



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

## ПЕТЕРБУРГСКИЙ ТРАМВАЙ. ИСТОРИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

«На тротуарах Адмиралтейского проспекта, против Александровского сада масса публики. Тут же на путях в два ряда десять новеньких, с иголочки, трамвайных моторо-вагонов. Проспект усыпан песком, всюду необыкновенная чистота, вагоновожатые в новеньких блестящих тужурках...

Первый рейс до Восьмой линии Васильевского острова трамвайный вагон проделывает за 7 минут. На всём протяжении публика тесной толпой сопровождает новый трамвай, выражая своё искреннее ликование...

Вагоновожатые предельно внимательны. По Адмиралтейскому проспекту вагон движется медленно, притормаживая на поворотах. Зато на Конногвардейском ход усиливается, и бульвар преодолевается за две-три минуты. Далее подъём на Николаевский мост, который взят без затруднений, и, наконец, прибытие к 8-й линии.

Вагоновожатый вытягивает рычаг проводов и ножную кнопку звонка и переходит на заднюю площадку, которая становится головной. Вагоны переводятся на другой путь и движутся обратно, за те же семь минут». Пространную цитата из отчёта кор-



Трамвай у Александровского сада в первый день движения. Фото Карла Буллы. 16 сентября 1907 года

респондента «Петербургского листка» мы нашли в книге «Петербургский трамвай. История и современность». Фотография и цитата вернут нас к тому историческому дню, когда всё начиналось. Год назад этому событию исполнилось 100 лет. Помните, как праздновал юбилей город?! Яркие баннеры и щиты на осенних улицах. Открытие памятников и мемориальных досок. Публикации в городских газетах, сюжеты по всем телеканалам. В этом году всё гораздо скромнее. Объяснение простое – дата совсем не круглая. Вот пройдёт ещё лет девять и на 110-летие будет новая вспышка интереса к городскому труженику-трамваю. Так что этот праздник скромный, наш, семейный.

Но забывать о нём мы не будем. Потому и публикуем эту замечательную фотографию Буллы и сопровождаем его пространной цитатой. Ещё раз взгляните в лица тех, кто вышел в тот сентябрьский день 101 год назад проводить в путь первый трамвай. Даже мальчишки в форменных фуражках сегодня были бы старше казских долгожителей. В их лицах ожидание нового. Человек создан для счастья, как птица для полёта. А впереди у этих мальчишек – революции,

две мировые войны, блокада, весь жестокий двадцатый век...

Когда-то трамваи ходили по Адмиралтейскому проспекту. Я ещё ездил на трамвае 31-го маршрута, который следовал с Петроградской стороны через Стрелку Васильевского острова и Дворцовый мост к площади Труда. Теперь там и рельсов то нет. Но остались ещё трамвайные пути

на Садовой улице и Троицком мосту. На том же Троицком, ещё не так давно Кировском мосту, пусть изредка, но можно увидеть ретро-вагоны. Согласитесь, снимки, которые мы публикуем здесь, вполне могут вызвать волну ностальгии. Год назад за этими фотографиями охотились вся журналистская братия северной столицы. В этом, похоже, кроме нашей газеты, никто и не отметит годовщины открытия трамвайного движения.

А трамвай жив! В Купчино, на Бухарестской улице ремонтируются трамвайные пути. Из ворот отпраздновавшего весной свой вековой юбилей трамвайного парка на Петроградской стороне выезжают новенькие «Пчёлки»! Жизнь продолжается под стук трамвайных колёс.

Максим Шигапов



ЛВС-99 на Садовой улице



На Троицком мосту

## «ГДЕ СТРУНАМИ СТАЛИ ТРАМВАЯ ПУТИ...»

Повторимся: этот номер мы посвящаем 101-й годовщине со дня пуска трамвая в Санкт-Петербурге. И поэтическая строка, которая вынесена в качестве заголовка нашего фоторепортажа, родилась тогда же в сентябре 1907 года. Не будем приводить здесь всё стихотворение. Пафос его для нашего трезвого расчётливого века может показаться ложным. Но эта строчка блестящая: «Где струнами стали трамвая пути...».

Для жителей Купчино такими стали, к примеру, трамвая пути на улице Бухарестской. Во-первых, сама эта Бухарестская как натянутая струна. Сравнение с артерией тоже будет кстати. Бухарестская связывает южную окраину с центром города. На ЛВС-2005, который следует по Бухарестской улице на обновлённый Лиговский проспект езды меньше часа. Но вот загвоздка: Лиговский проспект отремонтировали как следует. Движение трамваев здесь осуществляется по обособленной трассе. И всё здесь хорошо. А свернёшь на этом замечательном ЛВС-2005 или на той же «Пчёлке» 49-го, 25-го ли маршрутов на Разъезжую и увы. Скорость приходится сбавлять. По Камчатской улице тоже ехать до недавних пор приходилось, мягко скажем, сдерживая прыть. И что обидно: по Бухарестской где не ехать, а лететь нужно, тоже приходилось зачастую сбавлять скорость. Всему виной состояние трамвайных путей. Здесь было немало участков, которые давным-давно ждали своего ремонта.

Но вернёмся к струнам, которые трамвая пути. Они, пусть обветшавшие, но жителям Купчино были очень даже нужны. С метро в Купчино, как известно, небогато – одна единственная станция. Советская



власть приказала жить раньше, чем удалось протянуть сюда давно уже запланированную Фрунзенскую линию метрополитена. Сейчас, правда, благодаря инициативному, энергичному нашему губернатору строительство этой ветки возобновилось. И будет оно вестись до 2012 года, когда объект предлагается сдать в эксплуатацию. Сегодня же самый главный транспорт в Купчино – трамвай. 49-й маршрут повезёт вас на Лиговский проспект с конечной станции «Малая Балканская улица». 25-ый доставит вас в центр от станции метро «Купчино».

Но вот всё минувшая лета трамвайная артерия Купчино явно действовала с перебоями. В один прекрасный день жители южной окраины города увидели Бухарестскую улицу без шпал и рельсов. Трамваи со многих участков Бухарестской исчезли. Уточним: со многих, но не со всех.

У жителей улиц, прилегающих к Малой Балканской, никогда не было такой замечательной связи со станцией метро «Купчино» как в июне-июле этого года. Здесь работает вполне надёжный «челнок» – 62-й маршрут. Интервалы у него – считанные минуты. Со своими вполне простыми задачами довести людей до метро 62-й успешно справляется.

А тут к нему на подмогу пришли 49-й и даже изредка 25-й. Они тоже стали перевозить пассажиров от конечной станции «Малая Балканская» до метро «Купчино». Понятно, что нужного количества пассажиров в летние месяцы не оказалось. Зачастую они возили просто воздух.

– И это ещё можно пережить, – признавались водители и кондукторы. – Хуже другое – вагоны оказались оторваны от родного Первого парка, который, как известно, находится на Московском проспекте. Практически, на конечной станции «Малая Балканская» образовался филиал Первого парка. Там пришлось ночевать вагонам. Понятно, что ничего кроме неудобств и нервоотрётки это электротранспортникам не доставляло.

Но вот Бухарестская стала обретать прежний вид. Шпалы и рельсы вернулись на прежние места. Только одна загвоздка – уехать из Купчино в утренние часы можно, а вот вернуться назад – только в вечерние. Днём трамвайное движение на значительном участке Бухарестской улицы не осуществляется. Для этого и термин придуман специальный – дневное закрытие.

В один из сентябрьских дней мы с фотографом Мариной Власовой решили поехать и посмотреть своими







в мае. Что сделано? Много. Произведён демонтаж старого пути, усилено основание, произведён монтаж нового трамвайного пути, открыт наконец сквозной проезд.

Сейчас идёт последняя стадия работ – выправка пути на участках от улицы Димитрова до улицы Турку и от улицы Турку до улицы Салова. Продолжаются отделочные работы и устройство дорожного полотна.

Навскидку начальник службы движения оценивает стоимость всех выполненных дорожниками работ в 200 миллионов рублей.

Обновление участка от улицы Димитрова до улицы Гашека будет осуществлены в полном объёме уже в будущем году. До 2010 года предстоит также полностью обновить участок от улицы Гашека до Малой Балканской улицы.

Вот об этой перспективе неплохо бы сообщить каждому жителю Купчино. После 25 ноября сего года трамвайное сообщение с центром города должно стать уже надёжным, без дневных закрытий. Но на следующий год предстоят новые испытания и новые закрытия. И только осенью 2010 года Бухарестской улице предстоит обрести вновь гордое звание одной из лучших трамвайных магистралей нашего города.

Максим Шигапов

Фоторепортаж с Бухарестской улицы  
вела Марина Власова

глазами, что же сегодня делается на Бухарестской. Кондуктор в трамвае 25-го маршрута во время посадки на Благодатной улице честно предупредила – свернём налево. С грустью смотрела нам вслед – как же мы будем добираться до нужной нам улицы Турку. И мы пошли вдоль питерской улицы с иностранным названием Бухарестская.

Работа на участке от Салова улицы до границы с улицей Турку не шла, а кипела. Несколько десятков рабочих трудились где группками, а где и в одиночку. Выравнивали щебень, поднимали шпалы, сваривали их в цельный путь, тянули резину вдоль стальных путей, И в довершение всего укладывали плитку.

Как и всюду на питерских стройках трудились здесь в большом количестве выходцы из независимых ныне государств СНГ. Ни на условия работы, ни на зарплату они не жаловались. И это радовало.

А вот и щит, который украшает ныне Бухарестскую улицы несёт немало очень нужной каждому жителю Купчино информации. Всё, что

здесь сейчас происходит, называется реконструкцией трамвайных путей от улицы Салова до улицы Турку с узлом № 6. Заказчиком масштабных работ выступает СПб ГУ «Дирекция транспортного строительства», Генеральным подрядчиком является ОАО «Генеральная строительная корпорация» во главе с директором С.В. Клименко.

Начаты работы 5 мая сего года. День завершения тоже определён вполне чётко – 25 ноября 2008 года.

Два часа, проведённых на Бухарестской улице, убедили нас: скорее всего так оно и случится. Техники на главной магистрали Купчино было более чем достаточно. Рабочей силы тоже в избытке. Посмотрите на снимки Марины Власовой сами в этом убедитесь. Так что 25 ноября дневного закрытия ни на 25-м, ни на 49-м, ни на 43-м трамвайных маршрутах быть не должно. И, чтобы убедиться в этом окончательно, мы позвонили начальнику службы пути СПб ГУП «Горэлектротранс» Юрию Николаевичу Венедиктову. Юрий Николаевич уточнил:

– Генеральных подрядчиков два – ОАО «Генеральная строительная корпорация» и хорошо известный электротранспортникам ООО «НиК». Работы действительно начались ещё



## ЗИМА УСТРОИТ СВОЙ ЭКЗАМЕН

Первый троллейбусный парк стоит первым и в графике приемочной комиссии. Срок его сдачи к зиме – 1 октября. Мы побывали здесь как раз в середине последнего перед приемочной месяца – 15 сентября. Работы по подготовке к осенне-зимнему сезону были, что называется, в самом разгаре. Можно было подвести и некоторые итоги. В нынешнем году подготовка к самому сложному периоду года началась раньше, чем в прошлые годы. Приказ директора СПб ГУП «Горэлектротранс» вышел еще в конце апреля. Так что времени должно было хватить на все виды работ – у тех, разумеется, кто умеет его правильно распределять.

В августе в 1-м троллейбусном проводились зачеты для личного состава. К середине сентября из 169 водителей кадрового состава зачеты сдали 142 человека. Почти все с первого раза – водители здесь с солидным стажем и опытом работы. Осталось всего 27 человек – те, что не успели сдать по болезни или из-за отпуска. Но и с ними проблем не предвидится: к 1-му октября сдадут все полностью.

На середину сентября была проведена большая работа по подготовке подвижного состава. Всего в парке его насчитывается 98 единиц. Из них 70 было принято к зиме полностью 12 сентября, комиссия из специалистов и руководителей парка была придиричивой, но эту партию пропустила без замечаний. Еще на четырех машинах были выявлены недоделки. Их успеют устранить к назначенному сроку. Хватит времени и на оставшиеся 24 машины.

В тот же день, 15 сентября, мне неожиданно пришлось проверить готовность троллейбусов парка к зиме. На календаре середина сентября – фактически «бабье лето». На улице же сырая промозглая погода. И как приятно было ехать с работы домой в тепло, хорошо отапливаемом троллейбусе 39-го маршрута. Слышались одобрительные реплики пассажиров. Хотелось пожелать еще только одного: чтобы так же тепло и уютно было в троллейбусах 1-го парка на протяжении всей предстоящей зимы.



Следует заметить, что подготовить подвижной состав было нелегко. Основная проблема – нехватка кадров ремонтников. Зато те, кто имелся в наличии, работали каждый за двоих, да и квалификацию они имеют высокую. На таких можно положиться. Начальник цеха по ремонту и обслуживанию троллейбусов Александр Геннадьевич Суворов хорошо отзывается, например, о бригаде ТО-1. Здесь всего два слесаря. Но они не только готовят троллейбусы к зиме, делают все, чтобы они не простаивали, а ходили на линии, возили пассажиров и «везли» выручку, но и успевают еще выполнять необходимый ремонт по заявкам. Хорошо трудится на этих работах слесарь по ремонту подвижного состава Биндиченко Дмитрий.

Любую неисправность могут быстро установить и ликвидировать слесари-электрики Н.Г. Коновалов и Н.В. Спирцев. Их высокая квалификация, большой опыт всегда здесь востребованы, как, впрочем, и примерное трудолюбие.

Отмечает начальник цеха и весь электроучасток, в полном составе, состоящий и всего-то из 4-х человек. Но их вклад в подготовку подвижного состава к зиме просто невозможно переоценить. Разнообразен диапазон работ этого небольшого коллектива. Делают они все – от тяговых двигателей до пуско-тормозных реостатов. Перебирают и электропечки, которые по несколько штук устанавливаются на каждый троллейбус. Хорошо трудится бригадир участка Е.К. Чесноков, у него самый высокий 6-й разряд. Не отстает и Ю.А. Николаев. На них можно надеяться. Но, впрочем,

самую суровую проверку, свой объемный экзамен устроит им, как и всем работникам парка, предстоящая зима.

Вносят свой вклад в общее дело и работницы-женщины. Хорошо справляется с ремонтом салонной мебели швея З.М. Уткина. А маляр Г.С. Крылова оперативно делает подкраски подвижного состава, наводит косметику. Ведь троллейбусы парка должны еще иметь и ухоженный внешний вид.

Что касается зданий и сооружений парка, цехов и участков, то на каждом подготовка к зиме проводится своими силами. Кое-где выполнен косметический ремонт, например, в котельной. Но здесь есть и проблемы. Из четырех котлов на середину сентября работал только один. С остальными занимаются подрядчики, от них многое будет зависеть – в смысле подачи тепла по цехам и участкам.

14-го сентября в парке провели субботник, очистили территорию как самого парка, так и прилегающую территорию по ул. Сызранской. И это все тоже проводилось в рамках подготовки парка к зиме. В субботнике приняли участие более 30 человек: в обеденный перерыв вся дневная смена и несколько незанятых в смене «добровольцев». Хорошо работал на субботнике водитель М.А. Бодян.

Оставшиеся до приемки две недели также до краев будут наполнены этой работой. Ведь немало еще недоделано. В частности, предстоит подготовить к зиме комнаты отдыха в общежитии по Московскому проспекту, но здесь все делается «своими силами».

Валерий Межонный  
Фото Марины Власовой



## ОСТОРОЖНО, ЛИСТОПАД!

### Листопад без лирики.

Сентябрь завершается. Водители привыкли уже к работе в непростых осенних условиях. И всё же, думается, что эти советы не будут лишними для них.

Одна из примет осени – листопад. Этому явлению природы посвящено немало поэтических строк. Но для водителя трамвая и автобуса листопад связан прежде всего с проблемами с буксовкой.

Водителям прежде, чем выехать на линию, необходимо не пожалеть несколько лишних минут на приемку вагона: проверить наличие песка в песочницах и исправность их работы. В сложной дорожной ситуации у вас будет дополнительный шанс избежать дорожно-транспортного происшествия, а значит сберечь свое время и здоровье. Оформление происшествия и его расследование органами ГИБДД и на предприятии – дело хлопотное и затратное.

Молодым водителям необходимо своевременно пройти занятия по особенностям работы в осенне-зимний период, и отработать на полигоне методы пуска и торможения вагона при буксовом состоянии пути, до того как с этой самой буксовкой придется столкнуться собственно на линии. А водителям троллейбуса занятия помогут подготовиться к безаварийным методам работы при появлении наледи на дороге в первые морозные дни.

### Темное время суток.

С наступлением осени дни становятся короче и темное время суток совпадает с утренним и вечерним часом пик.

Водитель должен подготовиться к особенностям работы в этот пе-



риод. Очень важен хороший отдых перед работой, не секрет, что именно в темное время суток управление транспортным средством требует от водителя большего внимания и сосредоточенности.

Необходимо проверить работу и регулировку фар, работу стеклоочистителя, ведь ночной дождь значительно усложняет условия работы. Фары, лобовое стекло и зеркала транспортного средства должны быть чистыми. Фары необходимо включать с наступлением сумерек. Если ваше транспортное средство имеет темную окраску, то фары лучше включить пораньше.

Очень важно не забывать объявлять название обязательных остановок или пользоваться автоинформатором. Уставшие пассажиры, в вечернее и ночное время, особенно в дождливую погоду, могут поздно узнать нужную им остановку и попытаться выйти из вагона или троллейбуса в закрывающиеся двери. Подобная ситуация может привести к тяжелому дорожно-транспортному происшествию.

### Думать о пешеходе.

В октябре и ноябре наиболее часто происходят такие тяжелые дорожно-транспортные происшествия как наезды на пешеходов. Пешеход самый

незащищенный участник дорожного движения и учить его правилам дорожного движения на дороге уже поздно, значительно проще избежать опасной ситуации.

Случаи наездов на пешеходов чаще происходят в сумерки, вечерние и утренние часы. Чрезвычайную опасность представляют плохо освещенные места выхода пешеходов с бульваров, парков, садов (речь идет о движении по обособленному полотну). Особенно опасны для водителя и места пешеходных переходов, так как ночью и в сумеречное время, пешеходы не могут правильно определить расстояние до транспортных средств и скорость их движения. Поэтому при проезде этих мест нужно выбирать такую скорость, которая даст возможность затормозить перед внезапно возникшим пешеходом и избежать наезда.

Так же опасен проезд остановки общественного транспорта. На неосвещенных и плохо освещенных улицах свет из салона автобусов, троллейбусов и трамваев полностью экранирует зону за транспортом. Положение усугубляется еще тем, что пешеход, освещенный светом фар, уверен в том, что он хорошо видим водителю, хотя это далеко не так. Пешеход в темной одежде сливается с окружающей местностью и становится видимым водителю за 25–30 метров, а пешеход в светлой одежде за 30–40 метров.

«Хороший водитель не тот, который умеет выйти из сложной дорожной ситуации, а тот который в нее не попадает» Это прописная истина. И она актуальна, разумеется, во все времена года. А осенью, когда дорожно-транспортная обстановка усложняется, актуальна вдвойне.

*Марина Завьялова,  
ведущий специалист ОБД*



## О ЦЕНАХ ЗА ПРОЕЗД НА ТРАМВАЯХ

Первые вагоны электрической тяги как и коночные имели два класса, то и стоимость проезда по одному тарифному участку имела два значения. Различные маршруты конки в зависимости от протяжённости тарифных участков стоили 3 и 5 коп. или 4 и 6 коп. После года эксплуатации трамвая Дума установила новые тарифы. Так, например, на маршруте № 1 Финляндский вокзал – Нарвские ворота было 4 маршрутных участка, три из них оплачивались по 4 и 6 коп., а один – 3 и 5 коп. Дума изменила оплату, разбив его на 6 тарифных участков, два из них по 6 и 4 коп., три по 11 и 7 коп., а один по 17 и 11 коп. Изменению тарифов подверглись практически все городские маршруты. На электрическом трамвае с 23 марта 1908 г. был отменен двухклассовый тариф. Установили цену за один тарифный участок 5 коп. в двух классах одинаково и 6 коп. на пересадочные билеты с конки. Кареты омнибусов продолжали работать в городе до 1914 г. И если в 1908 г. работало 9 маршрутов электрического трамвая, то конка продолжала работать по двухклассовому тарифу на 34 маршрутах.



В конце 1907 г. в некоторые вагоны трамвая стали ставить для отопления маленькие дровяные печурки, планировали со временем все вагоны оснастить электрическими грелками. Льготные билеты для учащихся выдавались в учебных заведениях бесплатно. Учащиеся до 15 лет могли приобрести с 4 августа 1909 года 20 билетов ценой в один рубль и на 60 поездок ценой в три рубля. Это была первая попытка введения на транспорте талонной системы оплаты. Первый подробный указатель «Конка – трамвай» вышел в 1909 г. В начале 1914 г. запретили курение в вагонах. Летом 1916 г. на некоторых маршрутах стали вводить единый тариф на трамвае в 10 коп., это снизило поток пассажиров, но



увеличило вырубку. С началом империалистической войны экономическое положение России значительно ухудшилось, под ружьем находилось более 10 миллионов человек. В этом же 1916 г. кондукторами и водителями (вагоновожатыми) стали работать женщины и к концу года уже 800 женщин работало на вагонах кондукторами. В 1914 г. некоторым членам Городской Думы разрешался бесплатный проезд на трамваях при жаловании в 6000 руб. в месяц. События октября 1917 г. ещё более усугубило экономическое положение в городе. До 1925 г. не строился ни один трамвайный вагон. С августа 1917 г. перестала работать конка, не было фуража. Если в 1918 г. курсировало 724 вагона, то к 1921 г. их было только 227. С 12 февраля 1920 г. Совнархоз устанавливает плату за пользование трамваем в 6 руб. С октября 1920 г. почти на год отменили плату за проезд, трудно было её собирать из-за большого количества пассажиров. С 1919 по 1923 гг. трамваи ходили только в будни. В стране началась гиперинфляция. Население оплачивало проезд кредитными билетами достоинством в один рубль образца 1898 года и в три рубля образцов 1898–1912 годов. До мая 1924 года деньги не разменялись и в конце-концов были заменены на банковские билеты (червонцы). Он стал твердой советской валютой, признанной многими капиталистическими странами. С начала 1924 г. Губернский Совет устанавливает тариф маршрутного участка из расчёта 7 коп.



золотом, а с января 1926 г. – простой участок стоит 7 коп., удлинённый – 10 коп., а по всему маршруту – 15 коп. Средний ежедневный выпуск вагонов на линию тогда составлял всего 649 вагонов, из них 366 – моторных. В 1929 г. на трамваях устанавливается единый тариф по всему маршруту, т.е. тарифные участки были отменены и устанавливается единая стоимость проезда 15 коп., провоз багажа – 50 коп., а проездные карточки на месяц стоили 12 и 15 рублей. Эта стоимость трамвайных билетов сохранилась до конца 1947 года, а с начала 1948 г. червонцы были изъяты из обращения и заменены в результате денежной реформы на Госзнаки достоинством от 1 до 100 рублей. Цена за проезд в трамвае осталась прежней. В результате деноминации 1961 года стоимость трамвайного билета стала 3 копейки, а перевозка багажа – 10 копеек. С 1 декабря 1985 года – 5 копеек, с апреля 1991 г. уже 10 коп. Начиная с 1992 г. экономика страны сильно пошатнулась, в стране началась инфляция и цены на проезд на трамвае стали «скакать» аналогично 1923 г. Так в 1992 г. они менялись три раза в год с 30 коп. в марте до 2 рублей в ноябре. В 1993 г. цены менялись четыре раза с 5 руб. в марте до 30 руб. в декабре. В 1994 г. – три раза, с 80 руб. в марте до 200 руб. в сентябре. В 1995 г. – два раза с 400 руб. до 600 руб. С 20 января 1996 г. цена на билет уже составила 1000 руб. и к деноминационной реформе 1999 г. цена на проезд продолжала расти. Однако, и после изменения курса рубля в 1000 раз августе 2000 года билет стоит уже 4 руб. С середины февраля 2002 г. – уже 5 руб. С января 2003 г. – 6 руб., а месячная карточка – 165 руб. В 2004 г. – 7 руб., в 2005 г. – 10 руб. и, наконец, с февраля 2007 г. уже 14 руб. и, видимо, в ближайшее время стабилизация цены проезда на электрическом городском транспорте не предвидится.



Юрий Львов



## ТРАМВАЙНЫМИ МАРШРУТАМИ НА РОДИНЕ ЛЕНИНА

Ульяновск ещё не стал Симбирском. Со-ловьевская передача «К барьеру» на НТВ с участием ульяновского градоначальника, выступившего с идеей переименования волжского города, ввела в заблуждение многих. Нет, переименования не случилось. На Привокзальной площади города Ульяновска вас по-прежнему встретит основательный щит из давних советских времён «Добро пожаловать на родину В.И. Ленина». Далее этот, как принято теперь говорить, бренд «Родина Ленина» будет сопровождать вас повсюду.

Среди жителей города почин мэра поддержки не нашёл. Симбирянами они быть не хотят. Предпочитают оставаться ульяновцами.

Для того, чтобы не быть голословным, приведу только одну выписку из газеты с явно опережающим время названием «Симбирский курьер». Статья называется довольно мудрёно «Лучше статус-кво, чем фальшфундамент, или Почему не нужно переименовывать Ульяновск в Симбирск».

«Силы, заинтересованные в переименовании, упорно не дают этой теме затихнуть. И чем больше они стараются, тем очевидней, что их усилия базируются на лжи. Означает же это только одно: веского повода для смены имени города нет. И вряд ли это повод появиться в ближайшие годы».

Те времена, когда каждый апрель, в ленинские дни, город на Волге переживал нашествие журналистов и важных гостей, давно прошли. Не стоит скрывать, печать забвения есть на нём. «Были времена, прошли былинные...». О строительстве светлого будущего уже и здесь забыли напрочь. Вернулись в тёмное капиталистическое прошлое. Самое дорогое теперь и в городе Ульяновске-земля. Покосившиеся домишки, в которых доживали свой век забытые потомками бабушки-пенсионерки, исчезают. Вместо них на нешироких улицах вытянулись в ряд то ли замки, то виллы. В общем то, что воплощает в себе мечту новых русских и здесь именуется коттеджи. Об архитектуре говорить не приходится. Зачастую новостройки эти плод больного воображения и впечатлений, вынесенных из просмотра сериалов про Санта Барбару. И, похоже, обителям этих замков и коттеджей уже не нужен трамвай. Перед каждым строением стоят как минимум две иномарки.

Но знающие люди говорят, что в коттеджах живёт, дай бог, десять процентов населения волжского города. Остальным же – обителям «хрущёвок», панельных девятиэтажек

и тех самых деревянных домов, до которых ещё не дошли руки новых богатых, трамвай по-прежнему нужен.

Вот стою на перекрёстке улиц Тухачевского и Радищева в северной части города. Это и есть моя самая что на есть историческая родина. Тухачевский, правда, полвека назад, кажется, был ещё не реабилитирован. Улица называлась Слободская. А на улице Радищева в полукилометре находилась школа под номером четыре. Она и сейчас там стоит. До неё пешего хода было минут десять. Мальчишке-первокласснику куда интереснее было проехать эти пятьсот метров на подножке трамвая. Трамвай был широкий, просторный с деревянными сиденьями. И вот ещё что помнится – тёплый. Таких трамваев почему-то потом отыскать уже нигде не удалось.

Местный краевед, знаток в том числе и трамваев, объяснил:

– Это были вагоны КТМ из Усть-Катава.

Позже в энциклопедическом справочнике «Городской электрический транспорт в России, СССР и Российской Федерации», изданном в 2007 году тиражом 400 экземпляров, прочитал: «Проект 1914 года. Трамвай строился с 1949 года. Открыт 4 января 1954 года. В 2003 – 126,4 км. путей (в т.ч. пассажирских – 114,21 км., деповских 12,19 км). Депо № 1 (Северное) на 100 вагономест открыто в 1954 г. Депо № 2 (Засвияжское) на 160 вагономест открыто в 1967 г. Эксплуатировались вагоны КТМ-1 + КТП-1 (в том числе из Уфы и Перми), «Гота» Т-59Е + В 59 Е, Т2-62 + В2-62.

Подвижной состав в 2003 г. – 276 вагонов (в том числе Татра Т-3-216, из них 47 б/у из Москвы), Т-3М-45, КТМ-5М3-8,71-608 К – 3,71608 КМ-2, ЛМ-93-2).

Специальный подвижной состав: снегоочистители щёточные – 6, снегоочиститель роторный, снегоочиститель другого типа, рельсотранспортёры – 2, электросварочный вагон, вагоны дозаторы – 2, грузовые трамваи – 2, учебные трамваи – 4, вагоны для обслуживания контактной сети – 3, прочие спец-трамваи – 2».

В 2003 году, сообщает всезнающий справочник, в городе было 17 маршрутов. Из них мне знакомы оказались только первый – «Парк Победы – вокзал Ульяновск-1», второй – «Северный Венец – УКСМ», четвёртый – «Парк Победы – проспект Гая». Из окна машины довелось видеть трамвай с запердельным номером 107 «Парк Победы – АЗС». Как выяснилось, он следует до ближайших садоводств и дачных посёлков.

Вот ещё одна таблица. В 1954 году в Ульяновске было всего 14 км пути и 22 вагона. В 1960 путей уже было 43,7 км, вагонов 80. 1970-й, тот самый исторический и переломный год 100-летия Ленина, когда имя скромного города на Волге не сходило с газетных страниц, путей было уже 87,5 км, а вагонов 240. Причём, все новенькие «Татры».

Далее город увеличивал протяжённость трамвайных путей примерно по 10 километров в десять лет, то есть получается в среднем по километру в год. В результате уже в 2000 году протяжённость путей составила 125 километров. Вагонов тогда было 296. Потом число их стало уменьшаться. Правда, незаметно. В 2003-м 126,4 км пути, 276 вагонов.

И вот день сегодняшний. Перекрёсток моего детства. Время пиковое Трамвай идут



с хорошим интервалом 5–10 минут. Изрядно изношенные «Татры», крашенные-перекрашенные, много чего повидавшие на своём долгом веку, неряшливой и крикливой рекламой на боках. Как это не похоже на те новёхонкие вагоны, которые поступали на родину Ленина сначала из братской ГДР, а позже из не менее братской Чехословакии.

Стоимость проезда в два с лишним раза ниже, чем в питерских трамваях – 7 рублей. Зарплата кондуктора, это удалось выяснить в первом же разговоре, 4 тысячи. Выполняешь план – получишь 6 тысяч. Ну а с планом и сверхурочными можно заработать 7–8 тысяч.

Водители получают в среднем 10 тысяч рублей. И тут не лишне сказать, что цены в ульяновских «Пятёрочках» ничем не отличаются от тех, что видишь в питерских. Теперь понятно, почему ульяновские водители предпочитают работать кто в Москве, а кто в Питере. Конечно, жизнь гастарбайтера не сахар, но есть реальная возможность заработать в два, а то и в три раза больше, чем платят дома. Правда, коттедж на эти деньги не построишь, но обеспечить вполне сносное существование своей семье вполне реально.

Понятно, что всё увиденное и услышанное обрадовать не могло. Уезжал из родного города с грустью. Но вот перед отъездом купил «Аргументы и факты». На ульяновских страницах отыскал заметку «Вагоны привезли на поезде». Пожалуй, приведу её здесь целиком.

«14 июля в Ульяновск были доставлены два новых трамвайных вагона. Поскольку трамвайных рельсов от Усть-Катава Челябинской области, где их сделали, до Ульяновска не проложено, вагоны привезли на поезде».

На следующий день новые вагоны внимательно осмотрели представители властей и пришли к выводу, что деньги потрачены не зря. А деньги немалые: на приобретение четырёх новых вагонов из городского бюджета выделено около 40 миллионов рублей. Ещё два новых вагона также должны быть вскоре доставлены в Ульяновск. В городском бюджете 2008 года заложено 165 миллионов рублей для реализации программы «Развитие городского электротранспорта», так что ходившие в последние годы слухи о ликвидации электротранспорта в Ульяновске можно, мягко говоря, считать преувеличенными».

Ну и слава богу, подумал я укладываясь спать на верхней полке. Значит, в следующий раз снова смогу прокатиться по маршрутам своего детства. Пожалуй, даже прокачусь на обоих – и втором, и четвёртом. Заодно посмотрю, как выглядят теперь усть-катавские вагоны. В Питере их теперь совсем не осталось.

Максим Шигапов



## В ВЫХОДНОЙ ДЕНЬ НА НЕВСКОМ

Улица полна новостей. Это, конечно же, о Невском проспекте.

Вот наш фотограф Марина Власова провела воскресный день 14 сентября на главной магистрали блистательного Санкт-Петербурга. И чего только она не увидела в «прицел» своего «Панасоника».

В этот день по Невскому проспекту пролёг маршрут 82-го международного легкоатлетического пробега Пушкин-Петербург. Стартовал пробег в Пушкине. Пролегал по Пулковскому меридиану – по Московскому проспекту, потом по набережной Фонтанки. Всего 15 километров нуж-

но было преодолеть бегунам. Два последних километра от набережной Фонтанки до Дворцовой площади по Невскому проспекту.

В Екатеринском саду сегодня главные герои – кришнаиты.

– *Харе Кришна! Харе Кришна!*

Зрителей у этого яркого спектакля больше чем достаточно.

В этот день у горожан была редкая возможность прогуляться по проезжей части Невского проспекта. В этот день завершены реставрационные работы на Аничковом мосту. В пять часов утра 15 сентября открылось движение транспорта на Невском проспекте. Началась трудовая неделя Невского проспекта.



**Уважаемые читатели! Редакции интересно ваше мнение о газете. Пожалуйста, обращайтесь к нам с предложениями по улучшению внешнего вида или информационного наполнения газеты.**

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

Адрес редакции:  
196105, г. Санкт-Петербург,  
ул. Сызранская, дом 15  
И.о. редактора:  
Валерий Межонный  
Тел.: (812) 388-00-32

Отпечатано в типографии  
ООО «Цветпринт»  
191119, Санкт-Петербург,  
ул. Роменская, д. 10, лит. К  
Тел./факс: (812) 336-92-12  
E-mail: office@svdigital.ru

Комп. вёрстка:  
Александр Чернышов

Подписано в печать 19.09.2008  
Тираж 2000 экз.  
Заказ № 19016