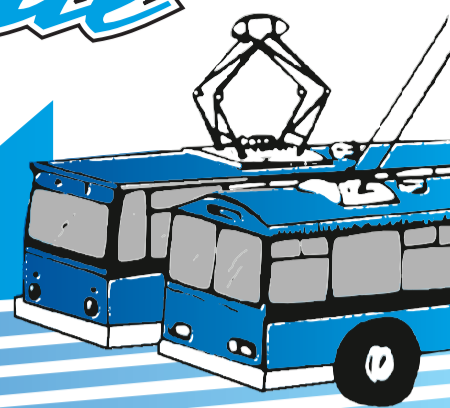


# МАГИСТРАЛИ



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

## СЕДЬМОЙ ТРАМВАЙНЫЙ: 85 ЛЕТ В СТРОЮ

Первые вагоны из трампарка имени Володарского (ныне – Трамвайный парк № 7) вышли на линию 11 ноября 1931 года. Как складывалась судьба предприятия на левом берегу Невы с первых дней и в новейшей истории, вспоминали на торжественном юбилейном вечере. Также на празднике чествовали лучших работников седьмого трамвайного, удостоенных ведомственных наград.

Поздравляя коллектив, первый заместитель директора Горэлектротранса **Ольга Лаврентьева** отметила, что поступающая на предприятие новая техника, как правило, приходит на испытания именно на площадку на улице Грибакиных, что говорит о высокой степени доверия.

Директор 7-го парка **Василий Сотников** поблагодарил коллектив за труд, который в современной транспортной обстановке становится всё более востребованным. Об этом говорит и развитие маршрутной сети – на сегодняшний день парк обслуживает уже 11 линий. В сентябре к ним добавился один из самых красивых в городе трамвайных маршрутов, № 3 – от площади Репина до Финляндского вокзала через Троицкий мост.

Символично, что именно этот парк-юбиляр является действующим «чемпионом» производственного соревнования, возглавляя рейтинг деятельности всех девяти парков Горэлектротранса по результатам 2015 года.



Потребность в появлении трамвайного парка за Невской заставой возникла после закрытия Невской паровой линии осенью 1922 года, когда в эти районы Петрограда был пущен трамвай. По просьбам трудящихся новой площадке присвоили имя революционера В.И. Володарского, погибшего в этом районе. Изначально трампарк был рассчитан на эксплуатацию 74 трамвайных поездов постройки завода «Красный путиловец». На смену вагонам МС пришли полюбившиеся ленинградцам «Слоны» и «Стиляги», а затем – хорошо знакомые нынешнему поколению трамваи. С 2013 года парк пополнили современные трамвайные вагоны таких предприятий, как Усть-Катавский вагоностроительный завод, Уральский завод транспортного машиностроения, ПК «Транспортные системы», а также модернизированные вагоны в ретростиле ЛМ-68М.

## НА СТЫКЕ ЭПОХ



Юрий Горлин (в центре) с друзьями и коллегами в Горэлектротрансе

Рекорды ленинградского-петербургского трамвая, огромные пассажиропотоки, быстрый рост предприятия, с одной стороны, и тяжёлые времена, когда необходимо было сохранить электротранспорт, когда не хватало финансирования на самое насущное – с другой. Всеми этому, уж так сложилось, нашлось место в профессиональной судьбе **Юрия Николаевича Горлина**, руководившего предприятием 20 лет. В свой юбилей он встретился с друзьями и

коллегами в Горэлектротрансе.

Юрий Горлин возглавил предприятие в одной стране, а передал бразды правления совсем в другой. Другое государство, другие социально-экономические и политические условия, другие законы. И сегодня сложно однозначно сказать, когда было труднее и что является большей профессиональной заслугой – пик перевозок в конце 80-х, когда на линию ежедневно выходило свыше двух тысяч трамваев и

Юрий Горлин, возглавлявший Горэлектротранс с 1982 по 2002 год, встретил 80-летний юбилей

более тысячи троллейбусов или работа в период глубокого экономического спада, практически на энтузиазме, на честном слове.

Многие уже забыли, что такое 90-е, как жилось и работалось в те годы. Горэлектротранс даже тогда оставался для горожан символом стабильности. Когда многие предприятия закрывались, когда не платили зарплату – на электротранспорте таких проблем удалось избежать во многом благодаря управленческому и политическому таланту **Юрия Горлина**. О своей работе руководителю предприятия на стыке двух эпох вспоминает в нашем интервью.

– Вы окончили Ленинградский техникум железнодорожного транспорта, затем – ЛИИЖТ. Ваш профессиональный путь «возникал под ногами

идущего» или транспорт начался с романтической детской мечты?

– Нет, я эту отрасль не выбирал. У меня был брат на полтора года старше, он поступил в техникум, и я за ним туда же. В роду никого не было из транспортников. Я хотел стать военным. Пытался поступить в училище, но меня не взяли – я сын «врага народа», у меня отец репрессирован. Пошёл на Октябрьскую железную дорогу работать – оттуда командировали в институт: были тогда «хрущёвские стипендиаты», я без распределения возвращался обратно. Доработал до зама главного инженера Дороги, и однажды меня вызвали в обком партии и сказали: «Надо сюда» (в ТТУЛ. – Прим ред.).

▶ (Окончание на стр. 4)

РЕЛЬСЫ И КОНТАКТНАЯ СЕТЬ КАК ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС ГОРОДОВ..... 2



В Министерстве транспорта обсудили проект Стратегии развития автомобильного и городского электрического транспорта РФ на период до 2030 года.

ПРИГЛАШАЕМ К РАЗРАБОТКЕ ПРОЕКТА КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА..... 3



Фундаментальный документ, лежащий в основе трудовых взаимоотношений между Горэлектротрансом и сотрудниками предприятия, будет разработан с учётом мнения трудового коллектива.

ПАМЯТИ АЛЕКСАНДРА МАЙОРОВА..... 3



Создателя трамвайной «скорой помощи» коллеги, родные и друзья запомнили требовательным, отзывчивым, внимательным, заботливым и добрым.

УЧЕБНО-КУРСОВОЙ КОМБИНАТ ГОТОВИТСЯ ВСТРЕТИТЬ ЮБИЛЕЙ..... 3



К 80-летию в УКК собирают коллекцию исторических материалов, связанных с деятельностью комбината по подготовке кадров для отрасли ГЭТ.

# РЕЛЬСЫ И КОНТАКТНАЯ СЕТЬ КАК ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС ГОРОДОВ

В Минтрансе под председательством замминистра транспорта РФ Николая Асаула в ноябре состоялось рассмотрение проекта Стратегии развития автомобильного и городского электрического транспорта РФ на период до 2030 года. Международная Ассоциация предприятий городского электрического транспорта (МАП ГЭТ) предложила формировать обеспечивающую транспортную сеть российских городов на основе существующей инфраструктуры электротранспорта.

Для экспертов транспортной отрасли очевидна эффективность технологий электротранспорта в условиях сложившейся дорожной обстановки, пробок, пропускной способности магистралей, качества работы предприятий-перевозчиков, обеспечения безопасности пассажирских перевозок, экологических выводов современных городов. С учётом этих, а также экономических факторов будущее современного общественного транспорта – за сохранением и развитием трамвайных и троллейбусных систем.

Президент Международной Ассоциации пред-

приятий городского электрического транспорта, директор СПб ГУП «Горэлектротранс» **Василий Остряков** отметил, что одна из первоочередных задач – сохранить и грамотно использовать существующую в нашей стране инфраструктуру электротранспорта. Это позволит без больших дополнительных вложений развивать российский электротранспорт. А отрасль ГЭТ, к слову, при современном уровне технического прогресса в мире считается наиболее перспективной: троллейбусы с увеличенным автономным ходом; электробусы; трамваи на батареях, которые

заряжаются на остановках; использование инновационных водородных батарей для электротранспорта. Все эти «технологии будущего» возможно применить при действующей инфраструктуре. Таким образом, в основе транспортного каркаса городов будет лежать как инфраструктурная составляющая, так и применение самых эффективных и современных технологий на транспорте.

В то же время необходимо заложить в транспортную Стратегию принцип приоритетности электротранспорта. Модель «свободного рынка» по действующему законодательству не



способствует повышению качества пассажирских перевозок, и даже наоборот, приводит к обратным процессам. Вот почему уход от конкуренции на монопольном рынке городского транспорта и обеспечение приоритетности для движения электротранспорта,

зависимого от инфраструктуры, сделает городские трамваи и троллейбусы самым быстрым и удобным транспортом. При этом предсказуемо вырастет качество транспортных услуг всех городских перевозчиков.

## «ЗОЛОТАЯ СЕРЕДИНА» СОВМЕЩЁННОГО ПАРКА

3 ноября в СТТП состоялся торжественный вечер, посвящённый 35-летию этого уникального подразделения Горэлектротранса. Ведь под одной крышей в Совмещённом парке объединено и трамвайное, и троллейбусное хозяйство. О золотой середине в обслуживании трамваев и троллейбусов, которую удалось найти парку, и о его счастливым возрасте говорили работники предприятия и гости праздника.

Директор СПб ГУП «Горэлектротранс» **Василий Остряков** отметил, что в настоящее время СТТП является свидетелем и участником развития городского электротранспорта, которое началось в западных передовых странах, а сейчас приходит и в Петербург. Василий Остряков напомнил, что именно в Совмещённом парке сейчас эксплуатируются не имеющие аналогов в мире инновационные российские трамваи «Витязь».

На празднике встретились ветераны отрасли и нынешние работники парка. С особенной теплотой участники вечера приветствовали **Василия Лунанова**, который пришёл в Совмещённый парк в 1983 году, а с 1989 по 2003 годы был его директором. Вместе со своими коллегами

он вспомнил многое, что довелось пережить коллективу: годы перестройки, снегопады, ледяные дожди. Директор СТТП **Сергей Бельченко** обратил внимание, что именно профессионализм и трудолюбие работников позволили сохранить парк и коллектив в непростые времена, связанные с общей экономической ситуацией в стране, обеспечить регулярность, безопасность и доступность перевозок. Председатель ППО ГУП «Горэлектротранс» **Галина Крылова** напомнила, что вместе с юбилеем Совмещённого парка 35-летие отмечает и его профсоюз. А СТТП – это хороший пример предприятия, где администрация и профсоюзная организация нашли общий язык и работают вместе на благо трудящихся.



Директор СПб ГУП «Горэлектротранс» Василий Остряков (в центре) на торжественном вечере с лучшими работниками СТТП.

## На линии – Энергохозяйство

22 декабря в России будет отмечаться День энергетика. В преддверии своего профессионального праздника работники ОСП «Энергохозяйство» продолжают работу по обеспечению надёжности действующей системы энергоснабжения для организации бесперебойного движения городского электрического транспорта.

Одно из главных событий ноября – установка 22 новых трамвайно-троллейбусных пересечений производства петербургского ООО «ИВИС». Это оборудование позволяет в случае необходимости обеспечивать движение трамвая под пересечением под током с возможностью останавливаться в любом месте пересечения и плавно трогаться с минимальной скоростью. При этом при штатной ситуации водители должны проходить новые пересечения так же, как и старые – т.е., в режиме «без тока», согласно должностной инструкции.

На проспекте Мориса Тореза, Кузнецовской и Чугунной улицах начались работы по монтажу подвесок из синтетического троса. Применение «синтетики» является современным решением: такой трос не подвержен коррозии, он является диэлектриком и не требует дополнительных изоляторов. Монтаж синтетического троса и арматуры прост и не требует специальных навыков. Сам трос выполняет функции шумоглушителя.



Заменено 10 900 метров контактного провода, что значительно снижает потери электроэнергии.

Также в ноябре на тяговой подстанции № 12

«Лесная» заменены устаревшие автоматические выключатели постоянного тока на современные автоматические выключатели, обеспечивающие значительное снижение энергопотребления. На тяговой подстанции № 44 «Правобережная» масляные выключатели заменены на вакуумные. На тяговой подстанции № 60 «Савушкина» закончен монтаж новой телемеханики, позволяющей не только дистанционно управлять оборудованием, но и отслеживать режим его работы.

Кроме того, силами кабельной сети выполнен значительный объём работ по ремонту кабелей постоянного тока, что существенно повысило надёжность схемы энергоснабжения и пропускную способность магистралей. Отремонтировано пять фидеров протяжённостью около 4х км.

**Юрий Студзинский,**  
главный инженер Энергохозяйства

## УЧЕБНО-КУРСОВОЙ КОМБИНАТ ГОТОВИТСЯ ВСТРЕТИТЬ ЮБИЛЕЙ

В конце декабря исполнится 80 лет Учебно-курсовому комбинату Горэлектротранса. В УКК предлагают всем желающим присоединиться к подготовке юбилейной праздничной программы.

В преддверии 80-летия в комбинате вместе с выпускниками разных лет, знатоками и любителями истории городского электротранспорта собирают коллекцию исторических материалов, иллюстрирующих деятельность УКК в разные годы. В частности, фотографии, видео и другие свидетельства истории школы подготовки водителей для ГЭТ. Выслать материалы можно на адрес [ykk\\_mast@spbget.ru](mailto:ykk_mast@spbget.ru). Дополнительную информацию можно получить по телефону 244-18-20, доб. 4021.

Ровесник троллейбусного движения в нашем городе, Учебно-курсовый комбинат был создан в Ленинграде в 1936 году путём объединения Школ вожатых и Учебного комбината в единое подразделение.



Психотехническая лаборатория. Испытания эмоциональной возбудимости вагонвожатых. Ленинград, 1928 год.

# ПАМЯТИ СОЗДАТЕЛЯ «ТРАМВАЙНОЙ СКОРОЙ»

Маяк, ориентир, твёрдая скала... Начальник Аварийно-восстановительной службы **Александр Майоров** ушёл из жизни после тяжёлой и продолжительной болезни больше двух месяцев назад – его не стало 29 сентября. Однако до сих пор многие коллеги и друзья говорят о нём в настоящем времени. Трудно сразу привыкнуть, что основателя «трамвайной скорой» – всегда га-

рантирующего подстраховку, при любых обстоятельствах приходящего на помощь, готового первым подставить плечо и по роду деятельности, и просто по-человечески – больше нет с нами.

Возглавив Цех линейно-аварийного ремонта в 1983-м, уже в следующем году Александр Майоров добился выделения службе здания и территории на Хасанской улице. На-

чалось стремительное техническое преобразование ЦЛАР. А в 94-м году служба получила своё нынешнее название и статус ОСП. Процесс становления АВС, высочайшие стандарты работы неразрывно связаны с именем Александра Константиновича. Требовательный, отзывчивый, внимательный, заботливый, добрый. Именно таким запомнили его на предприятии.



**Анна Майорова, начальник сектора планирования и анализа финансово-хозяйственной деятельности**



К семье папа относился с трепетом, был её опорой. За ним всегда было как за каменной стеной. Если случались какие-то проблемы, помогал сразу, дважды просить его не надо было. Честность, настойчивость, умение проявить смекалку – эти качества у меня от него. Дома папа очень любил сидеть за компьютером, делать какие-то картинки, видео. Изучал всякие технические новинки, причём в абсолютно разных областях, зачастую не связанных с работой. А ещё до компьютеров он увлекался радиоэлектроникой. Постоянно что-то паял, мастерил светильники, транзисторы... С техникой он был на «ты». Детми летом мы выезжали вместе с папой к друзьям на дачу, почти каждый день купались, катались на велосипедах, ходили в лес, занимались физическими упражнениями, к которым он нас приобщал. Папа запомнится мне добрым и отзывчивым, но в то же время строгим. Мне кажется, что именно эта фраза впитывается в себя всё.



**Валерий Василец, бригадир АВС, слесарь по ремонту подвижного состава**

В прежние годы за сутки

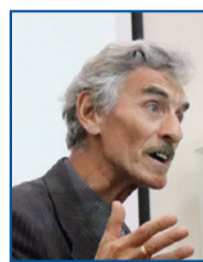
нам приходилось ликвидировать по пять, а то и по десять сходов, происходили обрывы двигателей. Это требовало максимального времени и сил, потому что работать приходилось вручную. С приходом Александра Майорова всего за пять лет все аварийные машины были оснащены гидроподъёмниками. Ещё он «выбил» два «Кировца», которые могли залезть в любое болото, поднять вагон на «лапу» и тащить его до кольца или даже в парк. Появилось устройство «Дорога», которое помогало поднимать вагоны на особо сложных участках пути. Это было очень большое подспорье! Александр Константинович болел за производство, болел за людей. Он был очень требовательным, порой даже жёстким, но, с другой стороны, очень добрым. Всегда интересовался, кто как живёт, спрашивал, как семья, не нужна ли какая-то помощь. Я навсегда запомню его добрую улыбку и сильное рукопожатие со словами: «Ну как, всё нормально?»

**Надежда Минакова, директор Трамвайного парка № 8**



Заочно я знала Александра Константиновича задолго до того, как была назначена директором парка. Ведь АВС и Майоров – это синонимы. Наверно, в нашей системе нет службы, подобной той, какую он создал, постоянно поддерживал и развивал, шагая в ногу с прогрессом. Майоров был профессионалом самого высокого класса. Много сил отдавал подготовке подчинённых, постоянно проводил тренировки, всегда готовил новую оснастку для нового подвижного состава. Конечно, он в строгости держал свой коллектив, но никогда не давал в обиду своих работников. По характеру – самокритичный, принципиальный, с юмором, очень компанейский. Я

навсегда запомню его как человека с твёрдой жизненной позицией, которого нельзя заставить свернуть с пути к намеченной цели.



**Юрий Студзинский, главный инженер Энергохозяйства**

Мне повезло почти полтора года работать непосредственно под руководством Майорова, когда я был главным инженером АВС. Александра Константиновича отличали профессионализм, требовательность, доведение всего начатого до логического конца. И все эти качества он преломлял на свой коллектив. Поэтому пользовался огромным уважением и авторитетом, можно даже сказать, что перед ним все стояли по струнке. В то же время Майоров был очень заботливым. Порой другие подразделения, в том числе Энергохозяйство, завидовали порядку на точках базирования, где работники даже ходили в тапочках.



**Владимир Паруев, бригадир АВС**

Я познакомился с Майоровым в 86-м году, когда перешёл в службу из Ланского парка. Он сразу произвёл впечатление простого человека, с уважением относящегося к другим людям, умеющего выслушать. Александр Константинович был профессионалом от Бога. Всё знал, понимал, умел, а также учил других знать и уметь. Его забота о подчинённых проявлялась во всём: начиная от спецодежды и того, что нужно для отдыха, до оборудования, облегчающего наш тяжёлый труд. Он был непревзойдённым хозяином! Ещё он был очень

отзывчивым. Не было такого случая, чтобы он не пошёл навстречу. Всегда выслушает, ответит и поможет. Иногда наставит на путь истинный. Замечательный был наставник! Лично меня он научил терпению и умению обхождения с людьми.



**Валентина Пушкарская, начальник диспетчерского отдела**

Я познакомилась с Александром Константиновичем сразу, как только он возглавил службу. Мы много общались по работе, связанной с восстановлением движения, и когда я слышала его голос, то понимала, что всё будет сделано вовремя и дружно. Какой бы ни была ситуация на линии, мы всегда находили общий язык. К сожалению, мы редко встречались лично, но когда это происходило, радостная улыбка появлялась и у меня и у него. И пошутит он, и с каждым праздником поздравит – был очень внимательным!



**Михаил Егоров, директор Трамвайного парка № 5**

Всё время, когда Александр Майоров возглавлял Аварийно-восстановительную службу, он совершенствовал её работу. Внедрял новую технику, одевал и обувал своих ребят. У них всегда было всё новое, современное. Это была наша «скорая помощь». Одними из основных его качеств были такая хорошая настырность, тщательность, аккуратность, он всегда старался доводить дело до конца. Александр Константинович оставил очень большой след на предприятии, мы будем помнить его и продолжать его дело.

## ПРИГЛАШАЕМ К РАЗРАБОТКЕ ПРОЕКТА КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА

В Горэлектротрансе идёт работа над формированием нового коллективного договора на 2017-2020 годы. Фундаментальный документ, лежащий в основе трудовых взаимоотношений между предприятием и его работниками, будет разработан с учётом мнения и предложений коллектива.

Коллективный договор регулирует все самые главные социально-трудовые аспекты: рабочее время и время отдыха, оплату труда и систему поощрений, условия и охрану труда, социальные гарантии и льготы. Он затрагивает интересы каждого работника, и администрация предприятия и Первичная профсоюзная организация при-

глашают трудовой коллектив принять участие в разработке проекта договора. Свои предложения можно направлять в ППО ГУП «ГЭТ» или в профкомы своих СП и ОСП. В январе проект договора будет представлен для ознакомления в парки, подразделения и службы, а в феврале – рассмотрен на конференции трудового коллектива.

Текущий договор получил высокие независимые оценки. В 2015 году администрация и профсоюз Горэлектротранса были награждены дипломом Ленинградской Федерации Профсоюзов «Лучший коллективный договор» – за первое место в конкурсе, в котором участвовали 18 крупных государственных предприятий города.



## «Добрый трамвай» для юных инспекторов

В преддверии новогодних каникул Горэлектротранс совместно с ОГИБДД по Адмиралтейскому району провёл урок безопасности на дороге. Ученики средней школы № 263 повторили ПДД во время поездки на «Добром трамвае», а также попробовали себя в роли водителей трамвая и троллейбуса.



Шестиклассники проехали от площади Тургенева до СТПП. В пути ребятам напомнили ПДД, значение главных дорожных знаков. Уровень знаний маленьких пассажиров «Доброго трамвая» взрослые оценили намного выше среднего: ведь все участники выездного урока безопасности являются к тому же членами Всероссийского сообщества отрядов юных инспекторов движения. В Учебно-курсовом комбинате ребятам рассказали о том, как готовят будущих водителей трамвая и троллейбуса. Настоящий восторг у детей вызвал уникальный тренажёр с эффектом виртуальной реальности. Поездка на «трамвае» так впечатлила ребят, что многие из них захотели вернуться в УКК снова – уже в качестве будущих водителей электротранспорта.

## Талант ребят из «Зарницы» отметили во Дворце Труда

В Николаевском дворце 9 ноября состоялась традиционная церемония награждения победителей конкурса детских работ «Мы – будущее профсоюзов!»



В творческом состязании участвовали воспитанники детских оздоровительных лагерей, в том числе ДОЛ «Зарница». Победителей наградила председатель Ленинградской Федерации Профсоюзов Владимир Дербин. Все 7 участников от «Зарницы» вошли в конкурсную номинацию «За трудолюбие и усердие», получили дипломы и ценные подарки. На сцене Дворца Труда были отмечены Анастасия Дубкова, Анисия Дейкало, Дима Логинов, Егор Варваричев, Полина Фёдорова, Артём Ракитский, Савелий Сафин. Также дипломами были награждены представители ДОЛ «Зарница»: директор лагеря Татьяна Белоусова, педагоги дополнительного образования Анна Зайцева, Алексей Иванов, Антонина Кудрявцева, Екатерина Петрова.

# НА СТЫКЕ ЭПОХ

(Окончание. Начало на стр. 1)

– Вы возглавляли Горэлектротранс 20 лет. Это время пришлось на самые разные периоды жизни страны – перестройка и распад СССР, забастовки рабочих, дефолт. Как удалось сохранить устойчивость ключевого транспортного предприятия Ленинграда?

– Да, время было лихое в 90-е, кошмар и издевательство над руководителями. Город потерял уйму профессионалов.

Перевозка пассажиров – очень серьёзное, сложное, нужное дело. Мы в то время осуществляли 43 % всех перевозок, 25 % вёз метрополитен и остальное автобус. У города исторически отношение было серьёзное к Трамвайно-троллейбусному управлению. Начальник Управления всегда был ещё и депутатом, а вот Михаил Хрисанфович Сорока (начальник ТТУЛ в годы войны. – Прим. ред.) был членом горисполкома, вхож был к Жданову. И в наше время у меня были прямые телефоны горкома партии, мэра города, смольнинская «вертушка». Все понимали серьёзность этой отрасли и помогали.

– Какое из Ваших профессиональных достижений, а их было очень много, Вы считаете главным для городского электротранспорта и для Вас, как для руководителя?

– После войны нашим предшественникам пришлось срочно восстанавливать отрасль. Такой объём перевозок свалился на электротранспорт, что все усилия были брошены на то, чтобы только везти пассажиров. Поэтому в 80-е годы нам пришлось в корне всё менять – модернизировать производство, внедрять новые методы, подвижной состав большой вместимости. Стали активно использовать трёхвагонные трамвайные поезда, всего их было 53. Потом и троллейбусные поезда сделали. Потом сами стали делать троллейбусы для себя.

У нас завод выпускал по 160 трамваев в год, 80 оставляли себе, остальные распределяли по городам Союза. Свои отдавали, а брали Усть-Катавские. Удалось убедить, чтобы у нас оставили

все 160. Ещё по 600 вагонов ремонтировали. Каждый год строили новую конечную станцию, новую дистанцию пути, новую подстанцию. По 12 км троллейбусных и 6-7 км трамвайных линий, по 40 км трампуей ремонтировали.

У нас работало 20 тысяч человек в системе, из них – порядка 12 тысяч в общежитии жили. Мы каждый год получали от горисполкома триста комнат в коммуналках для отселения семейных, строили свои общежития громадные. Большое внимание социальной сфере уделяли. Были свои детские сады, детский оздоровительный лагерь.

– 1997 год, тяжелейший экономический кризис. Вы принимаете решение провести капитальный ремонт и восстановление ретротехники. Сегодня это гордость Музея городского электрического



Май 1990 года, поздравление ветеранов

транспорта. Как Вам далось это решение в условиях жесточайшего недофинансирования?

– У нас оказались такие влюбленные в технику «фанатики». Мы восстановили все вагоны, которые выпускал Ленинградский завод, и все они в музее. И по троллейбусу тоже были такие активисты. Находили троллейбусы наши старые – ЯТБ, МТБ, ЗиУ пятый, – в садоводствах и оттуда их вытаскивали. Мы их тягачами привозили сюда, на троллейбусном заводе реанимировали. Люди говорят: «Давайте сделаем!», берутся за это дело. Ну, конечно, надо было поддерживать, помочь.

– Ещё одна важная историческая веха. Трамвайный Ленинград дважды в Книге рекордов Гиннеса: по протяжённости трампуей и благодаря само-



Июль 1987 года, встреча с делегацией из Дрездена



му длинному трамваю ЛВС-89. Петербург XXI века когда-нибудь сможет побить рекорд или хотя бы приблизиться к нему?

– Вот будет разрастаться – тогда приблизится. У нас было 700 км в однопутном исчислении, Москва была второй – там 300 км. А по троллейбусу мы идём за Москвой, а Минск третий.

– Что необходимо сделать, чтобы рекорды продолжились?

– Повернуться лицом к трамваю. Ведь никто столько не везёт, сколько везёт трамвай. Я и тогда говорил, не надо снимать трамвай, давайте его обособливать. Надо выделять трамвайные пути, и тогда трамвай будет привлекать, он будет в разы быстрее. Вот Московский проспект – всё стоит, а трамвай идёт. Когда мы эти плиты на трамвайных путях мостили, нас тоже не понимали – «Зачем?» А сегодня очевидно – это красиво, нет пыли. Спецмашины, скорая помощь тоже проезжают по этим плитам.

Троллейбус с автономным ходом – это тоже хорошая технология, надо внедрять. Мы пытались это делать, но тогда не было таких аккумуляторов, как сейчас. Экспресс в аэропорт хорошо бы построить, вот было бы престижно!

– Вот и получается, что если придать одному только трамваю скорость – весь мегаполис станет мобильнее...

– Скоростной трамвай впервые в Союзе появился именно в Петербурге. Ещё до войны была построена Стрельнинская линия. Она вылетная, без пересечений, 36 маршрут. Потом была линия в Озерки – тоже скоростная: там трамвай вынесли от Поклонной горы и до улицы Жени Егоровой. Города ещё там не было, мало поездов – они уже позже появились, когда застроились новые районы. Но, вообще, вопрос о скоростном трамвае остро встал ещё в 1983 году. Лев Николаевич Зайков нас даже тогда в Киев отправлял изучать опыт – там был скоростной трамвай с системой автоблокировки, на обособленном пути, с переездами, с платформами.

– Каким должен быть петербургский электротранспорт для пассажира, какими качествами он должен обладать?

– Как на Западе. Там есть традиционное метро, а есть метро мелкого заложения: рельсовый состав нырнул под площадь, через километр вынырнул и идёт по земле, как трамвай. Практически везде – по обособленным путям. Нужно внедрять новые методы укладки трамвайных путей, бороться за выделение трамвайных линий. Пассажиру скорость нужна и комфорт!