на Васильевском острове, теперь он открыт для посещения каждую вторую и четвертую субботу месяца. Там можно увидеть, как изменились вагоны за сто лет. К слову, и в мире-то трамвай не считают устаревшим. Последний пример - в середине декабря в Париже открыли уже третью по счету линию.

- Но ведь там и трамвай другой, у нас он медленный, неповоротливый, и пассажиров мало возит.

- Не соглашусь с Вами. На самом деле количество перевезенных электротранспортом пассажиров на протяжении последних лет остается неизменным: объем перевозок трамваем и троллейбусом не уменьшается: 475 миллионов пассажиров в год. Стабильным остается и количество проездных карточек на трамвай и троллейбус, что свидетельствует о постоянстве пассажиропотоков. Что же касается низких скоростей движения, то здесь многое зависит от дорожной ситуации. Посмотрите, как часто бывает: одна машина, везущая 2-3 человек, не дает проехать трамваю, в котором сотня пассажиров. В мире

трамвайные пути стараются отделить от дороги, и в этом есть смысл.

- Но и сами пути находятся в плохом состоянии ...

- Так мы их ремонтируем! Недоремонт в прошедшие годы был просто огромный. В 2006 мы привели в порядок рельсы на Кузнечном и Свечном, так там ремонт в последний раз делали больше тридцати лет назад! Вообще прошедший год был для нас рекордным: около миллиарда рублей потрачено на ремонт, более тридцати километров удалось привести в порядок, по новейшей технологии отремонтировано 25 переездов. В числе адресов и Московский проспект, и Бухарестская улица, и многие другие линии. Сняты ограничения скорости на ряде важных магистралей, это значит, что трамваи там будут ходить быстрее.

- А как же линия ускоренного трамвая?

- Будет. Важно ведь не просто отремонтировать пути, надо, чтобы трамвай не задерживался на светофорах. Сейчас на проспекте Просвещения - там будет первая ускоренная линия - начат монтаж такой системы. К юбилею трамвая - в сентябре - там пойдет маршрут № 100. Он станет не только юбилейным, но и первым ускоренным.

- А что еще будет сделано к этой дате?

- Событий много. Мы считаем, что юбилейный год уже начался, начался юбилеем троллейбуса. Готовится книга о петербургском трамвае, мы обязательно отметим день памяти блокадных трамвайщиков 15 апреля. Кульминацией этой череды событий станет парад трамваев по городу в день столетия - 29 сентября. Повторюсь, в нашем музее собраны практически все образцы.

- Как бы Вы определили значение государственного предприятия «Горэлектротранс»?

Государственные предприятия транспортной отрасли - это своего рода гарантия, что жизнеобеспечение мегаполиса не будет нарушено. Как показывает мировая практика, отсутствие таковых приводит к тому, что частные фирмы начинают диктовать свои условия. Ну а электрический транспорт - еще и экологически чистый. Не зря же во всем мире к нему сейчас возвращаются. У нас ситуация несколько иная, мы вынуждены конкурировать с маршрутками, которые ездят по трассам трамваев и троллейбусов, еще и цены снижают, а потом требуют от города дополнительных дотаций. Но порядок в городе наводится, и мы убеждены, что у трамвая и троллейбуса в Петербурге большое будущее.

Беседовала Наталья Иванова

Поздравляем!

Администрация Центрального района сообщает, что команда работников Вашего предприятия заняла 4 место в Спартакиаде производственных коллективов, управлений и ведомств по итогам 2006 года.

Благодарим Вас за участие в спортивной жизни района и надеемся на дальнейшее сотрудничество в рамках Спартакиады – 2007.

Поздравляем с Новым годом!

Желаем Вам спортивных успехов.

Заместитель главы
Администрации С. В. Кузницкая

ДЕТЕЙ ДО 8 ЛЕТ МОЖНО ВОЗИТЬ БЕСПЛАТНО

Петербуржцы смогут бесплатно перевозить неограниченное количество детей до 8 лет в общественном транспорте. Соответствующий законопроект утвердили в окончательном, третьем чтении городские парламентарии. Кроме того, документ предусматривает предоставление льгот на проезд в общественном транспорте учащимся всех образовательных учреждений независимо от форм собственности.

«Смена» № 218/24.11.2006

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ДЕНЬ ПОБЕДЫ

Уважаемые ветераны Великой Отечественной войны и жители блокадного города!

27 января 1944 года - особая дата в истории нашей страны. В этот день закрылась одна из самых героических страниц Великой Отечественной - была окончательно снята блокада Ленинграда.

Оборона города стала символом мужества и силы духа народа и его вооруженных сил.

900 долгих дней и ночей, преодолевая голод и холод, защищали ленинградцы свой город. Под бомбежками и артиллерийским обстрелом они трудились на военных заводах, в составе дивизий народного ополчения сражались с врагом. Каждая пядь земли обильно полита кровью защитников Ленинграда. И город выстоял. Город победил.

Подвиг и Победа защитников Ленинграда навсегда останутся в памяти народа. И наш долг - всегда помнить о тех, кто отдал свою жизнь за победу над фашизмом.

Низкий поклон ныне здравствующим ветеранам фронта и тыла, тем, кто и сегодня продолжает

трудиться на городском электрическом транспорте, сердечная благодарность за то, что сегодня мы живем под мирным небом.

Примите, дорогие ветераны, самые искренние пожелания крепкого здоровья, будьте сильнее, не падайте духом, живите долго, мира и благополучия вам и вашим семьям!

Поздравляем Вас, уважаемые ветераны, с 63-й годовщиной полного снятия блокады Ленинграда!

Хотя давно уже блокады нет,

И город, и страна живут

в покое,

Есть день для города особый

в январе,

Особое число -

двадцать седьмое.

Ведь это ленинградский День
Победы.

С праздником, ветераны! С

уважением,

по поручению профсоюзного
комитета Первичной

профсоюзной организации

ГУП «Горэлектротранс»

Силина Нина Павловна

Резвых Игорь Николаевич

ЭКОНОМИСТ - ВОДИТЕЛЬ ТРАМВАЯ

Характеризуя послевоенный Ленинград, сразу приходит на ум определение «безотцовый». В то время это касалось практически каждого ребенка. К сожалению, к ним относятся и Исаак Аронович Цейкинский. Он рано потерял отца, а матери пришлось одной поднимать двоих детей, что после войны было особенно трудно.

О блокаде Исаак Аронович помнит плохо, ведь ему было чуть больше трех лет. Иногда в памяти выскакивают какие-то отдельные моменты, которые даже трудно описать.

- Помню постоянные бомбежки, говорит Исаак Аронович. - Гораздо позже, мать рассказывала, как во время очередных взрывов я громко-громко кричал: «У-у, сволочи! У-у, сволочи!!»

В 1942 году Софья Моисеевна (мать Исаака) с дочерью и сыном была эвакуирована в Башкирию. Как только туда приехали, пошли в баню, это надолго врезалось в сознание маленького ребенка, который долгое время был обделен не только едой, но чистотой и теплом.

По окончании войны все стремились вернуться на свое прежнее место жительства. Но такие большие города, как Москва и Ленинград, были закрыты для въезда. Семья Цейкинских, сопровождая железнодорожный состав с картошкой, все-таки попала в Москву, а уже оттуда в Ленинград. У Софьи Моисеевны в Москве жила родная сестра, и так как дочери нужно было поступать учиться, ее оставили у тети.

Приехав в Ленинград, выяснилось, что две смежные комнаты, которые за-

нимала до войны их семья, уже заняты. В то время в городе была большая проблема с жильем, так как в блокаду большая часть города была разбомблена, а новые дома построить еще не успели. Поэтому первые два года Исаак с мамой жили на кухне.

Исаак успешно окончил школу и поступил в энергетический техникум, после добросовестно отслужил три года в армии.

- Хотелось бы отметить, что ленинградцев на службе никто не обижал, говорит Исаак Аронович. - Наверное, боялись попасться на их острый язычок или все понимали и сочувствовали ленинградцам, помня о их блокадной доле.

После армии приятель помог устроиться в престижный на то время трест «Энергострой». За пятнадцать лет работы в тресте объездил всю страну, начиная от Якутии и заканчивая Прибалтикой. Со временем понял, что нужно получить высшее образование, и уже в тридцать два года поступил на вечернее отделение финансово-экономического факультета. Учеба в вузе не прошла даром, Исаак Аронович оказался хорошим специалистом и в дальнейшем работал по специальности в различных строительных организациях. Так бы он и работал в этой области, если бы не грядущие перемены.

В период перестройки Исаак Аронович вовремя распознал (логическим путем) будущий развал, поэтому ушел из треста, который на самом деле развалился, как и великий Союз. По его

мнению, самым надежным тогда, да и теперь, является транспортное предприятие. Так в сорок восемь лет Исаак Цейкинский стал самым взрослым учеником в учебно-курсовом комбинате.

- Учениками комбината на тот момент были молодые люди, самому взрослому было тридцать пять, - говорит Исаак Аронович. - Поэтому мужчина под пятьдесят смотрелся среди них довольно нелепо.

Но, как говорится, учиться никогда не поздно. Исаак Аронович еще раз доказал всем, да и себе в первую очередь, что ему по плечу любая работа. Он стал не просто водителем трамвая, а уже через несколько лет получил первый класс. Что, кстати, удастся не всем, ведь для этого необходимо вождение трамвая без замечаний, а самое главное - желание совершенствоваться.

Даже когда Исаак Аронович вышел на заслуженный отдых, он не захотел прощаться со своим уже родным Трамвайным парком № 1. Сначала переквалифицировался на кондуктора, а теперь работает охранником.

Личная жизнь тоже сложилась хорошо, уже тридцать пять лет душа в душу живет он со своей женой. У них есть взрослая дочь, и подрастает внучка, которая радуется своим успехам.

Прожив столь трудную жизнь, испытыв много лишений, примерив па себя много профессий, Исаак Аронович Цейкинский не потерял интереса к жизни и веры в лучшее. Будем надеяться, что пока есть такие люди, река жизни будет течь в правильном направлении.

Танзиля Исянбаева



ПЕРВЫЙ ЭКЗАМЕН

В то время как жители города приходили в себя после долгих новогодних праздников, на территории 2-й площадки 3-го трамвайного парка прошел финал первого конкурса профессионального мастерства аварийно-восстановительной службы (АВС) ГУП «Горэлектротранс».

В минувшем году машины АВС выезжали около десяти тысяч раз. Стоит заметить, что с каждым годом растет количество вызовов, связанных с нарушением движения трамваев и троллейбусов по вине стороннего автотранспорта. В 2006 году таким был каждый четвертый выезд. Поэтому работу службы можно назвать незаменимой в регулировании городского движения.

По итогам работы АВС в 2006 г., на основании результатов теоретического и практического обучения аварийных бригад, реального выполнения аварийных работ на линии были определены четыре бригады. Они и боролись за звание лучшей бригады года.

Природа, как будто зная, в каких условиях приходится работать сотрудникам службы, приготовила им «подарок» в виде дождя, приближая тем самым искусственно созданную ситуацию к реальности.

Конкурс начался с краткой речи директора ГУП «Горэлектротранс» А. Н. Александрова. Александр Николаевич поприветствовал собравшихся, а также поблагодарил аварийную службу за добросовестную работу и пожелал удачи всем финалистам конкурса.

Основной задачей конкурсантов являлась постановка сошедшего с рельсов трамвая на место.

- На линии такие ситуации бывают почти через день, - говорит начальник аварийно-восстановительной службы Александр Майоров. - Причинами могут быть и рельсы, покрытые льдом или снегом, а также попадание на них посторонних предметов, поломки самого трамвая, а иногда и водитель, превысивший скорость.

Чтобы ликвидировать подобные аварии, бригада должна знать особенности

всех типов подвижного состава (за последние годы активно обновляется), строго соблюдать требования охраны труда, касающиеся рода выполняемой работы, а это электро- и пожаробезопасность, а также правила работы с грузоподъемными механизмами и приспособлениями. Есть и временные нормативы, так, например, на устранение данной аварии бригаде предоставляется 25 минут со времени прибытия. Все это и оценивало строгое жюри. В его состав вошли: главный инженер ОСП «АВС» Ю. А. Студзинский (председатель), зам. начальника ОБД П. И. Коновалов, начальник ОСПС А. А. Сорокин, директор Трамвайного парка № 1 М. П. Голубев, ведущий инженер по охране труда Н. А. Разоренова, зам. начальника ОСП «АВС» В. В. Жирнов, инженер по ОТ ОСП «АВС» И. Ю. Мей и начальники каждой из смен.

Соревнование открыла бригада аварийщиков, расположенная на Хасанской улице. «Команда спасателей» за считанные минуты подъехала к «месту происшествия» на новенькой аварийке (в минувшем году обновили все аварийные машины). Пока один из членов бригады расставлял оградительные фишки и предупредительные знаки, фургон подогнали к трамваю. Под колеса двадцатитонного вагона подложили противооткатные башмаки, чтобы он не съехал.

По словам аварийщиков, у каждого члена бригады есть четкие инструкции, они прописаны в технологических картах, которые составлены для каждого возможного аварийного случая.

В службе работают высококвалифицированные специалисты, большинство из которых бывшие работники трамвайных парков. Наверное, поэтому все очень болеют за свое дело, и практически отсутствует текучка кадров. Но время, как известно, бежит быстро, и некоторые работники уходят на пенсию (средний возраст сотрудников - пятьдесят три года).

Так, например, в прошлом году служба приняла в свои ряды двадцать семь человек.

- У новичков обязательно должны быть определенные технические навыки, желательно специальность, - говорит Александр Майоров. - И даже с наличием этих качеств новоиспеченным аварийщикам приходится долго добиваться необходимого мастерства (не менее одного года).

Конкурс продолжался несколько часов, а затем строгие судьи, взвесив все «за» и «против», назвали победителя, им стала бригада Сергея Гаврилова с подстанции на Оборонной улице. Их результат (за вычетом штрафного времени) - 12 минут 31 секунда. Второе почетное место заняла бригада Николая Алексеева с Коняшенской подстанции, их конечный результат 15 минут 25 секунд. Третье же место из-за большого количества допущенных ошибок не присудили. По словам судейской коллегии, обе бригады грубо нарушили технологию аварийной работы. Одна из бригад неправильно установила страховочную цепь на тележку трамвайного вагона. Другая же, хотя и установила цепь, но не до конца зафиксировала замок на ней. С точки зрения охраны труда, тоже были огрехи. Так, например, одна из бригад слишком близко поставила аварийную машину к вагону, чем грубо нарушила технику безопасности. В результате бригады А. А. Фомина и В. Н. Чешейко поделили четвертое место.

Для поощрения призеров дирекцией предприятия были выделены десять тысяч рублей.

- Думаю, что пока подвижной состав в городе будет развиваться, аварийная служба будет просто необходима, - говорит Александр Майоров. - А мы, в свою очередь, постараемся не подвести.

Побывав на конкурсе и увидев ответственную работу АВС, можно с уверенностью сказать, что в работе службы нет второстепенного, и от слаженности и компетентности бригады зависит безопасность, а порой и человеческая жизнь. Будем надеяться, что в следующем году снова появится возможность провести подобный конкурс и выявить лучших в своем деле.

Танзиля Исянбаева

ШЕСТЬ ЛЕТ НА ТРОЛЛЕЙБУСЕ

Пассажиры троллейбуса № 29 давно заметили кондуктора, с которым они ездят с удовольствием. Он всегда вежливо отвечает, благодарит, что оплатили проезд. Никогда не скандалит. «Обычно как бывает: зайдешь в троллейбус, и начинается: почему деньги не передаете, почему карточки не показываете, стойте, как вкопанные, будто кондуктора нет», - говорит Денис Малинников, пассажир.

Любимого пассажирами кондуктора зовут Виталий Салаякин. На троллейбусе он работает шесть лет. «Поначалу было сложно, - говорит он. - Все-таки общение с людьми. Не все из них добрые и вежливые». Зато сейчас он научился общаться с пассажирами, знает, как избежать конфликтной ситуации. На работу идет с удовольствием. Правда, несколько раз возникала мысль уволиться. Но каждый раз сдерживался - привык быть все время с людьми, общаться, не мыслит ни дня без движения по дороге.

В кондукторы Виталий попал случайно. Ехал по делам, обратил внимание на объявление. Работа оказалась не из легких. Оклад небольшой, около трех тысяч рублей. Остальное - проценты с каждого проданного билета 1 рубль. Тех, кто пользуется маршрутом № 29 каждый день, Виталий знает в лицо. Некоторых по именам. «Иногда приходится их выручать, - рассказывает Виталий.

- Однажды пассажир забыл дома деньги, попросил меня заплатить за него. Я помог, потому что был уверен в этом человеке. Пассажир не обманул - деньги вернул».

Приходится сталкиваться и с агрессией. Людям не нравится, что троллейбусы редко ходят. Недовольство они вымещают на кондукторе - он ближе, чем чиновники. «Я вежливо им объясняю, что не в моей власти увеличить количество троллейбусов на линии и сделать так, чтобы в городе не стало пробок», - замечает Виталий.

Денис Аксенов

ВОДИТЕЛЬ ТРОЛЛЕЙБУСА ПРОФЕССИЯ ЖЕНСКАЯ

Так думают женщины - водители. И пусть мужчины думают иначе, но невозможно, в общем-то, определить такую «привязку» этой главной в электротранспортном предприятии профессии - слишком много ею успешно занимаются женщины. Не раз они бывали участниками и победителями конкурсов водительского мастерства. Не раз и в повседневной работе демонстрировали высокие показатели, профессионализм, отличное знание сложной техники. Примеров тому можно привести немало. Вот один из них. Светлана Борисовна Абрамова работает водителем троллейбуса в 4-м парке с 24-го января 1983-го года.

С самого начала проявляла настойчивость и целеустремленность в освоении подвижного состава. Это помогло быстро добиться 1-го класса, а также хорошо изучить доверенную технику. На линии она отличается дисциплинированностью, что помогает избежать дорожно-транспортных происшествий при высокой насыщенности городских магистралей транспортом. Светлана Борисовна освоила практически все маршруты 4го троллейбусного парка. На каждом из них старается добиться высоких показателей по сбору выручки, помогая кондуктору умелым маневрированием на линии. Ей также присуща высокая культура обслуживания пассажиров. Будучи специалистом высокой квалификации, свой опыт водителя передает молодым. Подготовила к работе на линии 12 человек.

Не «обходило» ее руководство парка и поощрениями, много раз она отмечалась благодарностями, грамотами, денежными премиями. В 2002 году С. Б. Абрамовой «за многолетний добросовестный труд» было присвоено почетное звание «Ветеран ГУП «Горэлектротранс».

Сегодня Светлана Борисовна продолжает трудиться. Своим ответственным отношением к работе и умелым вождением троллейбуса вносит значительный вклад в выполнение парком финансового плана по сбору выручки и объема транспортных услуг.

К 70-летию начала троллейбусного движения в нашем городе С. Б. Абрамову наградили грамотой Губернатора и денежной премией.

Валерий Межонный



Фото Марины Власовой

ГРУЗИНСКИМ ТРОЛЛЕЙБУСАМ ОБЛОМАЛИ РОГА

Власти грузинской столицы приняли решение отказаться от трамваев и от троллейбусов. Это, знаете ли, дорогое удовольствие. Да и вообще, если продать все провода и кабели, обеспечивающие движение электротранспорта, то немалые деньги можно «срубить». Вот в Тбилиси теперь этим и занимаются, а народ может и на автобусах ездить.

69 лет и 11 месяцев по Тбилиси ездили троллейбусы. Трамвай прожил тут еще больше - 101 год. Эти виды транспорта пользовались большой популярностью, поскольку цены были минимальны. Всего-то 10 грузинских копеек, то есть около 1,5 рубля за билет. Но теперь это история. Экологический вид транспорта оказался Тбилиси не по карману. Электричество дорожает, а парк машин стареет. И было принято гениальное решение: отказаться от этого вида передвижения по городу. Троллейбусы и трамваи встали на вечный прикол.

Водителей в одночасье выкинули на улицу и заявили: теперь в Тбилиси будут ходить только автобусы, хотите стать их водителями? Пройдите курсы и участвуйте в конкурсе. Народ такого обращения не понял и теперь митингует у стен тбилисской мэрии.

Есть и другие обещания: водителей переучить и отправить под землю - в метро. "Интересно, а куда денут сегодняшних работников метрополитена?" - спрашивают в Тбилиси.

Водителям непонятна логика властей. Те заявляют, что электротранспорт - дорогое удовольствие. Но город только что купил 220 голландских автобусов! А ведь одна такая машина тянет на \$110 тысяч! То есть, сэкономив на троллейбусах, город потратил 25 млн. «зеленых», а ведь еще и бензин понадобится!

Беда в том, что проезд на новых автобусах будет в два раза дороже. И это только до Нового года. А с 1 января цены снова повысятся.

Валентин ЗВЕГИНЦЕВ

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО

Уважаемые господа!

Международная Ассоциация Предприятий городского электрического транспорта (МАП ГЭТ) и Евразийский комитет Международного союза общественного транспорта (МСОТ) обеспокоены поступившими сообщениями о прекращении работы городского наземного электротранспорта в городе Тбилиси.

Обращаемся к Вам с просьбой вернуться к рассмотрению вопроса организации работы трамвайного и троллейбусного транспорта.

Снятие и демонтаж трамвайных сетей, сокращение троллейбусных маршрутов, а часто и полная их ликвидация несколько десятилетий тому назад нанесли большой урон состоянию городского общественного транспорта во многих городах мира. Впоследствии в Европе и Америке была осознана необходимость городского электрического транспорта, которому в современном крупном городе нет альтернативы.

По данным МСОТ, в последнее десятилетие уже более 70 городов мира вернули на свои улицы трамвай в виде современного легкорельсового транспорта.

В результате активно проходящий сейчас процесс восстановления легкорельсового транспорта или троллейбусной инфраструктуры требует своей реализации такие затраты, ко-

*Премьер-министру Республики Грузия г-ну
Зурабу Ногаидели
Мэру города Тбилиси г-ну Гиги Угулава*

торые многократно превышают затраты на их сохранение и модернизацию. Поэтому принятая в 2004 году «Дрезденская Декларация» МСОТ, обобщающая мировой опыт развития и функционирования рельсового транспорта, обращена к органам местного самоуправления с призывом сохранения, модернизации и развития трамвайных сетей и троллейбусных линий.

Международная Ассоциация предприятий ГЭТ и Евразийский комитет МСОТ, подтверждая свою приверженность приоритетному развитию экологически чистого городского электрического транспорта и опираясь на обширный мировой опыт в этом вопросе, призывают Вас не допустить ликвидации трамвайных и троллейбусных маршрутов и замены автотранспортом, что в комплексе с другими мерами позволит решать проблемы обеспечения мобильности городского населения в современных условиях в городе Тбилиси.

*Президент Международной
Ассоциации предприятий
городского электротранспорта
Юрий Горлин*

*Председатель Евразийского
Комитета МСОТ Борис Хорович*

КУДА «УЕХАЛ» ТРАНСПОРТ?

Месячные проездные билеты в Петербурге выросли в цене за две недели до предстоящего существенного подорожания стоимости проезда в городском общественном транспорте — с 15 января 2007 года.

Как сообщает комитет по транспорту, с 15 января месячный проездной на один вид наземного транспорта будет стоить 385 рублей, для проезда в метро — 670 рублей, на четыре вида транспорта — 880 рублей. Также вырастут в цене льготные проездные для студентов и учащихся, полумесячные и квартальные проездные.

С 1 февраля стоимость разового проезда в наземном транспорте и метро составила 14 рублей. Наряду с этим с 1 февраля вырастет и стоимость льготных карточек для проезда в метро (с ограничением срока действия).

Так, стоимость карты на 10 поездок сроком действия 7 дней будет составлять 115 рублей, на 60 поездок на месяц — 810 рублей.

Напомним, в 2006 году тарифы на транспорт были повышены с 10 до 12 рублей, в 2005 году — с 7 рублей (метро) и 8 рублей (наземный транспорт) до 10. До 2005 года тарифы индексировались каждый год, и увеличение стоимости проезда не превышало одного рубля. Предстоящее подорожание составит 16,7 %.

*По материалам
www.fontanka.ru*



3-й ТРАМВАЙНЫЙ ПАРК ОСТАВИЛ 2-Ю ПЛОЩАДКУ

Решение об этом было принято директором СПб ГУП «Горэлектротранс» А. Н. Александровым еще в октябре прошлого года. Его приказ от 9-го октября давал следующую мотивировку: «В целях совершенствования структуры ОСП «Трамвайный парк № 3», создания условий для более оперативного решения вопросов производственной деятельности, рационального распределения объемов выполняемых работ между работниками и экономного расходования финансовых средств предприятия ...»

В приказе были четко определены все детали, названы сроки исполнения, а также ответственные за его исполнение должностные лица. Упразднили структурные подразделения на 2-й площадке, такие как цех «Профилакторий № 2», цех ППР № 2, отдел эксплуатации № 2, отдел технического контроля № 2. Сокращались соответствующие штатные единицы. Работников, подлежащих сокращению, предупредили в надлежащие сроки - в соответствии с действующим законодательством. Были также приняты меры к их трудоустройству.

Директором 3-го трамвайного парка Е. Л. Щедринским, в соответствии с приказом А. Н. Александра, были также выполнены организационные мероприятия по рациональному распределению обязанностей между работниками, обеспечению

их полной занятости и выполнению необходимого объема работ.

О некоторых подробностях этих мероприятий рассказал заместитель директора 3-го трамвайного парка по эксплуатации Георгий Эдуардович Пайнц. По его словам, до последнего срока, предусмотренного приказом, со 2-й площадки выпускался только 6-й маршрут трамвая. Выпуск 11-го и 26-го маршрутов был со Среднего проспекта Васильевского острова прекращен еще раньше.

Кондукторов в 3-й парк со 2-й площадки перешло 27 человек из 38 имеющихся там, то есть почти 75 процентов. Водителей «еще больший процент». Как сказал Георгий Эдуардович, «мы взяли всех, кто хотел к нам придти!». Остальные - по своему желанию - либо перешли в другие обособленные структурные подразделения нашего предприятия, либо нашли работу за его пределами.

Галина Поликарповна Касаткина, бывшая ранее начальником цеха «Профилакторий № 2», стала начальником такого же цеха в 3-м трамвайном парке. Она сообщила, что из ее бывшего штата из 22-х человек, включающего мастеров и рабочих-ремонтников, в 3-й парк перешло 15 человек.

Причем на 2-й площадке пока остались входящие в ее штат музейный работник и 2 слесаря по ремонту подвижного состава - для

ремонта ретро-вагонов. Временно на той площадке остался и аккумуляторщик, там же пока осуществляется зарядка аккумуляторов. Позже ее переведут в 3-й парк. Подвижной состав со 2-й площадки тоже распределили: 4 вагона перегнали в 3-й трамвайный парк, остальные «забрали» другие трамвайные парки. Но на 2-ю площадку перегнали временно из 3-го трамвайного несколько вагонов «длительностоящих».

Начальником бывшей 2-й площадки сейчас назначена Надежда Анатольевна Тихонравова. На ее ответственности практически все «хозяйство» - кроме литейного цеха. В него входят три депо, здание отдела эксплуатации, котельная, три проходных. На проходных имеется штат охраны. В котельной оставлен свой штат, необходимый для обеспечения зданий и сооружений: здесь 2 сантехника и электрик. Общежитие вместе с помещением библиотеки переданы городу. Но и их пока надо обслуживать, в частности давать тепло. На площадке также сейчас музей и 24 единицы ретро-вагонов, уникальных и очень ценных. В ближайшее время обещают добавить сюда еще несколько таких вагонов.

Дальнейшую судьбу бывшей 2-й площадки - бывшего трамвайного парка № 2 / им. Леонова / - будут решать, вероятно, городские власти.

Валерий Межонный



КАРТОЧКИ ОТМЕНЯТ

С 1 января 2007 года перестают действовать и не будут выдаваться карточки, позволявшие в 2006 году федеральным льготникам бесплатно ездить на пригородных электричках. Возврат Пенсионный фонд выдаст справки, подтверждающие право на получение государственной социальной помощи. Их получают те, кто изъявил желание в 2007 году пользоваться как во всем набором социальных услуг, так и только бесплатным проездом на железнодорожном транспорте пригородного сообщения. Выдача таких справок в Санкт-Петербурге будет производиться с 4 декабря – первого выплата дня. Федеральные льготники, которые получают ежемесячную денежную выплату (ЕДВ) в почтовых отделениях, могут получить справку там же в день выплаты

ЕДВ и пенсии. Гражданам, которым ЕДВ доставляют на дом, справку принесет почтальон. Те льготники, которые получают пенсии и ЕДВ в отделениях Сбербанка, могут получить справку в органах социальной защиты населения по месту жительства. Она будет действовать на всей территории РФ. Документ можно будет получить в течение всего следующего года.

Для получения билетов в кассе вокзала льготникам необходимо будет предъявить три документа: паспорт, удостоверение участника войны (справку, подтверждающую факт установления инвалидности) и справку, подтверждающую право на социальные услуги, в том числе на бесплатный проезд на пригородном железнодорожном транспорте.

Дополнительную информацию можно получить по телефону 334-41-44.

СПОРТСМЕНКА И ПРОСТО КРАСАВИЦА

В день начала Великой отечественной войны Вере Колодухиной исполнилось 14 лет. Это тот возраст, когда можно беззаботно резвиться и радоваться жизни. Но тому поколению подростков пришлось заменить веселье тяжелыми испытаниями: голодом, холодом и, что самое страшное, смертью.

Родители Веры были родом из Тамбовской области. Приехав в 1905 году в Ленинград, отец Иван Алексеевич прошел большой трудовой путь от дворника до начальника отдела снабжения в строительном тресте. Мать же, Ксения Васильевна, всю жизнь посвятила своим детям: двум сыновьям и трем дочерям. Самой младшей и самой любимой в семье была Верочка.

В 41-м братья Борис и Алексей ушли на фронт. А Ленинград постепенно как будто погружался в облако, состоящее из голода и болезней. Поначалу Вера с матерью ездили копать «уже по копанному» картошку, собирали капустные листья.

- Пытались, как могли, выжить, - говорит Вера Ивановна. - Нашей семье тогда в какой-то степени повезло, на стройке, где работал отец, забили лошадь, и он принес довольно большой кусок конины. Все мы очень радовались.

А уже в начале 1942 года семью ждало большое несчастье. После тяжелой болезни умер отец. Чтобы его похоронить «почеловечески» (что к тому времени было недопустимой роскошью, умерших складывали в кучу, а затем хоронили в братских могилах - прим. авт.), запросили пачку килограммов продуктов.

- Мы с трудом набрали четыре килограмма, до необходимого веса не хватало одного килограмма хлеба, - со слезами на глазах говорит Вера Ивановна. - Тогда, хотя нам далось это очень трудно, мы решили, что продовольственный запас больше пригодится живым.

К тому времени мать и сестра уже не могли встать с кровати. Отца похоронили в общей могиле. Такова была

страшная цена за возможность жить! Оставшиеся продукты в действительности оказались большой поддержкой, выжить на 125 грамм хлеба больным и обессиленным людям было бы практически невозможно.

Брат, зная тяжелое положение семьи, прислал махорку, чтобы те могли выменять ее на что-нибудь съестное. Ходить могла лишь маленькая Вера. Ей и пришлось отправиться на Сенной рынок. Обменяв махорку на полкило хлеба, она, счастливая, уже собралась домой, но к ней неожиданно подошли две женщины и стали обвинять в спекуляции. Представившись агентами непонятно чего, они попросили напуганную девочку пройти в отделение милиции.

- Помню, как иду по Садовой, реву белугой, и прошу «агентов» отпустить меня, - вспоминает Вера Ивановна. Конечно, они меня отпустили, а хлеб якобы конфисковали.

Аферистов немало и сегодня, но тогда это было во много раз отвратительней, так как все это могло лишить жизни. Так, вся в слезах Вера вернулась домой без хлеба.

После всего случившегося Вера решила пойти работать, кто-то подсказал обратиться в райсобес. Оттуда ее направили в строительную мастерскую по изготовлению окон, здесь вместо стекол окна обтягивали толстым материалом, типа полиэтилена. Поскольку Вера была еще несовершеннолетней, работала она по четыре часа, но карточку она уже сменила на рабочую.

В августе 1942 года Вера вместе с матерью и сестрой были эвакуированы. В телячьих вагонах их отправили в Сибирь.

- По дороге отстала от поезда, - говорит Вера Ивановна. - Я осталась тогда одна, в тоненьком платьице, совсем в незнакомом месте.

Но Бог (или судьба, как вам угодно) сжалился над бедной девочкой, которой и без того пришлось много пере-

жить, и позволил отыскать на одной из станций, среди тысяч людей, свою маму. В Сибири они прожили пару лет и, как только появилась возможность, вернулись домой.

1 ноября 1944 года Вера Ивановна по направлению пришла на работу в парк имени Коняшина (сейчас Трамвайный парк № 1). Работала кондуктором, диспетчером, помощником зам. директора варка, а уже с января 1947 года и до выхода на пенсию - в отделе кадров.

- Вся моя трудовая деятельность связана с трамвайным парком. Я считаю годы, проведенные там, самыми счастливыми в моей жизни, - с улыбкой говорит Вера Ивановна.

Ее можно понять: в это время она познала со своим единственным и очень любимым мужем. У них родился сын, в котором и по сей день Вера Ивановна души не чает и с большой нежностью называет его «свет в окошке».

Стоит отметить и спортивную жизнь Веры Ивановны. Она всегда увлекалась спортом, а в парке она играла в волейбольной команде. И сейчас в комнате трудовой славы парка можно найти множество вымпелов и кубков за победу во многих соревнованиях. После выхода на пенсию Вера Ивановна не оставила спорт, а продолжала заниматься в группе здоровья. Наверное, поэтому даже в столь почтенном возрасте Вера Ивановна прекрасно выглядит. Вместе с другими такими же энергичными и веселыми женщинами она выступала на концертах в Домах культуры.

На долю Веры Ивановны Колодухиной выпало много тяжелых испытаний, которые даже спустя много лет невозможно стереть из памяти. Но даже пережив множество невероятных лишений, она не озлобилась и не разучилась любить людей, а наоборот, всю жизнь помогала им. А 38,5 лет, отданные нашему предприятию, служат неопровержимым тому доказательством.

Танзиля Исянбаева

ПРЕДРЕЙСОВЫЕ ОСМОТРЫ

В Здравпункте 6-го троллейбусного парка дежурит фельдшер Ирина Владимировна Пинкасович. Смена круглосуточная: с 9-ти утра до 9-ти следующего. Основная ее задача - осуществлять предрейсовый и послерейсовый медицинский контроль водителей, а также оказывать неотложную помощь всем в ней нуждающимся. За сутки она проверяет практически всех водителей парка, 150 человек. Нагрузка большая, тем более что дежурит здесь всего один медицинский работник, а должно два. Здесь нет врача-терапевта, и Ирина Владимировна работает и за фельдшера, и за отсутствующего врача.

Выпуск машин на линию в утреннюю смену начинается с 4-х часов утра и заканчивается в 8. С этого времени и начинается предрейсовый контроль водителей. Ирина Владимировна же заступила на свою смену в 9 часов. Поэтому утренний выпуск сделала та сменщица, у которой она приняла дела. В журнале записан выпуск на линию 81-го водителя. У всех все в порядке со здоровьем, не было ни у кого отмечено также остаточных явлений от алкоголя. Водительский персонал в этом парке в основном дисциплинированный и ответственный. Дневной выпуск начинается в 12 часов, продолжается до 17-ти. А в перерыве (с 9-ти до 12-ти) у фельдшера относительно свободный период смены, или, лучше сказать, менее напряженный. И в это время можно приступить к «плановой работе», например делать прививки; прививки положены нескольких видов: от гриппа, от дифтерии, от столбняка, от кори и даже от краснухи. Последние две прививки вызваны тем, что когда-то детские болезни теперь угрожают и людям взрослым, до 33-х лет. В более позднем возрасте они не опасны.

Прививки, разумеется, делают не только водителям, а всему персоналу парка. Силами дежурных фельдшеров за последние несколько лет сделаны прививки от опасной болезни дифтерии практически всему персоналу парка. Свой вклад в это внесла и И. В. Пинкасович. Прививка сложная, из трех уколов, проводившихся через определенное время. В журнале у фельдшера четко, по числам месяца, отмечено, кому и когда какой из уколов сделан и в какое время необходимо сделать следующий. Ошибка здесь не бывает, ведь дело идет о здоровье работников парка. Но вот с прививкой от гриппа другая картина. С ноября по 20-е декабря привито всего 20 человек. Дело в том, что не хватило вакцины.

Между тем в здравпункт один за другим заходят несколько водителей,

отправляющихся в рейс. И. В. Пинкасович проверяет их визуально - на реакции, на разговор, шупает пульс.

Убедившись, что все в порядке, подписывает наряд на смену. Проверка прибором на наличие алкоголя здесь не нужна. Опытный медик делает это лишь в необходимых случаях и никогда не ошибается.

В парке много водителей, кому уже «за ...». В «группу риска» включены все те, кому более 55-ти лет, часто белеющие, гипертоники и склонные к злоупотреблению алкоголем. На них заведен особый список, и они проверяются фельдшером особенно тщательно - и до рейса, и после него. Но с 1-го января приказом директора СПб ГУП «Горэлектротранс» А. Н. Александрова такую двойную проверку у фельдшера должны проходить все 100 процентов водителей. То есть работы фельдшеру прибавилось. Но так нужно для дела, для безопасности на магистралях города. И это оправдано.

После 17-ти часов у фельдшера снова чуть поменьше нагрузка. А с 20-ти часов - снова предельная активность: выпускаются водители-перегонщики, водители служебных автобусов и водители одной из колонн Аварийной автобазы, переведенной недавно в этот парк. А также - идет выпуск водителей вечерней смены с 20-ти до

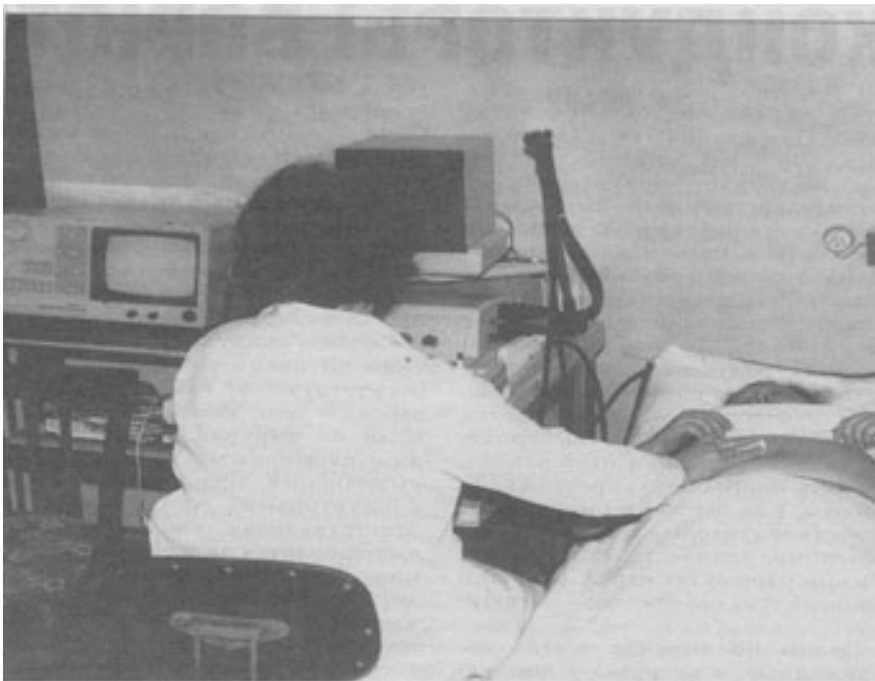
1 часа ночи. Потом - небольшой перерыв, и фельдшер даже может тут же вздремнуть часа полтора-два, если не случится травм, срочных заболеваний и т. д. Впрочем, в любую минуту фельдшера можно «поднять» - в случае необходимости.

Вот такая это напряженная работа, с готовностью в любое время прийти на помощь людям. А с 4-х утра - самая большая нагрузка для работника медпункта: идет выпуск на линию утренней смены, где больше всего водителей. И смена передается другому фельдшеру, где все повторяется в том же порядке.

Есть у работников здравпункта и свои пожелания. Уже более 10-ти лет не было в здравпункте косметического ремонта, необходимо покрасить и побелить стены и потолок. Есть также дырки в линолеуме на полу, которые прикрыты коврами.

Мебель в здравпункте вся старая, и хочется пометать о новой. Кое-что надо бы обновить и из медицинского оборудования. Например, сухожировой шкаф очень старый, в нем уже не работает реле времени. Для стерилизации медицинского инструмента (оно происходит строго по времени) приходится привлекать обычный будильник.

Валерий Межонный



Андрей Викторович Суханин трудится водителем в 6-м троллейбусном парке с 1987-го года. Это один из самых квалифицированных специалистов, освоивший все типы машин.

В 90-х годах он одним из первых начал трудиться на троллейбусных поездах, вместительность которых была равна практически двум обычным троллейбусам. Сегодня такие поезда уже не применяются, они стали бы причиной транспортных задержек. А. В. Суханин освоил все маршруты 6-го парка. Он исполнительный и ответственный работник и с ним, как называется начальник отдела эксплуатации И. Н. Парфилов, никогда не бывает проблем. Какую бы работу ни поручили А. В. Суханину, он с ней справляется успешно.

Как опытного специалиста его, в случае необходимости, переводят на должность ответственного за выпуск. Здесь он практически отвечает не за одного себя, а за весь парк. Ему нужно выпустить на линию за сутки около 80-ти троллейбусов, то есть практически весь подвижной состав. А для этого надо не только быстро найти замену отсутствующим водителям, но и проверить готовность к рейсу

ЛУЧШИЕ ВОДИТЕЛИ

всех машин. Ведь если троллейбус из-за поломки задерживается на выпуске, теряется и выручка, которую собирают с пассажиров. Под угрозой выполнение парком финансового плана.

В тот период, когда за выпуск отвечает А. В. Суханин, задержек практически не бывает. Опытный водитель много раз отмечался за свой добросовестный труд руководством 6-го троллейбусного парка. К 70-летию начала троллейбусного движения в нашем городе Андрей Викторович Суханин был отмечен грамотой Губернатора Санкт-Петербурга.

Владимир Ефимович Тимофеев работает водителем троллейбуса 27 лет. Начинать в 1-м троллейбусном парке, <10тдал> этому коллективу 15 лет. Но летом 1994-го, в связи со сменой места жительства, переехал в 6-й троллейбусный парк. Он имеет высшую квалификацию водителя, трудится старательно и, несмотря на трудную дорожную обстановку,

не имеет аварий и ДТП. Владимир Ефимович освоил все маршруты и весь подвижной состав, который имеется в этом парке. Руководство заметило, что у этого водителя есть организаторские способности и 4 года назад назначило его ответственным по выпуску. И здесь он оказался на своем месте. Новые обязанности выполняет успешно. Хорошо знает весь личный состав водителей, кого можно поставить на замену «выбывшего» по болезни водителя. Умеет он наладить отношения с людьми, что для таких замен - первостепенное дело. Хорошо знает также весь подвижной состав парка.

Хорошая работа В. Е. Тимофеева не раз отмечалась руководством парка. А к 70-летию со дня открытия троллейбусного движения в Ленинграде - Санкт-Петербурге Владимир Ефимович Тимофеев был награжден грамотой Губернатора города.

Валерий Межонный

КОНДУКТОРЫ БОРЮТСЯ ЗА ПЛАН

В 6-м троллейбусном парке на штате сегодня «всего» 149 кондукторов. Они фактически и «делают» месячный план по выручке. Есть еще несколько кондукторов-совместителей, которых вынуждены брать на эту работу из-за дефицита этих кадров, но они «большой погоды» в общей сумме выручки не делают. Зато нехватка кондукторов в парке весьма заметна и достигает 25 процентов. То есть фактически каждые три человека трудятся за четырех. Люди идут сюда неохотно, хотя руководством парка ведется необходимая агитация. Но, вероятно, такова специфика этого района, где есть много более престижной работы. Как бы то ни было, имеющиеся кондукторы «закрывают» необходимое количество смен на всех восьми маршрутах парка. Большой процент этих работников - женщины.

Планы по выручке всегда напряженные, и нагрузка у кондук-

торов большая. Есть у них и свой непосредственный руководитель - заместитель начальника отдела эксплуатации по кондукторам. Сегодня эту должность занимает Елена Александровна Ежелина. Забот у нее хватает, порой приходится кое-кому делать убедительные внушения, а то и наказывать. Много хлопот у Елены Александровны вызывает также замена кондукторов на сменах, если по каким-то причинам они отсутствуют. И самая главная ее забота - это, конечно, месячный план по выручке. Каждую декаду отслеживаются результаты его выполнения практически всеми кондукторами, составляется соответствующая сводка, которая вывешивается на всеобщее обозрение. Любому кондуктору может видеть, где ему следует «поднажать», чтобы выполнить свой личный план по выручке, который войдет составной частью в общий план

парка. К этому отстающих стимулирует и сама Е. А. Ежелина.

Все кондукторы в парке закреплены за определенными водителями и конкретными троллейбусами. То есть созданы фактически экипажи.

Самый доходный маршрут парка - 25-й. Он идет от метро «Старая деревня» до оборотного кольца на ул. Генерала Хрулева и затем снова до «Старой деревни». От этого маршрута во многом зависит выполнение парком плана по выручке. Но на этом маршруте есть «слабое место» - это железнодорожный переезд у Черной речки. Здесь «тормозит» и сама электричка, и автотранспорт часто образует затяжные пробки, чуть ли не на час времени. В результате и самый доходный маршрут теряет здесь на простоях до двух-трех рейсов за смену, а с этим и выручку.

Валерий Межонный

МУЗЕЙ ТРАМВАЕВ В ПЕРИОД ПОДГОТОВКИ К 100-ЛЕТИЮ ТРАМВАЙНОГО ДВИЖЕНИЯ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

29 сентября (16 сентября по старому стилю) 1971 г. в нашем городе впервые был пущен официально электрический трамвай. Однако «впервые» - это довольно условно, т. к. на самом деле первый электрический трамвай, как ни странно, пошел по льду Невы в 1895 г. в январе. Если, конечно, не считать первые опыты военного инженера-артиллериста Ф. А. Пироцкого, когда несколько дней демонстрировалась на Болотной ул. (ныне Дегтярный пер.) конка с империалом на электрической тяге в августе 1880 г. Электрический трамвай в зимнее время по льду Невы ходил по четырем маршрутам до 1910 г. Электрический трамвай пустить по территории города было нельзя в это время из-за договорных отношений работавшей в городе коммерческой конки, не допускавших другого городского транспорта. И только с 1903 г., когда все имущество конки было выкуплено городом, такая возможность появилась. Но все-таки и конка, будучи уже городским транспортом, работала до 1918 г., особо не мешая электрическому трамваю.

В 2007 г. работе электрического трамвая в городе исполнится 100 лет. История этого вида транспорта тесно связана с историей самого города. Трамвай с честью прошел вместе с городом все периоды его развития и совершенствования, в том числе и особо тяжелые революционные 1917 - 1922 г. и военные 1941 - 1945 г. К этой юбилейной дате готовятся ряд мероприятий по увековечиванию трамвая в городе. Будут установлены в городе два памятника трамваю, т. е. сами трамвайные вагоны. Один из них - трамвайный вагон английской фирмы «Brush», который открывал движение в 1907 г. Таких вагонов тогда было приобретено городом 190 шт. Естественно, ни один такой вагон не дождался наших дней, поэтому по старым чертежам будет изготовлен макет такого вагона в натуральную величину и установлен на Среднем пр. Васильевского острова у дома 77, где располагался тогда Василеостровский трамвайный парк. Из его ворот 29 сентября 1907 г. выходили первые вагоны на линию. Второй вагон, который тоже будет установлен как памятник в Автово, в районе пр. Стачек и Трамвайного пр., это вагон МС, как памятник блокадному трамваю, работавшему в осажденном городе почти весь период войны. Кроме этих памятников-вагонов будет установлена мемориальная доска на доме Адмиралтейского пр., где в 1907 г. проходила первая трамвайная линия маршрута № 4 (Главный штаб - 8-9 линии В. О.). Также готовятся к выпуску памятные книги к этой знаменательной дате, проведут много других интересных мероприятий.

Первый музей трамвайного парка возник в 1967 г. к 60-летию движения трамвая в городе в трамвайном парке им. Леонова на В.О. Одним из его создателей был бывший директор парка Холдяков С. А. Правда, до этого в некоторых трампарках оформлялись отдельные стенды, посвященные жизни парка и ветеранскому движению.

Через некоторое время стали открываться небольшие музеи и в других парках, однако все они были связаны с жизнью только своих парков и целиком историю развития трамвайного движения не отражали.

Идея создания центрального трамвайного музея с ретро подвижным составом впервые возникла в начале 1990-х годов. Первоначально создание такого музея планировалось на базе музея истории трампарка № 7 (бывший трампарк им. Володарского) на ул. Братьев Грибакиных, 3, у станции метро «Пролетарская». Группа энтузиастов во главе с главным инженером парка Ананьевым А. Ю. с согласия руководства предприятия стала восстанавливать ретро подвижной состав трамвая. Сам музей в этом парке работал с 1981 г., его основателем был Шарыгин М. Д., а затем его возглавлял тоже энтузиаст трамвайного движения Кромин Н. П.

С переходом Ананьева А. Ю. директором трампарка № 2 в 2000 г. все работы и восстановленный подвижной музейный состав были переведены на Васильевский остров. Фактически с этого времени началось создание центрального трамвайного музея предприятия в нашем городе. В 2002 г., по заданию КГИОП правительства г. С.-Петербурга были сделаны проработки создания на этой территории и на базе этого музея городского музея электротранспорта. Тем самым планировалось заложить основу для организации научно-музейного центра истории становления и развития электротранспорта в С.-Петербурге - Петрограде - Ленинграде - С. - Петербурге.

Общая площадь комплекса составит 4540 кв. м., экспонаты музея будут размещены на площади 2730 кв. м., из них наружных экспозиций на 850 кв. м. В таком варианте музей еще не создан, это его будущее. В настоящее время за последние несколько лет в нем объединены музейные экспозиции ликвидированных трампарков №№ 4, 6 (им. Смирнова и Скороходова) и экспозиции Управления ГУП, сосредоточены все музейные ретро-вагоны. Все мероприятия трамвайной тематики города: прием различных делегаций, проведения экскурсий и прочее проводятся только в этом музее, и даже закрытие самого трампарка № 2 не отразилось на работе музея.

С начала подготовка празднования 100летия трамвая в городе музей носит название «С.-Петербургский музей электротранспорта». Площадь музейных экспозиций 203 кв. м. (165 кв. м. - зал и 35 кв. м. - хранения). В троллейбусном депо группа энтузиастов во главе с Алексеем Гонтаревым уже не первый год находят и реставрируют ретроподвижную технику. Еще в начале 2000 ~ прибыл на восстановление первенец ЗИУ-5. Троллейбус 1967 г. выпуска. Опытные образцы этих машин стали появляться в 1959 г., последний модернизированный вариант такой машины позволял перевозить до 120 пассажиров. 20 мая 2004 г. троллейбус ЯТБ-1 в отремонтированном виде вышел в город. Большая заслуга в этом энтузиастов Кудренко Н. Д., Карпова Д. А.,

Андреева А. И., Кузьмина С. Д. Это единственный из этой серии выпуска 1937 г. троллейбус, на его восстановление ушло почти 8 лет. А вот самый первый ЛК, который открывал движение в нашем городе, наверное, уже навсегда пропал, а при необходимости его придется изготавливать заново. Сегодня в троллейбусном депо есть все три модели машин ЗИУ-5, но все они требуют серьезного восстановления. Это все тоже экспонаты музея электротранспорта. 20 октября 2006 г. исполнилось 70 лет с момента начала движения троллейбусов в нашем городе.

Фонды музея многообразны. Исторические документы работы ТП за почти 100 лет работы (развитие, строительство, организация движения, эксплуатация и ремонт подвижного состава и т. д.), более 1000 ед. хранения. Фотографии о работе ТП, ветеранского движения и др., 500 ед. хранения: Подарки посетителей и делегаций в ТП (картины, сувениры, альбомы, трамвайные книги), около 300 ед. хранения. Техническая литература по трамваю и трамвайному движению, около 100 ед. хранения. Коллекции: макеты подвижного состава городского трамвая, музейные ретро-вагоны постройки с 1924 по 1980 п. Среди них: конка 1900 г., «Brush» 1907 г., МС-ПС 1932 г., ЛМ-ЛП-33 (Американка) 1933 г., ЛМ-ЛП-47, и ЛМ-ЛП-49 соответственно 1947 и 1949 г., ЛМ-57 - 1957 г., ЛМ-68 и ЛМ-68М 1974 и 1978 г., всего 22 вагона. Кроме этого, различные служебные удостоверения трамвайной тематики, подарки и сувениры посетителей, трамвайные билеты, карточки, проездные документы, ложные трамвайные проездные документы, кассовые аппараты и многое другое.

В этом году все лето работали в городе целыми днями два ретро-маршрута от Детской ул. на ВО до Приморского парка Победы на вагонах МС 1932 г. Для пропаганды трамвайного движения в городе все ретро-вагоны сдаются в аренду предприятиям и частным лицам, периодически проводятся экскурсии на ретро-вагонах по городу. Ретро-вагоны 3 раза в год выходят в город, проводятся бесплатный проезд и экскурсии. Это 15 апреля - день возобновления движения трамвая в городе в 1942 г., в мае в День города, 29 сентября - день выхода первого трамвая.

Особо торжественно музей проводит 15 апреля, традиционный блокадный трамвайный праздник, день выхода трамвая в 1942 г., в самые тяжелые блокадные месяцы после почти четырехмесячного стояния вагонов из-за отсутствия электричества. На этот праздник приходят не только ветераны-трамвайщики, а и «Дети блокады» и другие ветеранские организации. На территории музея проводится концерт, ветеранам дарят цветы и подарки. Ветераны совершают маршрутный рейс по городу на вагонах военного времени.

Также торжественно будет в городе отмечаться 100-летие трамвайного движения с парадом ретро-подвижного состава и проведением экскурсий.

Ю. М. Львов



ВЫСТАВКА МАКЕТОВ ТРАМВАЙНЫХ ВАГОНОВ (к 100-летию трамвая) В ЦЕНТРАЛЬНОМ МУЗЕЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

5 января 2007 г. в центральном музее железнодорожного транспорта на Садовой улице, 50, открылась выставка макетов трамвайных вагонов. Эта выставка посвящена столетию петербургского - ленинградского трамвая. Основой экспозиции выставки являлись личные коллекции макетов трамвайных вагонов любителей и фанатов - трамвайщиков. Более ста макетов вагонов представил главный редактор журнала «Железнодорожное дело» и коллекционер из Москвы А. Мясников. При открытии выставки директор музея Закревская Г. П. поблагодарила всех участников, без которых организация такой выставки была бы просто невозможной. Это личные коллекции трамвайных вагонов А. Мясникова, Л. Москалева, И. Г. Кашлакова, Ф. Черноусова и др.

Макеты вагонов представил и трамвайный музей ГУП «Горэлектротранс». В организации этого мероприятия активное участие приняло петербургское бюро транспортной информации, телевидение 5 канала, ГУП «Горэлектротранс», ОАО ПТМЗ и коллекционеры города. Большинство макетов вагонов представлены в

международном масштабе 1: 87. Это макеты вагонов со всего мира. Есть и дорогие коллекционные экземпляры из Англии, Австралии, Германии, есть и более простые пластмассовые макеты, деревянные и даже картонные.

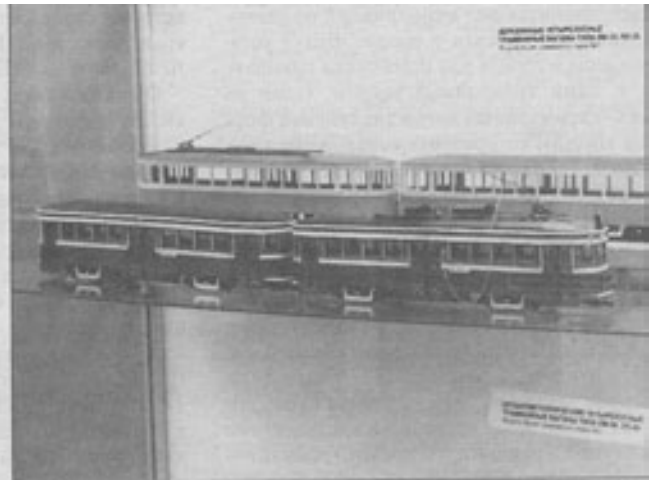
Трамвайный музей ГУП ГЭТ представил макеты трамвайных вагонов одноэтажной конки, парового трамвая, вагонов МС-ПС, ЛМ-ЛП-33, ЛМ-49, ЛМ-57, ЛВС-66. Все эти макеты выполнены в масштабе 1: 40 и изготовлены были в 80-е годы прошлого столетия.

Кроме макетов вагонов на выставке широко представлены экспозиции, связанные с историей трамвайного движения в нашем городе. Это и первый электрический трамвай 1895 ~ по льду Невы, успешно работавший в зимнее время по четырем маршрутам. Торжественный пуск трамвая 16 сентября (29 по новому стилю) 1907 г. по старым фотографиям К. Буллы. Также представлены материалы по трамваям будущего, спроектированные ЦКБ «Рубин», ПТВ-2000 с низким полом на 287 пассажиров и современные вагоны последней постройки ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод» ЛМ-99 и ЛВС-2005. Последний

вагон 5 июля был принят губернатором города. Такие вагоны уже оборудованы кондиционерами воздуха в кабине водителя, проточной системой вентиляции салона, современной системой управления. В центральной прессе и по радио была дана реклама об открытии этой выставки, поэтому здесь собрались любители трамвая. Завязалось интересное общение, коллекционеры подробно рассказали о своих экспонатах. Так прошло открытие выставки, которая будет работать до конца февраля. Конечно, на этой выставке мало отражена вся столетняя история электрического трамвая. Но ведь и юбилейный год только начинается. Будем надеяться, что еще не одна трамвайная выставка откроется в этом году в городе. И вспоминаются строки из песни В. Федорова:

*Старый питерский трамвай
Не грусти, не унывай.
Вдоль по улицам твоих
Не ржавеет колея.
Работяга, старожил
Уваженья заслужил.
От рождения мы с тобой
Крепко связаны судьбой.*

Ю. М. Львов



ГЛАВНОЕ В ПОДХОДЕ - КОМПЛЕКСНОСТЬ

В мае нынешнего года по распоряжению ректора в Санкт-Петербургском государственном политехническом университете создан Координационный Совет по комплексному развитию транспорта Северо-западного региона РФ. На вопросы о целях и задачах, первых шагах новой организации отвечает его председатель, профессор, заведующий кафедрой технологии комплексных инноваций Института инноваций СПбПУ доктор технических наук Михаил ЕРИХОВ.

- По чьей инициативе возник Совет, чем вызвана необходимость его создания?

- Инициатива образования Совета в качестве структурного подразделения университета принадлежит руководству Политеха. В университете, несмотря на большое количество проводимых учебных и научно-практических работ в области транспорта, транспортных систем, не было органа, который бы курировал весь комплекс вопросов. Но жизнь выдвигает на повестку дня все больше и больше вопросов именно комплексного развития транспорта, где бы учитывались и решались задачи оптимизации дорожной архитектуры, оптимизации маршрутов движения пассажирского транспорта, прогнозирования потоков транспорта и пассажиропотоков в быстро меняющихся ситуациях (ремонт дорожного покрытия, ДТП, искусственное регулирование пропускной способности дорог в связи с особыми обстоятельствами - например, проезд VIP и др.), а также решались логистические задачи интермодальных перевозок грузов. Многие комплексные проблемы, имеющие отношение к транспорту, изучаются, рассматриваются в Политехе с экономической или технической точки зрения. Но органа, который бы координировал работу по всей тематике, не было. И в этом наш Политехнический университет проигрывал тем вузам, которые имеют специализированные структуры, призванные решать транспортные задачи.

- Как планируется организовать работу? Кого Вы видите потенциальными заказчиками комплексных исследований по транспортным системам?

- В отличие от других организаций, созданных для решения подобных задач, в основу работы нашего Совета положена специфика Политеха как обучающего института, когда решение любой комплексной задачи, связанной с транспортом, рассматривается через призму подготовки квалифицированных инженерных и научных кадров, призванных, подхватив эту работу, продолжать ее в других структурах. Возможно, уже у других заказчиков или методом аутсорсинга, в том числе и в самом университете.

Потенциальные заказчики наших разработок - это, прежде всего, федеральные и муниципальные структуры, планирующие и регулирующие различные виды транспортной деятельности. Также ими могут быть и частные транспортные предприятия, оптимизирующие свою транспортную работу. Скажем, транспортные компании, желающие более эффективно организовать свое движение в рамках тех ограничений, которые определяются договором на обслуживание маршрута. К нам могут обращаться и те организации и предприятия, которым необходимо обучение (в том числе и обязательное) своего персонала в области эксплуатации транспорта или безопасности движения и т. д.

- Кто будет выполнять поступившие заказы и кого планируется привлекать к сотрудничеству?

- Это будут ученые - сотрудники института, студенты и аспиранты. При создании рабочих групп будем привлекать и сторонних специалистов - экспертов и консультантов, имеющих авторитет в отрасли.

Авторитет самого Политеха, его возможности достаточны для решения задач высокой сложности. Но мы планируем конструктивное сотрудничество и с другими структурами, уже работающими на этом поле, потому что это даст возможность усилить позиции друг друга в том или ином вопросе. В конечном итоге, цель - максимально удовлетворенный заказчик.

- Каким направлениям отдается приоритет, какие задачи ощущаются как первоочередные?

- Во-первых, это комплекс вопросов, связанных с обучением, подготовкой квалифицированных специалистов, поскольку Совет создан, как уже сказано выше, при учебном заведении. В транспортной отрасли страны вообще и на Северо-Западе, в частности, сегодня ощущается острая нехватка специалистов со специальным высшим образованием. У нас есть письмо заместителя министра транспорта России Бориса Короля, в котором он поддерживает инициативу Санкт-Петербургского Политеха взять на себя подготовку и переподготовку специалистов по управлению транспортом, организации транспортной деятельности, безопасности движения. Так что один из первоочередных, главных бло-в деятельности Координационного Совета связан с этим направлением. Тем более что есть уже определенный опыт организации курсов обязательного обучения для управленческого состава предприятий. Во-вторых, планируем тесно работать с региональными администрациями 110 комплексному развитию транспортных систем. Это, в первую очередь, вопросы оптимизации дорожного движения, маршрутов, создания элементов интеллектуальной транспортной системы городов, включающих электронную оплату проезда, информационные транспортные системы, экологические проблемы. Главное в наших подходах к решению названных задач - комплексность.

- Первые шаги Совета - это ...

- ... помимо организационных, весь комплекс мероприятий по организации заказного обучения в транспортной сфере, это участие в проводимых, в первую очередь, в Санкт-Петербурге разработках по созданию элементов интеллектуальной транспортной системы, это развертывание работ по систематизации существующих возможностей коллективов Политеха в области управления транспортными системами.

- И наконец - куда обращаться желающим сотрудничать с Координационным Советом?

- 195251 Санкт - Петербург, Политехническая улица, 29. СПбПУ.



ВЫСТАВКА КАРТИН В 5-М ТРАМВАЙНОМ ПАРКЕ

Автор выставки Галина Изосимовна Федорова. Ее официальная должность называется «исполнитель художественно - оформительских работ». В этом качестве изготавливает разные трафареты, схемы для конечных станций, красочные поздравления юбилярам, новые доски информации по цехам, объявления на трамваях о приеме на работу кондукторами и учениками водителей, трафареты по технике безопасности и пожарной безопасности, всякие таблички, оформляет новые кабинеты, а также разные стенды и т. д. Всего просто не перечислить, чем приходится ей заниматься в «официальное рабочее время». Делает она все то, где требуется художественный вкус, точный глазомер, умение чертить и рисовать. Работает на этой должности с 1970-го года. Трудится старательно, не раз ее хвалили за качественно выполненную работу. Например, совсем недавно - за информационные стенды для конечной станции на ул. Шаврова. В мастерской Галины Изосимовны цветные карандаши, фломастеры, масляные краски в тюбиках, клей, бумага - все необходимое для ее «производственной деятельности». Занятость у нее большая, ведь много «продукции» приходится выпускать. Но все она всегда успевает, хотя делает не торопясь, без суеты, но и зря не теряет ни одной рабочей минуты. Здесь же, в ее мастерской, чуть поднимешь глаза от рабочего стола - увидишь на стенах «писаную красоту», заключенную в деревянные рамки разного формата. Это и есть ее выставка картин. Здесь представлены 37 работ, написанных автором Г. И. Федоровой с 1993-го по 2006-й годы.

Рассказать словами картины - дело безнадежное. Их надо видеть. Но все же попытаемся хотя бы схематично очертить круг тем, сюжетов, настроений, представленных автором. В основном здесь представлена природа региона Старой Ладogi, где автор бывает постоянно на протяжении долгих лет. Эта природа всем нам близка, дорога и понятна, так как оригиналы картин находятся в наших широтах, в Ленинградской области. Мы все, петербуржцы такую природу видим постоянно, выезжая из города то ли на дачу, то ли на рыбалку или за грибами, а то и в дома отдыха Курортного района или Карельского перешейка. И тем интереснее нам следить по картинам, как автор в своем творческом преобразовании рещил тот или иной сюжет. Вот одна из картин: на переднем

плане массивный, почти натуралистичный ствол березы, далее средний план - несколько березок в кудрявом наряде весенней листвы, за ними поле в туманном мареве. Настроение подано с предельной отчетливостью. Так и хочется здесь прилечь в траве под березами, забыв о городской суете, мятущейся за стенами 5-го трамвайного парка. Взглянув на картину, словно на миг переносишься в благоухающий уголок природы.

А вот деревня из нескольких домиков, буквально утопающая в океане природы. Оригинально подана церковь Святого Георгия в Староладожской крепости. Она словно неожиданно вырастает из-за разрушенной крепостной стены и устремляется в небо. Очень много на выставке букетов различных цветов, каждый подан в оригинальной манере, подчеркивающей и цвет, и фактуру. Вот, например, подснежники на березовом пне.

А вот бескрайнее поле ржи с цветами на переднем плане. Далее - стога сена на фоне русского поля, мягкими неуловимыми тонами передается самое начало летнего вечера с полоской чуть алеющей зари на горизонте. Но, повторяем, «рассказать» картины - невозможно. Приходите - посмотрите. И люди приходят, смотрят, благодарят автора за красоту, за «волшебное» лирическое настроение, вызванное картинами. Но есть и такие, по словам автора, равнодушные к красоте, у которых «к песне и сказке душа глуха». Приходят такие что-то заказать автору по работе, а на картины и голову не поднимут.

Несколько слов хочется сказать об авторе выставки. Не первую подобную выставку устраивает Галина Изосимовна Федорова, и наша газета о ней писала. Тяга к художественному творчеству у автора с самых малых лет жизни, с детского садика, когда научилась рисовать. Затем рисовала она практически всегда, где бы ни училась, где бы ни работала. И всегда ее хвалили, поощряли к этому делу. Давали путевки в Дома творчества художников, где она погружалась с головой в мир искусства, общалась с известными в стране маститыми художниками, кое-что перенимала у них, растила свой уникальный талант. После каждого пребывания в Домах творчества представляла свои выставки картин, которые с похвалами принимались профессиональными художниками. Она со временем стала настоящим профессионалом, и не раз ей предлагали вступить в Союз

художников. Но - отказалась. Дополнительно к мастерству, к творчеству это ничего не дает, а платить сегодня в творческий союз надо деньги немалые. В одной из творческих командировок познакомилась она с известным народным художником СССР Борисом Федоровичем Федоровым, который вскоре стал ее мужем. У него тематика была в основном военная. Известная во всем мире, его картина «Утро танкистов» полна динамичного чувства, психологична, реалистична. В США вышла книга «Русский импрессионизм», где эту картину подают как импрессионистическую - из-за насыщенности чувством. Но это - советский реализм, 1954-й год. Танкисты в свободную минуту моются в проруби, обливаются ледяной водой. Их сдержанные жесты как нельзя ярче подчеркивают скрытую богатырскую силу, проявившуюся в недавней войне. Здесь же только шутивное заигрывание с «опасной стихией» - морозом и ледяной водой - подчеркивает их готовность к экстремальным ситуациям. Много и других картин этого художника выставлялось в различных музеях страны.

Их сын Федор Борисович Федоров закончил Академию художеств, он член Союза художников России. Вместе с матерью Галиной Изосимовной они сейчас дома имеют художественную мастерскую, куда часто заглядывают любители искусства посмотреть их работы. Оба они не раз устраивали свои выставки в различных залах города. Галина Изосимовна, в частности, в НИИ физиологии им. Сеченова, в Союзе художников Петербурга - на ул. Герцена, в салоне красоты - у Смольного, в галерее - на Староневском и т. д. В 90-е годы часть ее работ через перекупщиков «ушла за границу» - во Францию, Германию, Финляндию, где их охотно покупали. Но в «барыше» остались те же перекупщики, а не она.

Ее работы и в директорском зале 5-го парка. Галина Изосимовна очень плодотворна, «творческий зуд», возникнув в самом раннем детстве, и сейчас не дает ей покоя. Она рисует и сегодня. Хочется показать окружающий мир в самом интригующем виде. Все, что под ее рукой, превращается в красоту. Даже пустые бутылки «расписала» цветами, и те стали похожими на древние античные сосуды. Вот так она и живет неразрывно с красотой, которая обосновалась в ее душе и «выплескивается» наружу.

Валерий Межонный

ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ

Владимир Алексеевич Комляков работает в 4-м троллейбусном парке с 23-го мая 1977-го года водителем троллейбуса. С первых дней зарекомендовал себя специалистом, с интересом относящимся к технике. Стремясь к повышению своего профессионального уровня, осваивал различные виды подвижного состава, эксплуатируемого в парке. В 1983 году добился высшей квалификации водителя троллейбуса. Собранный и дисциплинированный на линии, Владимир Алексеевич трудится практически без дорожно-транспортных происшествий. Он успешно работает на ряде маршрутов парка, отличающихся особо интенсивным транспортным и пассажирским потоком. На каждом из них он показывает высокую культуру обслуживания пассажиров, добивается максимальной регулярности движения. В. А. Комляков активен и деловит и на инструктивных собраниях в парке. Его мнения и предложения по улучшению работы водителей на линии всегда объективны и рациональны. Владимир Алексеевич содержит в образцовом порядке вверенную ему технику. Старательность в работе, высокая дисциплинированность позволили ему занять достойное место среди водителей, выполняющих план пассажироперевозок и сбора выручки на 100 и более процентов. За время работы в парке В. А. Комляков, являясь водителем-учителем, подготовил 8 молодых водителей.

За высокие производственные показатели и культуру обслуживания населения В. А. Комляков неоднократно поощрялся приказами по парку, награждался почетными грамотами и премиями. В 1998 году за многолетний добросовестный труд ему было присвоено почетное звание «Ветеран труда ГУП «Горэлектротранс». Владимир Алексеевич активно участвует и в общественной жизни парка, в спортивных состязаниях и слетах. Исполнительный и безотказный работник, он пользуется заслуженным уважением не только среди коллег-водителей, но и у администрации парка. Своим большим профессиональным опытом Владимир Алексеевич охотно делится с молодыми водителями, оказывает им необходимую помощь.

К 70-летию начала троллейбусного движения в Ленинграде – Санкт-Петербурге В. А. Комлякова отметили грамотой Губернатора города и денежной премией.

Валерий Межонный

В КВИТАНЦИИ ПОЯВИТСЯ НОВАЯ СТРОЧКА

Скоро в квитанциях о квартплате появится новая строчка - плата за ремонт газового оборудования. Городское правительство одобрило законопроект, вносящий изменения в закон «О плате за содержание и текущий ремонт общего имущества в многоквартирных домах», который предусматривает под эти услуги отдельную строчку в квитанции, сообщает «Фонтанка.ру».

Пока расходы на ремонт внутридомовых инженерных систем газового снабжения входят в общую стоимость тарифа. Однако, как сообщил глава жилищного комитета Смольного Юнис Лукманов, в связи с необходимостью привести региональный закон в соответствие с федеральным, который требует выведения расходов на ремонт внутридомовых газовых сетей из тарифа оплаты газа, в Петербурге тариф решено разбить на две составляющие. По словам губернатора, это не приведет к повышению платы за газ.

Как отметил Юнис Лукманов, затраты на один квадратный метр общей площади жилья составляют 22 копейки в месяц. Размер платы за обслуживание и ремонт внутридомового газового оборудования основан на данных комитета по тарифам о расходах на содержание внутридомовых газовых сетей на 2007 год.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДЕТЕЙ В НАШИХ РУКАХ

С наступлением зимы световой день значительно сокращается, и темное время суток создает для горожан множество дополнительных проблем. Одна из самых острых проблема безопасности дорожного движения. Наибольшему риску в такое время подвергается самая «подвижная» часть населения - наши дети. В сумерках, наступающих зимой слишком рано, водители часто замечают ребенка, переходящего дорогу, лишь в последний момент и не успевают среагировать на него. Как следствие, в дорожно-транспортных происшествиях в России ежедневно погибают четыре ребенка.

1 декабря Управлением ГИБДД Санкт-Петербурга и Ленобласти была начата акция «Детям Петербурга - здоровье и безопасность». С этого дня учащиеся младших классов и дошкольники города получают яркие светоотражающие фликеры, предназначенные для предотвращения дорожно-транспортных происшествий.

Акция направлена на то, чтобы привлечь внимание общественности к проблеме обеспечения безопасности детей на дорогах в темное время суток, а главное - внести реальный вклад в обеспечение этой безопасности. Масштаб акции подразумевает охват всех школ и детских садов Петербурга.

В результате акции дошколята и младшие школьники получают фликеры - значки, которые крепятся на одежду или школьный ранец. Их использование делает пешехода заметным с расстояния 130-140 метров при дальнем свете фар. По словам инспектора УГИБДД СПб и Ленобласти Игоря Графова, меры по обеспечению

безопасности детей приняты очень вовремя и как нельзя кстати, «поскольку видимость отвратительная, а 70 % ДТП с детьми происходит по вине водителей. Когда же дорогу переходит ребенок со светоотражающим значком на одежде, он успевает «заявить» о своем присутствии заранее и обеспечить себе безопасность».

- С начала декабря сотрудники районных отделений ГИБДД ежедневно обходят школы и детские сады, где проводят для детей уроки безопасного пешеходного движения и раздают фликеры. Александр Графов поблагодарил «Патриотов России» за заботу о безопасности детей, отметив, что ГИБДД получает много предложений от различных организаций по проведению совместных мероприятий, «однако потом все они куда-то пропадают, данная же акция - первая по своей масштабности и эффективности, которая принесет реальную пользу людям».

Всего таких значков выпущено более 100 тысяч и этого количества должно хватить для всех маленьких петербуржцев. В случае необходимости будет изготовлено дополнительное количество фликеров. «К проведению акции нас подтолкнула проблема высокой смертности и травматичности детей на дорогах, особенно в темное время суток. Нам хотелось не только привлечь внимание к этой проблеме, а сделать все возможное для ее решения».

Стоит отметить, что мероприятие проходит не по принципу «пришли и раздали», детишкам разъясняют элементарные правила дорожного движения.



НАША МАЛЕНЬКАЯ ПОБЕДА

Прошедший год стал удачным для нашего небольшого коллектива - редакции газеты «Петербургские магистрали». Мы участвовали в конкурсе средств массовой информации (СМИ) Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Конкурс был организован Федерацией независимых профсоюзов города и области - на тему о людях труда, о профсоюзной жизни, о проблемах в социально-трудовой сфере. Конкурс оказался популярен в самых крупных журналистских коллективах. Наш редакционный коллектив стал лауреатом этого конкурса. Мы заняли в номинации «Газеты, журналы, и другие печатные издания» 2-е место, уступив только «Парламентской газете» и опередив «большую» общегородскую газету «Невское время», авторам которой досталось только 3-е место по итогам конкурса. Нам приятно, что нас назвали в числе «лучших журналистов» Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

А 22-го декабря 2006-го года во Дворце труда, в торжественной обстановке нам были вручены Дипломы лауреатов конкурса и, разумеется, денежные премии. В тот же день это мероприятие было показано по городскому телевидению.

В других номинациях в этом же конкурсе приняли участие журналисты телевидения, радио, информационных агентств. У них тоже определились свои лауреаты.

Сегодня многие, в том числе законодательные власти, только декларируют, что надо больше внимания уделять человеку труда. Он фактически и создает все материальные ценности, которыми пользуется общество, что надо чаще показывать человека труда и в средствах массовой информации - на телевидении, на радио, в газетах и журналах.

Мы же - коллектив редакции «Петербургских магистралей» год за годом осуществляем это на практике. На страницах нашей газеты - рассказы о ветеранах труда, настоящих мастерах своего дела, неутомимых тружениках, творцах славы нашего предприятия. Многие помнят наши удачные публикации, с удовольствием показывают их родным и знакомым. И нам это очень приятно: значит, и мы, журналисты, по мере возможности принимаем участие в напряженной работе всего коллектива электротранспортного предприятия. Часто наши публикации становятся как бы моральным стимулом для его работников. Мы никогда не жалуемся на трудности нашей работы, которых немало, и остро переживаем собственные ошибки, которые, в отличие от ошибок других сотрудников, видны всем.

В наступившем 2007-м году, году 100-летнего юбилея Санкт-Петербургского трамвая, газета «Петербургские магистрали» будет продолжать свою тематику.

ДОРОГОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ

160 россиян, по данным Российского мини-пиг-клуба, держат дома карликовых свиней. В Москве такие поросята стоят дорого — от 1000 до 4000 долларов.

METRO

ИЗ ДВУХ КУПЮР ТЕПЕРЬ МОЖНО СКЛЕИТЬ ОДНУ

Центробанк обязал все кредитные организации принимать загрязненные, надорванные и даже изъеденные мышами купюры.

ЦБ выпустил указание «О признаках платежеспособности и правилах обмена банкнот и монет Банка России». Признаться, это довольно забавный документ.

Теперь все кредитные учреждения страны (банки, обменники) обязаны будут принимать от населения мятые, полусгоревшие, постиранные и порванные купюры, а также дензнаки, изменившие окраску и свечение в ультрафиолетовых лучах, если на них отчетливо просматриваются изображения, для обмена на «нормальные» купюры и без всякой комиссии за плохое качество принимаемых денег.

Обменять можно и погнутые, сплюснутые, надгнутые, оплавленные, обугленные монеты, если они полностью сохранили изображение на аверсе и реверсе. Подозрительные дензнаки (а не фальшивки ли?) банк вправе послать на экспертизу.

Для обмена действительны банкноты, склеенные даже из кусочков, если один или несколько фрагментов принадлежат одной банкноте и занимают не менее 55% от первоначальной площади. Так, гражданин может поменять купюру, склеенную из 2 разных банкнот (но одного номинала).

METRO

БЕСПЛАТНЫЕ КОНСУЛЬТАЦИИ ЮРИСТА

Юридическая фирма «Правовой комитет» приглашает в ДК имени Ленсовета (Каменноостровский проспект, 42, кабинет 404) на бесплатные юридические консультации по четвергам с 12.00 до 15.00.

Телефон 982-03-44.

ПО ВЫДЕЛЕННОЙ ПОЛОСЕ

Комитет по транспорту администрации Петербурга недавно провел необычный «круглый стол» на колесах. По пути от здания комитета на Московском проспекте, 83 (у 1-го трамвайного парка), до Владимирского проспекта специалисты по организации работы общественного транспорта и дорожного движения рассказывали о том, как в ближайшее время предполагается решить проблему пассажироперевозок.

Дорога заняла минут сорок - сорок пять. Дольше всего ехали по Московскому проспекту до Технологического института. Чуть быстрее по Загородному до Звенигородской, а дальше и совсем быстро. И это объяснимо, поскольку на участке Загородного проспекта от Звенигородской улицы до Владимирской площади, то есть по пути к Невскому, существует выделенная полоса для троллейбусов. Ею, правда, пользуются еще маршрутные такси. Остальным въезд на нее запрещен. Оттого велика разница проезда этого участка Загородного в направлении Невского проспекта и наоборот, поскольку в сторону ПУОЗ троллейбусы стоят в жутких пробках. Впрочем, как и якобы быстрые маршрутки.

Вот на это и обратил внимание журналистов председатель комитета по транспорту Александр Дацюк, сообщив важную новость: подобные выделенные полосы будут организовываться в городе и впредь. Следующими адресами должны стать Большая проспект Петроградской стороны и Большая Пушкарская улица.

Специальные выделенные полосы сегодня в городе редкость. Есть еще две-три УЛИЦЫ с подобными полосами, но они не решают проблемы ни в принципе, ни даже по конкретным маршрутам, поскольку опять-таки «выделенка» оформлена лишь в одну сторону.

Решится ли проблема в связи с тем, что наконец и транспортный комитет города, и ГИБДД пришли к выводу о необходимости выделения полос для общественного транспорта? Ведь многие мегаполисы в мире давно пошли по этому пути, и ситуация с внутригородскими пассажироперевозками там стала достаточно благополучной.

Увы, пока ответить на этот вопрос положительно невозможно. Потому что в Петербурге одной рукой делается что-то во благо пассажиров, другой *это* благо уничтожается. Совсем недавно председатель комитета ¹¹⁰ безопасности и дорожного хозяйства Олег Виролайнен заявил, что в 2007 году один миллиард рублей бюджетных денег будет направлен на ликвидацию выделенных трамвайных полос. Среди адресов значатся два, где трамвай является главным пассажирским транспортным средством. И по количеству пассажиров, и по скорости передвижения ему нет равных. В скорости подчас уступают даже маршрутки. Я говорю о Лиговском проспекте и проспекте Испытателей.

По хорошему обособленному полотну вагоны бегут в час пик со средней скоростью 30-35 километров в час, в то время как средняя ско-

рость автобуса составляет 16-20 километров в час. Из-за пробок.

Спрашиваю Александра Дацюка об этой проблеме.

- Да, - говорит, - КБДХ намерен проделать такую работу, но мы с ним не согласны.

Трамвай является самым вместительным из наземных видов транспорта, и там, где на него падает основной пассажиропоток и где к тому же он движется по обособленной полосе, ухудшать условия его движения нельзя, - считает Александр Дацюк. Резонно. Трезво. Разумно. Тем более что во многих странах выделенная трамвайная полоса используется и для проезда пассажирских автобусов!

Но тут мы подходим к главному вопросу: чье мнение важнее?

Судя по тому, как стремительно ухудшается положение с электротранспортом, особенно с трамваем, который попросту уничтожается не только в центре города, но и далеко за его пределами, ибо Пискаревский проспект даже примыкающей к центру магистралью никак не назовешь, решение КБДХ важнее. На чем и сколько времени будет добираться человек до нужного места, этой городской структуре, вернее возглавляющим ее чиновникам - Олегу Виролайнену и Владимиру Антонову, безразлично.

Транспортное обеспечение не их проблема. Вот в том-то и проблема, извините за тавтологию. Наша общая проблема и сущая беда.

Она заключается и в том, что сегодня финансирование дорожной отрасли города ведется через комитет по благоустройству и дорожному хозяйству (КБДХ). И при этом никак не учитываются интересы города и особенности его транспортной инфраструктуры в целом. Работа КБДХ предполагает исключительно реконструкцию и строительство только автомобильных дорог *в* купе с созданием их благополучного внешнего вида и расчетного увеличения пропускной способности городских проездов. Никакая связь с функциональными задачами тех или иных магистралей, связанными с фактическими потребностями города в грузо- или пассажироперевозках, комитетом в расчет не берется.

Примеры? Пожалуйста.

Расширение проезжей части Кубинской улицы у Ленинского проспекта до 4 полос без параллельного создания так называемых вылетных полос и изменений в организации движения в районе спровоцировало хроническую пробку на Ленинском проспекте от 500 метров и более как при движении со стороны Московского проспекта, так и при движении со стороны проспекта Стачек. Это усложнило движение по проспекту Народного Ополчения со стороны Сосновой Поляны и увеличило время проезда перекрестка Дунайского проспекта с Пулковским шоссе в направлении Купчина с 2-3 минут до 10 и более. Это проблема Кировского и Московского районов.

А вот другой пример: ведущееся сейчас расширение участка Торфяной дороги доба-

вит потоки транспорта на практически исчерпавший пропускную способность путепровод на Планерной улице и одноуровневый железнодорожный переезд у станции метро «Старая Деревня». То есть благое, на первый взгляд, дело в итоге способно лишь усугубить транспортную проблему в Приморском районе.

Замечу, что на участках в приведенных выше примерах нет такого вида общественного транспорта, как трамвай, на который КБДХ, в ряде случаев при поддержке ГАИ, сваливает все грехи.

Между тем уже сегодня ясно, что трамвай в пробках не виноват. Это видно на тех улицах, откуда этот вид транспорта исчез. Пройдет немного времени, и всем станет ясно, что демонтаж трамвайных путей на Пискаревском проспекте и расширение магистрали на две полосы не улучшит ситуацию. Во-первых, компенсировать трамвай будет призваны десятки менее вместительных автобусов, естественно, появятся новые маршрутки с лихими «джигитами» за рулем. И они, и другие машины будут загружать не только расширившийся Пискаревский проспект, но и другие улицы, которых реконструкция не коснется.

Решено очистить от трамвайных рельсов также 2-ю Советскую улицу и Лиговский проспект у площади Восстания, мост Лейтенанта Шмидта...

А происходит столь масштабная ликвидация трамвая в значительной степени потому, что трамвайные пути в Петербурге с некоторых пор находятся на балансе КБДХ. Комитету невыгодно нести ответственность за рельсовое хозяйство, гораздо удобнее его попросту ликвидировать. К слову, стоит напомнить, что такие элементы транспортной инфраструктуры, как, скажем, железные дороги, даже проходя по территории города, остаются собственностью Министерства транспорта РФ. Поэтому рельсовое хозяйство должно быть подведомственно комитету по транспорту и «Горэлектротрансу».

Анализ, сделанный специалистами в разных городах России, показывает, что аналогичная питерская ситуация, то есть неуправляемая автомобильная природе транспортных издержек и стагнация общественного транспорта, складывается во всех регионах, где существует аналогичная структура органов исполнительной власти и дорожное строительство финансируется в отрыве от транспортного макропланирования. Это, например, Архангельск, Воронеж, Калининград, Ярославль.

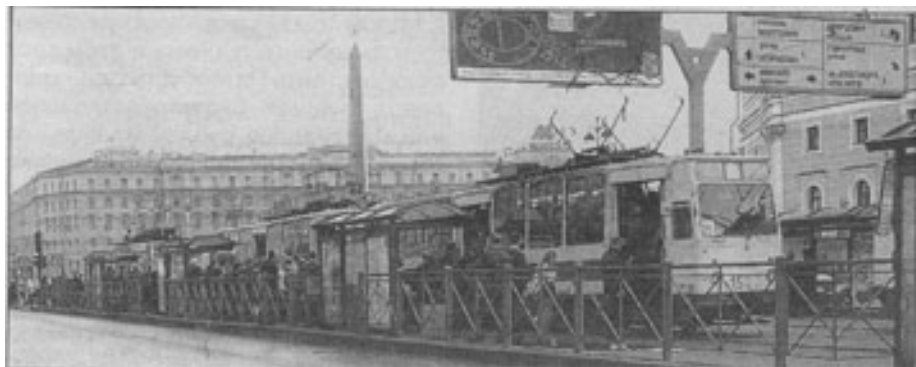
Напротив, в тех городах, где организация работы в сфере дорожного хозяйства структур не подчинена исполнительным органам, ситуация значительно более благополучна даже с учетом более скромных, чем у Петербурга, бюджетов. Это такие города, как Волгоград, Краснодар, Нижний Новгород, Ростов-на-Дону.

В связи со всем вышесказанным в голову приходит такая мысль: а не следует ли создать отраслевой орган, курирующий транспортную политику в городе в целом с переподчинением ему функций КБДХ в качестве отдела?

Этот комитет по транспортной политике должен распоряжаться финансовыми потоками, управлять всем транспортным строительством и движением в городе, так же как и нести за него ответственность. При этом во главе такого подразделения должен находиться именно специалист по транспортному планированию.

Депутатам Законодательного собрания Петербурга совместно с исполнительной властью города пора подумать о проблеме, обозначенной в этой статье. Ведь времени до полного транспортного коллапса, наступление которого прогнозируется к 2010 году, осталось всего ничего.

Алексей Ерофеев «Санкт - Петербургские ведомости», выпуск № 010 от 22.01.2007



В ТУПИКЕ

Недавно на Лиговском проспекте общественная организация «Петербургцы за общественный транспорт» провела пикет против возможного решения Смольного о демонтаже трамвайных путей с этой городской магистрали. Пикет - событие незначительное, но повод к его проведению - более чем серьезный.

В год столетия петербургского трамвая старейшему виду транспорта практически отказано в праве на полноценную жизнь. Это факт.

Уже несколько лет в Петербурге, в исторической его части, этот вид транспорта играет скорее декоративную роль, нежели является перевозчиком пассажиров. Единственная магистраль в центре, на которой еще сохранилось полноценное трамвайное движение, - это Литовский проспект.

Но, как ни покажется странным, сегодня остро стоит вопрос существования трамвая на этой транспортной артерии. Рассматриваются разные варианты реконструкции проспекта, главным образом с демонтажем рельсового пути. От 2-й Советской до Кузнечного переуллка - первый вариант; полное снятие рельсов на всем проспекте - второй.

Идея, которую отстаивает комитет по благоустройству и дорожному хозяйству (КБДХ), заключается в том, что проспект должен быть реконструирован в 2007 году и потому нужно снять рельсы, проложив на их месте дополнительные автомобильные полосы.

Но из Купчино в центр на трамваях добирается около пятидесяти тысяч пассажиров. Линия метро «Волковская», на которую теоретически можно замкнуть трамвайную, появится в лучшем случае в 2008 году. Но и это не решение вопроса, потому что вся трамвайная линия по Бухарестской

улице перестанет быть по-настоящему востребованной и рентабельной, каковой является сейчас.

То есть ликвидация трамвая на Лиговке до пуска «Волковской» - решение непродуманное. Впрочем и после открытия этой станции трамвайный пассажиропоток на Лиговке не иссякнет. Сегодня трамвай довозит из Фрунзенского района большую часть пассажиров до двух станций: «Лиговский проспект» и «Площадь Восстания» (От «Волковской» люди не смогут попасть к Московскому вокзалу, Невскому проспекту, к Разъезжей улице на метро. То есть вся нагрузка ляжет на узел «Сенная площадь» - «Садовая», который и сегодня перегружен.)

Вопрос с Лиговским проспектом не решен окончательно. Здравые силы в правительстве города считают нецелесообразным ухудшать ситуацию с наземным общественным транспортом. Тем более что трамвай по Лиговке движется по выделенной полосе. Люди не стоят в пробках, в отличие от автобуса и маршруток, а едут.

Необходимо добавить к этому, что сейчас в городе началась разработка программы по выделению отдельной полосы для общественного транспорта. Опыт европейских городов показывает, что по выделенной трамвайной полосе могут прекрасно ходить автобусы. Эффективность работы того и другого вида транспорта от этого только увеличивается. Однако Петербургу этот опыт, похоже, пока не пригодится. Даже главе города в «течение трех лет не хватило времени вникнуть в трамвайную проблему, в ней она полностью положилась на своих заместителей и глав соотвествующих комитетов».

А тем временем рельсы продолжают выкорчевывать. И как! По нескольким адресам демонтаж начинался даже раньше, чем под документом на производство этих работ стояла подпись ответственного чиновника.

Согласны ли с таким подходом к трамвайному вопросу горожане? В подавляющем большинстве - нет. Но их мнением городская власть в лице бывшего вице-губернатора, нынешнего главы КБДХ Олега Виरोлайнена, на котором лежит ответственность за демонтаж колоссального количества рельсовых путей в Петербурге, интересуется меньше всего.

И вот уже принято решение о том, что на мост Лейтенанта Шмидта трамвай не вернется. А ведь на площади Труда и далее семь лет тому назад был проведен капитальный ремонт путей, сделаны специальные выходы к остановке. На все это - потрачены бюджетные деньги, которые формируются из карманов горожан.

Этим решением ликвидируются последний исторический участок, по которому в 1907 году прошел первый петербургский трамвай, и рельсовый путь между Васильевским островом и Адмиралтейским и нецентральными районами.

Снова вырезается важнейшее звено из единой трамвайной сети. Это тем более странно, что в ближайшее время предполагается строить второй выход станции метро «Спортивная», то есть Тучков мост будет закрыт. В результате окажется, что ремонт путей на Среднем проспекте, на Наличной улице, в общем на всем Васильевском острове, который уже сделан или делается, - напрасный труд. Потому что трамвая выехать будет неоткуда - трампарк № 2 закрыт 15 января - и двигаться некуда.

Значит, движение трамвая на мосту должно быть восстановлено. Тем более что мост строится с усилением опор для трамвайного движения; тем более что по расчетам специалистов два-три трамвайных маршрута с интервалом 10-15 минут каждый не окажут практически никакого влияния на скорость движения нерельсового транспорта. Иными словами, если на новом мосту и будут пробки, то никак не из-за трамвая. Зато снять напряженность со станции метро «Василеостровская» трамвай сможет, если организовать движение маршрутов в сторону площади Стачек и Сенной площади. Пассажиропоток будет, если трамвай будет ходить регулярно.

Между тем ликвидация выделенного трамвайного полотна в этом году должна стоить Петербургу один миллиард рублей. Сколько миллионов или миллиардов рублей из кармана горожан будет выделено на освоение средств по ликвидации только недавно отремонтированных рельсовых путей, ухудшение транспортного обеспечения и экологической ситуации в Петербурге - трудно сосчитать.

Сергей Васильков
«Российская газета», 7.02.2007г.



НИЖНИЙ НОВГОРОД - МОСКВА - КАЗАНЬ

МАЗ-103

из Нижнего Новгорода

2-августа в Нижнем Новгороде руководству областной администрации был презентован автобус МАЗ-103, созданный на совместном предприятии РУП МАЗ и ПГ «Самолор-НН».

От своего белорусского «собрата» автобус отличается довольно сильно. Пассажирский салон облицован современными пластиковыми материалами, улучшены системы освещения и отопления салона, изменена конструкция поручней, установлены новые удобные сидения. Внешний вид автобуса изменен с помощью новой стеклопластиковой маски, для отображения маршрута используются электронные рейсосуказатели.

«Изюминка» автобуса - рампа для инвалидных и детских колясок, расположенная у средней двери автобуса и оснащенная электроприводом. Благодаря электроприводу посадка пассажиров с детьми и лиц с ограниченной подвижностью может быть произведена значительно быстрее, чем с обычными откидными или выдвижными аппаратами.

Парк «Мострансавто»

расширится на 600 Conecto

EvoBus, дочерняя компания концерна DaimlerChrysler, заключила договор на поставку 600 пригородных автобусов для Московской области.

Штутгарт/Москва - ООО «ЕвоБус Русспэнд», дочерняя компания концерна DaimlerChrysler, получила крупный заказ из Москвы на поставку 600 пригородных автобусов Mercedes-Benz Conecto H, сообщила пресс-служба компании. Первые автобусы должны быть переданы еще в 2006 году государственному унитарному предприятию ГУПМО «Мострансавто», большая часть будет поставлена в первой половине 2007 года. Автобусы Conecto выпускаются на турецком заводе Hoshdere (Стамбул), двигатели и КПП идут с заводов DaimlerChrysler в Мангейме и Гаггенау (Германия).

Теодор Маурер, коммерческий директор EvoBus: «Мы рады, что

Мострансавто приняло решение в пользу пригородного автобуса марки Mercedes-Benz. Автобусы Conecto H завоевали большую популярность во многих регионах Европы. Этот крупный заказ для Мострансавто и выбор именно автобуса Mercedes-Benz станет знаковым событием на российском автобусном рынке. С 1997 года было продано более 6 500 автобусов семейства Conecto».

Пригородный рейсовый автобус Conecto H марки Mercedes-Benz предназначен для пассажирских перевозок вместимостью до 52 сидячих мест.

Мострансавто (МТА) является государственной российской транспортной компанией, осуществляет пассажирские перевозки в Москве и Московской области на городских, пригородных и международных маршрутах. Автопарк Мострансавто насчитывает более 6 000 автобусов, которые заняты на более чем 1 200 маршрутах в 74 городах и 5 400 поселках. Маршрутная сеть охватывает около 30 000 километров. В 2005 году было перевезено более 760 млн. пассажиров. Этот новый заказ позволит существенно обновить парк Мострансавто.

«Мегаполис»

испытания закончены

31 июля в Москве закончились трехмесячные летние эксплуатационные испытания низковольтного троллейбуса Тролза-5265 «Мегаполис».

Впервые этот троллейбус был продемонстрирован в октябре прошлого года на московской выставке «Спецтранспорт 2005». В январские праздники, сразу после окончания заводских и сертификационных испытаний, троллейбус несколько дней возил пассажиров в Саратове. В апреле «Мегаполис» был передан на баланс троллейбусного парка № 7 г. Москвы, а в мае перед началом опытной эксплуатации принял участие в выставке на Васильевском спуске.

Редакция благодарит службу пресс-службы «Мосгортранса» за помощь в организации съемок.

Группа Автолайн

приобретает 100 автобусов Mercedes-Benz Sprinter

Стратегической задачей Группы компаний Автолайн в текущем году является переход на новый, более экономичный и комфортабельный подвижной состав.

Уже сегодня на маршрутах Москвы и Подмосковья, обслуживаемых предприятиями, входящими в Группу, работают более 500 микроавтобусов «Автолайн 32 36» (на базе Форд), до конца года будет закуплено еще около трехсот машин этой марки. Кроме того, в компании уже второй год эксплуатируют Скании, Фольксвагены и Богданы. В сентябре Группа компаний Автолайн планирует приобрести 100 микроавтобусов Mercedes. Об этом сообщил генеральный директор УК «Автолайн Транслайт» Александр Тур. На пресс-конференции компания «Авилон», официальный дилер Mercedes-Benz, представила новый микроавтобус Mercedes-Benz Sprinter. «Группа Автолайн - это первая компания в истории коммерческого пассажирского транспорта, которая двигает рынок в сторону улучшения качества перевозок», отметили на пресс-конференции.

Первый в России NEOPLAN

Tourliner - в Казани

Neoplan Bus GmbH зарекомендовал себя как производитель комфортабельных и престижных автобусов.

Продукция NEOPLAN - это автобусы VIP-класса. Из года в год техника NEOPLAN занимает почетные призы на международных автосалонах. Приз за лучший туристический автобус 2006 года получил бренд NEOPLAN.

Первый Neoplan Tourliner - в России, и этот автобус уже приобретен для казанского спортивного клуба «Ракета» (хоккей с мячом).

2 августа в торжественной обстановке региональный менеджер по продаже автобусов компании «МАН Автомобили Россия» Н. Мишин вручил ключи от машины заместителю коммерческого директора по транспорту ОАО «Завод Электрон» - спонсора клуба - Т. Каримову.

Подготовил Олег Бодня
«Омнибус»

ТРАМВАИ В ВЫБОРГЕ

В прошлом году выборгский трамвай стал опять предметом исторического поиска, а весной прошла презентация книги «Встреча с выборгским трамваем». Эта книга была выпущена на средства полученного гранта отдела образовательных и культурных программ Госдепартамента США. Такой проект первоначально возник на кафедре выборгского филиала С.-Петербургского университета сервиса и экономики. Реализовать этот проект было предложено выпускнице программы Американского Совета по международным исследованиям и обмену О. Ласкиной заведующей этой кафедрой Г. Большаковой. Так появилось еще одно историческое исследование работы трамвая в единственном городе Ленинградской области, который прекратил свое существование в 1957 г. и уже больше, видимо, никогда не продолжит свою работу. Этим историческим фактом занимались многие специалисты не только в нашей стране, но и в Финляндии. Об этих событиях писала наша газета «Петербургские магистралы» в 2001 г., а о выпуске книги сообщила газета о пассажирском транспорте «Омнибус» в августе прошлого года. Несколько лет тому назад в Швеции Per Rickheden выпустил книгу о выборгском трамвае. Мне самому вместе с Кашлаковым И. Г. в 2000-2001 годах пришлось заниматься возникновением и работой трамвая в г. Выборге, работать в Ленинградском областном государственном архиве г. Выборга, знакомиться с личными архивами Розена Николауса, бывшего заведующего выборгским провинциальным архивом периода 1909-1939 годов (когда это была территория Финляндии). Учитывая уникальность и профильность материала к столетию нашего городского трамвая, имеет смысл познакомить читателей газеты с этой страницей истории.

Исторически город Выборг возник в 1293 г. на небольшом острове залива как шведская крепость во время крестового похода. Финской нации тогда еще не существовало. С 1403 г. он становится территорией Финляндии. В 1640 г. в этом городе проживало уже 3500 жителей, а во всей Финляндии - около 400 тысяч. В 1703 г., после основания С.-Петербурга, крепость была завоевана Петром I, а вся Финляндия по результатам Северной войны стала автономией России. После пожара 1793 г. город был отстроен заново. С 1812 г. Финская автономия слилась с остальной частью, образовав княжество Финляндия. В 1856 г. был построен Сайменский канал, а в 1870 г. открылась железная дорога Риихимяки - С. Петербург. В 1898 г. в Выборге появилось электрическое освещение. В это время в городе проживало уже более 80 тыс. жителей. Город постоянно посещало большое количество приезжих, среди которых было много политиков, писателей, музыкантов и артистов.

Для улучшения обслуживания населения и приезжих в 1905 г. в городе начали проектировать линии трамваев. В 1911 г. было организовано акционерное общество «Выборгская электростанция и трамвай», а в районе Элеватора и Хле-

бозавода на пустыре было построено депо, электростанция и здание управления трамваем, а весной 1912 г. пошел первый трамвайный вагон. Через год в городе работало уже три маршрута и в год перевозилось 4 млн. пассажиров. Маршруты охватывали центр города, железнодорожный вокзал и основные промышленные центры города. Трамвайная колея - 1000 мм, а протяженность путей составляла 20 км. Протяженность первой линии от Папула до Абоского моста составляла 2,5 км, вторая - от Екатерининской ул. до судостроительного завода, а третья - от Абоского моста до Нейсуниеми протяженностью 1,5 км. Всего было 30 вагонов, ходили они, в основном, только моторные. Проездная плата составляла 15 пенни за весь проезд от начала до конца.

Центром трамвайного движения, конечно, была железнодорожная площадь у вокзала. Трамваи от вокзала уходили на улицы Линнанкату и Торикату (ныне ул. Крестовная и Пионерская), а также на Торккелинкату (ныне пр. Ленина) и далее к Выборгскому замку в район Папулы. Трамвайные вагоны также ходили в район южного поселка (Ристимяки), там он разворачивался и шел обратно. В довоенный период в городе несколько раз изменялись и дополнялись трамвайные маршруты, и всегда центром движения был железнодорожный вокзал.

Финские вагоны были небольших размеров со световым колпаком на три окна в средней части с каждой стороны, двухосные, двухсторонние с бугельным токосъемником. Бортовые номера симметрично относительно фары располагались на фронтальной и задних частях вагонов. Нумерация была двухзначная и вагоны эксплуатировались только моторные. Сидения в вагонах были продольные на 8 пассажиров с каждой стороны, а всего - 37. Длина вагона 8,7 м, ширина 2 м, масса 9,4 т. Вагоновожатый и кондуктор работали в форменной одежде.

В связи со сложной международной обстановкой, Советское правительство, располагая разведывательными данны-

ми о создании на границе с Финляндией мощных укрепительных линий Маннергейма и Энкеля, начало «финскую кампанию», фактически войну. В результате этой кампании проводились массированные бомбардировки финской территории, в том числе и в г. Выборге. Население города почти полностью покинуло город, естественно, ни о каком трамвайном движении не могло быть и речи, но город не был взят советскими войсками. По инициативе Москвы в марте 1940 г. был подписан мирный договор, по которому г. Выборг стал территорией СССР. Эта «кампания» унесла более 200 тыс. погибших, только с нашей стороны. Выборг не успел стать советским, как началась Отечественная война, и в июле 1941 г. он опять становится финским. Однако 15 месяцев советского периода не прошли напрасно. Город Выборг интенсивно стал восстанавливаться.

Было принято решение о восстановлении трамвая, как единственного вида транспорта в городе. Намечена была дата пуска трамвая - 22 августа 1940 г. Определена была и стоимость проезда в трамвае по одному маршруту в 20 копеек. Первоначально пустили два маршрута: один - от ул. Папула до городской больницы на 7 остановок, другой - от ул. Торкали до городского стадиона на 6 остановок. Начиналось движение в 6 часов утра и заканчивалось в полночь. Здание трамвайного управления частично было разрушено, поэтому на первом этаже разместились техническое руководство, а на втором - объединенная столовая для работников трамвая и 12 ГЭС. Возвратившееся население в городе составляло примерно 35 тыс. человек. Директором был назначен тов. Комков.

Финских исправных вагонов было мало, и трамвай явно не справлялся с объемом перевозок, поэтому с октября 1940 г. пустили еще три маршрута автобусов. Один имел четыре тарифных участка по рублю за каждый, а два других по два участка по 50 копеек за каждый. В г. Выборге в этот сложный период его существования даже прове-



ПЕТЕРБУРГСКИЕ МАГИСТРАЛИ № 1-3

ли выборы в Верховный Совет СССР, в которых приняло участие более 20 тыс. человек. После полного снятия блокады в Ленинграде Карельский перешеек был освобожден от финско-немецких захватчиков, и в июне 1944 г. Выборг был освобожден. Город представлял жалкое зрелище, финско-немецкое руководство почти полностью его разрушило, все лежало в руинах. О возникновении трамвайного движения в городе даже мечтать было нельзя. Полностью было разрушено здание управления; депо и электростанция, на 60% разрушены пути. Но больше никакого транспорта в городе не было, надо было восстанавливать. Пуск трамвая в городе был намечен на октябрь 1946 г. Начальником управления был назначен тов. Иванов.

Стоимость проезда установили в 20 копеек, собрали и отремонтировали 19 финских вагонов, из них четыре сделали прицепными. На трех старых маршрутах восстановили пути общей длиной около 18 км. Для хранения и ремонта вагонов восстановили два депо, здание управления и организовали открытую площадку для стоянки вагонов. За следующие 7 лет работы трамвая в городе добавился всего один маршрут за рыночную площадь в Нейтсутниemi, центральным перекрестком, по-прежнему, оставалась вокзальная площадь. Состав трамвайного предприятия в 1953 г. составлял уже 130 человек, из них 27 водителей и 27 кондукторов, проезд стоил уже 30 коп.

В год трамваем перевозилось более 3 млн. пассажиров, т. е. около 9 тысяч -

ежедневно. В 1956 г. в соответствии с решением правительства страны из ГДР в город прибывает 9 моторных и 6 прицепных трамвайных вагонов модели ДТ-54 на узкой колее немецкой постройки. Эти вагоны были доставлены в город в плане расширения трамвайного движения по проекту Госинжпроекта 1949 года. Проект развития должен был проводиться в два этапа. Первый этап - развитие линии в направлении Вокзальной и Крестной улиц и проспекта Ленина. Он предусматривал замену рельсового пути. Этот этап должен быть закончен в 1956 г. Второй - такие же работы на участке южного кольца, а также удвоение рельсовых путей в поселке Ленина и на ул. Батальонной и Островной: Второй этап должен быть закончен в конце 1957 г. Но оказалось, что увеличение подвижного состава не увеличивало объема перевозок, и общий пробег вагонов оставался на одном и том же уровне в 850 тыс. вагонно/км. И даже снятие одного маршрута в 1955 г. для увеличения эксплуатационной скорости, которая тогда составляла 12 км/час, не дала должного эффекта.

На начало 1957 г. в инвентаре находился 21 вагон: 15 моторных и 6 прицепных. От финских вагонов осталось только 6 моторных. Но из этих имеющихся вагонов на линию могли выходить только 12, лимитировало ограниченная мощность существующей электростанции. Мощность вагонов из ГДР была значительно больше, чем финских. Увеличение подачи электроэнергии планировалось только на 1959 г. Даже в 1947 г. выпуск ваго-

нов на линию был значительно больше, чем в 1957 г.

За 10 лет работы трамвая в городе объем перевозок оставался на уровне 3 млн. пассажиров в год. Причин этому было много. Город с большим трудом восстанавливался, на все просто не хватало рук и денег, а учитывая закрытость города как пограничного, на это не очень то и обращали внимание. За эти годы в городе пустили еще восемь маршрутов автобусов, но все равно транспорта не хватало. Трамвай же от года к году увеличивал убыток, дотация постоянно росла. Если в 1955 г. убыток составил 329 тыс. рублей, при 132 работающих, то в 1956 г. - уже 360 тыс. рублей, а в 1957 г. - достиг 400 тыс. рублей при 145 работающих, из них вагоновожатых и кондукторов было по 34 человека. Руководство и партийный комитет города сочли невозможным дальнейшую эксплуатацию трамвая.

Были также курьезные случаи, когда трамвайные вагоны с пассажирами не тянули в гору, приходилось части пассажиров вылезать и идти пешком вверх, а когда вагон поднимался на гору, оставшиеся в вагоне пассажиры требовали продолжения движения, не дождавшись оставленных пассажиров. Все это только ускорило конец трамвайного движения. 12 апреля 1957 г. приказом министра в Выборге было ликвидировано трамвайное движение. Для этого создали ликвидационную комиссию из 31 человека. Новые вагоны из ГДР были отправлены в Калининград (5 моторных и 2 прицепных) и в Пятигорск - по 4 моторных и прицепных. Шесть старых финских вагонов были списаны и уничтожены. Остальное оборудование парка и управления передавалось в трамвайное хозяйство городов Калининна, Липецка, Краснодара и троллейбусное управление г. Владимира. Вся эта работа была закончена к июню 1957 г.

В 2000 г. мы посетили г. Выборг с целью уточнить, что осталось от работы бывшего трамвая и в течение нескольких дней прошли все маршруты и места стоянки и обслуживания вагонов. Пред нами развернулась довольно грустная картина. Здания управления и электростанции находились в развалинах. В помещениях трамвайного депо работала автомастерская, и никто не мог припомнить, что здесь было раньше. На месте открытой стоянки вагонов стоял жилой дом, а рядом - футбольное поле, и, конечно, ни трамвайных рельс, ни столбов не было. Город стал открытым, много иностранных туристов, построены новые жилые дома и ходят несколько маршрутов автобусов. Конечно, прошло более 30 лет, даже пожилое население с трудом припоминает трамвай, молодежь вообще этого не знает, и только отдельные фотографии в краеведческом музее могут напомнить пытливым о работе такого вида транспорта в городе. А проблемы остались прежние: переполненные автобусы редко ходят. Как бы здесь пригодился трамвай.

Ю. М. Львов



ПЕТЕРБУРГСКИЕ МАГИСТРАЛИ № 1-3

21

НОВИНКИ КО ДНЮ ГОРОДА МОСКВЫ

2 сентября 2006 г. столица торжественно отметила свой «день рождения». К столь «круглой» дате правительство города постановило, среди прочего, ассигновывать на протяжении 2007-2009 гг. порядка 1 млрд. руб. ежегодно на обновление подвижного состава ГУП «МОСГОРТРАНС». В то же время самим транспортникам предложили активнее инвестировать в приобретение новой техники дополнительную выручку, получаемую благодаря завершившемуся еще 5 мая 2006 г. оснащению всех трамвайных, троллейбусных и городских автобусных маршрутов автоматической системой контроля оплаты проезда (АСКП) турникетами при входе в подвижной состав.

Еще один настоятельно рекомендованный путь сокращения издержек - скорейший вывод за пределы Центрального административного округа с его астрономически дорожающей недвижимостью всех эксплуатационных и ремонтных предприятий «МОСГОРТРАНСа». Автобусный ремонтно-кузовной завод /АРЕМКУЗ/ к осени уже де-факто остановлен, его оборудование демонтируется и перевозится на Московский троллейбусный ремонтный завод /МТРЗ/, по территории расхаживают господа потенциальные покупатели ... Следующий «в очереди на ликвидацию» - Сокольнический вагоно-ремонтно-строительный завод /СВАРЗ/: осуществлявшийся им в последние десятилетия капитальный ремонт столичных автобусов решено «распределить» между наиболее крупными эксплуатационными автобусными парками на окраинах, соответственно те дооборудовав.

Трамваи Октябрьского депо, судя по всему, скоро переберутся на обширную территорию Базы материально-технического снабжения «МОСГОРТРАНСа» по Угрешской улице, хотя при этом и не обойдется без резкого увеличения их нулевых пробегов. В Южном административном округе идет поиск удобной площадки для возведения нового комплекса трамвайного депо имени Апакова, причем многие специалисты предлагают создать там первое для всей России «эксплуатационное предприятие легкого рельсового транспорта», что обслуживало бы также ... поезда линии «ЛЕГКОГО МЕТРО» Л-1! Ну а новый комплекс

выводимого из окрестностей многолюдной Комсомольской площади 2го троллейбусного парка уже обрел зримые черты на восточной окраине столицы - в Ново-Косине. Первый троллейбус, использовавшийся для проверки габаритов и отладки внутрипарковой контактной сети, был доставлен туда на буксире еще к началу лета, ну а 22 августа пришла пора обкатать соединительную линию, проложенную от существующей контактной сети 30-го и 54-го маршрутов по Вешняковской улице через улицы Старый Гай - Кетчерскую - Носовихинское шоссе - Городецкую - Ново-Косинскую: первым, к 13.30, в новый парк прибыл своим ходом ЗиУ-682 № 2551. Окончательное перебазирование парка и пуск до него новых маршрутов планируются не ранее следующего года: еще требуется ввести в строй дополнительные подстанции и обустроить конечную станцию в Ново-Косине, многочисленные жители которого вот уж полтора десятилетия пользуются лишь автобусами, а предстоящее внедрение электротранспорта воспринимают с ... явной опаской: «как бы «пробок» не прибавилось». В дальнейшем с центральной Лесной улицы в одну из промзон северозапада будет выведено и старейшее предприятие наземного транспорта столицы - нынешний 4-й троллейбусный парк, ведущий свою историю еще от первой линии «конки» 1872 г.

Также незадолго до нынешнего Дня города из Усть-Катава прибыл для испытаний первый отечественный дважды сочлененный трам-

вайный вагон двухсторонней компоновки с низким полом в средней части кузова. До того аналогичные конструкции предлагались москвичам Рижским вагоностроительным заводом и минским УП «БЕЛКОММУНМАШ». Однако, поскольку, при «зарубежном» расположении обоих предприятий, первым были представлены лишь чертежи, а вторым - единственный опытный экземпляр, предпочтение решили отдать российскому поставщику, традиционные четырехосные вагоны которого уже неплохо зарекомендовали себя на трамвайных маршрутах столицы. Ради скорейшего начала испытаний новинки пришлось отказаться от задумывавшегося комплектования ее четырьмя тяговыми асинхронными электродвигателями некоего «перспективного типа» мощностью по 65-70 кВт.: на тележках смонтированы 6 50-киловаттных двигателей ОАО «Псковский электромеханический завод», аналогичные применяемым на уже знакомых москвичам питерских четырехосных вагонах 71-134А /ЛМ-99А/. Разобранный на три секции новый трамвай 71-630 был доставлен 20 августа железнодорожными платформами на упоминавшуюся выше базу МТС «МОСГОРТРАНСа» по Угрешской улице, откуда мощный автотрейлер тремя рейсами с 0 до 6 часов 24 августа перевез его к месту будущей эксплуатации в Краснопресненское депо. Специалисты завода-изготовителя помогли «состыковать» новинку к концу того же дня, много больше времени заняла отладка бортовой



Первый MAZ-695

ПЕТЕРБУРГСКИЕ МАГИСТРАЛИ № 1-3

электроники, а вот будущий номер и программа испытаний все «согласовывались» вплоть до написания этих строк 13 сентября. Также отчего-то не выполнено изначально планировавшееся для опытной эксплуатации трамвая-гиганта обустройство трассы маршрута № 10 низкими - на уровне пола - посадочными платформами, барьерами от перехода пути вне установленных мест и т. п. Внешне 71-630 отличается необычной красно-оранжевой расцветкой (как у испытываемого ныне 7-м троллейбусным парком троллейбуса ТРОЛЗА-5265 «МЕГАПОЛИС») и - круглыми фарами в отличие от привычных по 71-619, да и - все более многочисленных, в Краснопресненском депо 71-134А прямоугольных.

28 августа первых пассажиров - официальную делегацию - приняла очередная, 172-я станция Московского метрополитена - «Международная», регулярная эксплуатация которой началась спустя два дня и была отмечена традиционным уже выпуском сувенирных билетов на две поездки. Как и открытая годом ранее, отделенная от нее всего-то ... 400-метровым перегонном станция «Деловой центр», «Международная» спроектирована по нормам «мини-метро»: длина платформ 119 м против стандартных для Москвы 170, своды на 1 м ниже обычных, что уже дало известную экономию при строительстве! В то же время главный архитектор проекта Александр Орлов применил столь типичные для «большого метро» массивные, облицованные мрамором пилоны, а для безопасности пассажиров дополнительно обозначил края платформ мигающими светодиодными полосами. Пока у «Международной» один наземный вестибюль, под эстакадой «Третьего Автокольца», где рядом вскоре должны появиться «перехватывающие парковки» для индивидуальных легковушек и станция электропоездов-экспрессов в московские аэропорты, а то - и «Евровокзал», призванный обслуживать международные поезда из Западной Европы. Выступая на открытии «Международной» 28 августа, начальник Московского метрополитена Дмитрий Гаев заверил, что «пиковые» пассажиропотоки через нее могут достигать 30-35 тыс. чел. в час: втрое (!) больше, чем, допустим, на «Семеновской», а также подтвердил планы открыть в будущем дополнительную станцию «Дорогомилловская» на уже существующем участке «мини-метро» «Ки-

евская - Деловой центр» и продлить трассу далее «Международной» через «Полежаевскую» - новостройки на месте бывшего Центрального Аэродрома - «Динамо» - до «Савеловской». Этот мини-дублер сильно загруженной Кольцевой линии протянется на 12 км, средняя стоимость проходки каждого из которых оценивается в 45-50 млн. долларов США; вся стройка, при должном финансировании, займет три года с небольшим ...

С Днем города Москвы в этом году впервые решили совместить еще и Московский Международный Автосалон, традиционно проводившийся ранее в конце августа. Идея не беспорядная: большинство иногородних гостей столицы разъехались к своим школам да вузам, многие москвичи также лихорадочно завершают подготовку к новому учебному году. В новом, де-юре - расположенном уже на землях Московской области, выставочном-комплексе «КРОКУС-ЭКСПО» с 1 по 10 сентября предстала основная экспозиция автомобилей, которую с 1 по 3 дополняло также «МОТОР-ШОУ» сопутствующих товаров и оборудования, а с 7 по 10 сентября - собравшая реставрированные машины прошлых лет «ОЛДТАЙМЕР-Галерея Ильи Сорокина».

«Союзная» Беларусь представила на «Автосалоне» средний городской автобус МАЗ-206 и шарнирно-сочлененный, с асинхронным тяговым двигателем и вспомогательным дизель-генератором при полностью низком поле, троллейбус АКСМЗ330А, что уже выпускается, в частности для Риги. По заказу латвийской стороны, в салонах были установлены видеомониторы, демонстрировавшие москвичам полный ассортимент продукции минского УП «БЕЛКОММУНМАШ», включая ... пожарные автомобили и разработанную «для крупного бизнеса Украины» пассажирскую монорельсовую дорогу! Представители завода отметили: нынешняя Беларусь «избавляет заповедные кварталы городов от паутины контактной сети», так что - троллейбусы с дополнительными дизель-генераторами более чем востребованы.

Белорусские автобусы МАЗ заслужили столь добрую репутацию в России, что завод-изготовитель уже перегружен заказами, и сборку таких машин освоила, в текущем году, также ГРУППА «САМОТЛОР-НН» из Нижнего Новгорода: на «Автосалоне» демонстрировались автобусы, дооборудованные нижегородцами

для перевозки школьников и инвалидов. Московское ЗАО «ТУШИНО-АВТО» в недавнем прошлом - авиационный завод № 82, создавший в 1946/7 г.г. исключительно удачные «синий троллейбус» МТБ82 и четырехосный трамвайный вагон МТВ-82, представило разработанное совместно с белградской фирмой «ИкарБус» семейство максимально унифицированных городских автобусов: средний Ик-107, большой Ик-112Н и особо большой, шарнирно-сочлененный Ик-218. Башкирский НефАЗ - предлагал большие городские автобусы на базе как родимого КАМАЗа (модель 5299-20-23), так и небезызвестной голландской компании VDL (52997). А группа ГАЗ - обещала скорую замену постепенно устаревающих ГАЗелей микроавтобусами по типу британского «МАКСУСа», акции которого были недавно ... скуплены нижегородцами!

Наконец, собственно в праздничный день 2 сентября ГУП «МОСГОРТРАНС» устроило перед главным входом Всероссийского Выставочного Центра становящуюся традиционной экспозицию реставрированного и, по контрасту, новейшего подвижного состава. Дебютантами на сей раз оказались восстановленный до изначальной красоты один из самых первых автобусов ЛАЗ-695 1956 г. (он, кстати, стал едва ли не последним «клиентом~ликвидированного, как мы уж знаем, АРЕМКУЗа), проходящий опытную эксплуатацию на «социальных» маршрутах 18-го автобусного парка микроавтобус «Фольксваген-транспортер» с подъемником для инвалидовных колясок и уже знакомый питерцам, но впервые купленный для столицы шарнирно - сочлененный троллейбус ВМЗ-62151 под эффектным бортовым номером 6000. А на ближайшей трамвайной станции «Останкино» демонстрировались музейные вагоны БФ № 932/ 1929 г. выпуска, во вновь воссозданной экипировке маршрута № 17 «Останкино - Клиническая пл.» и МТВ-82 № 1278 (экипированный на № 18) ... Картину эффектно дополняли изредка проносившиеся вдалеке поезда Московской Монорельсовой Дороги, так и сохранившей, вопреки всем обещаниям руководства, малопривлекательные 50-рублевый тариф и не менее чем 20-минутные интервалы: непревзойденным рекордом для нее пока остается перевозка всего-то 3200 пассажиров в час по обоим направлениям!

Николай СЕМЕНОВ

Объявление

Трамвайный парк № 5 приглашает на работу руководителей следующих специальностей:

- Начальник цеха планово-предупредительного ремонта с окладом 9005 рублей. График работы 5 рабочих дней, 2 выходных.
- Мастер цеха планово-предупредительного ремонта с окладом 7410 рублей, график работы 5 рабочих дней, 2 выходных.
- Мастер цеха планово-предупредительного ремонта с окладом 7410 рублей, график работы 3 рабочих смены (продолжительность смены 10,9 час, 3 выходных).
- Старший мастер цеха «Профилактический» с окладом 7985 рублей, график работы сутки через трое.
- Мастер цеха «Профилактический» с окладом 7410 рублей, график работы 5 рабочих дней, 2 выходных.

Контактные телефоны:

492-02-10, 492-18-18

САЛАТ ИЗ КАБАЧКОВ С КУРИЦЕЙ

2 небольших кабачка, 2 луковицы, по 1/2 стручка красного, зеленого и желтого сладкого перца, 1 долька чеснока, 7 ст. л. растительного масла, перец, соль, 1 маленький баклажан, 250 г свежих очищенных томатов, куриная грудка.

С кабачков срезать кожицу, мякоть нарезать ромбами.

Лук очистить и нарезать кольцами. Стручки сладкого перца нарезать ромбами. Чеснок очистить, выдавить с помощью ручного пресса и смешать с 3 ст. л. масла. Овощи перемешать, посолить и заправить маслом с чесноком. С баклажана срезать кожицу, мякоть нарезать ромбами. Обжарить в 2 ст. л. масла при постоянном помешивании. Помидоры крупно нарезать и добавить к баклажанам. Посолить, посыпать молотым перцем и тушить 3 минуты, не накрывая крышкой. Добавить кабачки с луком и сладким перцем. Снять с огня и оставить на 10-15 минут, чтобы овощи настоялись. Тем временем куриное филе крупно нарезать. Оставшееся масло разогреть и слегка обжарить куски куриного филе на слабом огне по 3 минуты с каждой стороны. Посолить. Овощи выложить на тарелки и подать с филе.

ГРЕЧЕСКИЙ САЛАТ

2 крупных красных и желтых помидора или по 3 шт. мелких сладких помидорок «Шерри», 1 длинный огурец, по 1 стручку сладкого красного и желтого перца, 1 кочан салата, 1 пучок укропа, 100 г маслин без косточек, 200 г сыра фета, адыгейского или брынзы, 2 ст. л. оливкового или растительного масла, соль, перец, лимонный сок.

Листья салата обязательно порвать на небольшие кусочки. Все овощи нарезать кубиками (мелкие помидорки на четвертинки) примерно в 1 см. Укроп мелко покрошить. Овощи и зелень сложить в салатник, полить лимонным соком, посолить, поперчить и перемешать. Полить маслом и выложить сверху сыр, нарезанный кубиками, и маслины. Немного встряхнуть, украсить мелкими листиками салата.

КУЛИНАРНЫЕ ХИТРОСТИ

ЗАКУСКА «ЦАЦИКИ»

250 г свежих или маринованных огурчиков, 150 г йогурта или сметаны, соль, перец, долька чеснока, 1 баклажан, растительное масло.

Баклажан нарезать кружочками толщиной 1 см и обжарить до румяной корочки с обеих сторон на растительном масле. Выложить на бумажную салфетку для удаления лишнего масла. Приготовить соус: огурцы натереть, смешать со сметаной или йогуртом, Надавить чеснок, посолить и поперчить по вкусу. По желанию добавить в соус чеснок. Подать соус к баклажанам, очень вкусна эта закуска с поджаренным в тостере лавашем (не тонким).

САЛАТ ИЗ ЯЗЫКА

Говяжий язык, 2 луковицы, 200 г чернослива, майонез, листья салата.

Язык отварить до мягкости и остудить. Репчатый лук нарезать кольцами, замариновать на время в уксусе и растительном масле, немного посолить и поперчить. Из чернослива удалить косточки, мелко нарезать. На блюдо выложить листья салата. Язык перемешать с черносливом и майонезом, посолить и поперчить по вкусу. Выложить салат на тарелку и украсить сверху маринованным репчатым луком.

ГОРЯЧИЙ КУРИНЫЙ САЛАТ

400 г куриного филе, 7 сладких разноцветных перцев, 100 г соевого соуса, растительное масло, зелень.

Перцы нарезать соломкой и обжарить на масле до полуготовности, добавить нарезанное соломкой куриное филе и жарить до готовности мяса, за 5 минут до готовности влить соевый соус (не солить). Готовый салат выложить на тарелку, полить соусом и украсить рубленой зеленью.

СЫРНЫЙ САЛАТ

200 г сыра эдам, 400 г ветчины, 1 яблоко, 200 г маринованных огурцов, 200 г консервированной кукурузы, 1 луковица, 1 долька чеснока, 2 ст. л. виноградного уксуса, 0,5 ч. л. соли, 1 ч. л. неострой горчицы, щепотка острого красного перца, 3 ст. л. масла, небольшой пучок зеленого лука, белый молотый перец.

Нарезать сыр тонкой соломкой. Тонко нарезать ветчину. Разрезать яблоко на 4 дольки, удалить косточки, а затем нарезать каждую дольку на маленькие кусочки. Так же нарезать огурцы. Смешать виноградный уксус, лук, масло, добавить соль, перец, горчицу и чеснок. Залить все ингредиенты этой смесью. Перед тем как подавать салат к столу, посыпать его зеленым луком.