

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

В ТРЕТЬЕМ ТРОЛЛЕЙБУСНОМ К ЗИМЕ ГОТОВЫ

В этом смогли лично убедиться петербургские журналисты



«Более 100 новых троллейбусов, оборудованных пандусами для инвалидов, мощными обогревателями и кондиционерами, выйдут в ближайшее время на Невский проспект. Они будут обслуживать новый маршрут № 11».

Так начала свой рассказ о событии, состоявшемся накануне в Третьем троллейбусном парке, корреспондент «Российской газеты» Ирина Полякова. Журналисты многих петербургских изданий, телеканалов, радиостанций смогли сами убедиться: к работе в зимних условиях в этом парке готовы.

Заместитель директора СПб ГУП «Горэлектротранс» Леонид Геннадиевич Серебряков сообщил, что в текущем году закуплены 103 новые машины. 53 из них – в Белоруссии. Все они уже сегодня готовы выехать на обновлённый Невский проспект. Ещё более трёх десятков машин должны быть получены в ближайшее время. 30 троллейбусов поступят из Вологды.

Новая техника получила одобрение приёмочной комиссии, в которую наряду с ведущими специалистами нашего предприятия вошли

представители Комитета по транспорту. О новом подвижном составе в тот же вечер рассказали в выпусках новостей многие городские телеканалы.

Главное достоинство новой техники – совершенство тормозной системы, мощные обогреватели, которые сумеют согреть салон троллейбуса за считанные минуты. Эти обогреватели продемонстрировал в действии представитель минского завода. Показал он под прицелом многочисленных фото- и видеокamer, как откидывается пандус для инвалидов и детских колясок. Попасть в салон новых машин людям с ограниченными физическими возможностями будет гораздо легче. Все троллейбусы – низкопольные, без ступенек. На пол салона уложено специальное покрытие. Даже в сырую погоду он не будет скользким.

Специально для северной столицы белорусские конструкторы и машиностроители внесли ряд технологических изменений. Особое внимание уделено надежности работы электрооборудования и тормозной системы в условиях сырого климата. Кроме

того, новые троллейбусы имеют собственную информационную систему, которая программируется на определенный маршрут.

В канун первых заморозков и снегопадов троллейбусы сменили в соответствии с сезоном «обувь» – на колёсах заменили покрышки.

Все эти детали не остались незамеченными пишущей и снимающей братией. А корреспондент петербургского отделения НТВ Виктор Черногуз примерил новую форму для водителей. Как известно, форменная одежда для них была введена минувшей осенью в канун празднования векового юбилея петербургского трамвая. Теперь в дополнение к уже существующей разработан комплект зимней формы. И не только для водителей, но и для кондукторов.

– В этой одежде работники городского электротранспорта предстоящей зимой точно мёрзнуть не будут, – считает журналист НТВ.

– Обновление троллейбусного парка продолжится и в 2009 году, – подвёл итоги встречи заместитель директора СПб ГУП «Горэлектротранс» Леонид Геннадиевич Серебряков.

Максим Шигапов

Фото Марины Власовой



«СТАВКУ НА ТРАМВАЙ МЫ СДЕЛАЛИ ПРАВИЛЬНО»



ГУБЕРНАТОР САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В.И. МАТВИЕНКО РАСКАЗАЛА О ТОМ, КАК РЕШАЮТСЯ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В ГОРОДЕ НА НЕВЕ.

Проблемы, с которыми столкнулся наш город в сфере транспорта, очень серьёзны. Именно поэтому им был целиком посвящён ноябрьский «Диалог с городом» – традиционный разговор губернатора с петербуржцами на Пятом канале.

Валентина Ивановна Матвиенко напомнила горожанам о том, что за последние пять лет город закупил 1200 новых единиц подвижного состава – трамваев, троллейбусов, автобусов. Наш город «с советских времен не получал общественный транспорт в таких количествах».

– Мы добиваемся решения трёх задач, – определила программу действий губернатор. – Первое – это сокращение интервалов. Второе – постепенное сокращение маршрутных такси и замена их городским общественным транспортом. И третье – это обеспечение комфорта и безопасности пассажиров. Мы покупаем просторные, удобные, современные машины с низким полом.

Общественный транспорт имеет несомненный приоритет, – считает В.И. Матвиенко. Оградить его от пробок помогут выделенные линии, обособленные трассы. Особое внимание

будет уделено скоростному трамваю. Новые трамвайные маршруты появятся и в центре – на Петроградской стороне, Васильевском острове.

В 2011 году наш город перейдёт на тарифы для общественного и коммерческого транспорта, электронные проездные билеты.

В связи с этим встаёт вопрос о маршрутном такси. «Маршрутки» стали спасением для нашего города в 90-е годы после развала парка общественного транспорта. Но переходный этап закончился, и теперь останутся только те перевозчики, которые способны работать в новых условиях.

С оценкой ситуации с общественным транспортом, сложившейся на Петроградской стороне после закрытия на продолжительный ремонт станции метро «Горьковская», высказанной в передаче «Диалог с городом», мы познакомили наших читателей в предыдущем номере газеты. Напомним об этом вкратце.

– Мы старались минимизировать ущерб от закрытия станции метро «Горьковская», – пояснила В.И. Матвиенко. – Что можно было сделать? Единственный способ – это усилить трамвайное движение. Здесь нельзя было использовать автобусы, как, скажем, это было на станции метро «Площадь Мужества». И это было сделано. Кстати сказать, это не последняя станция, которую мы будем закрывать на реконструкцию. На очереди ещё восемь станций. Первая из них – «Нарвская».

Схема движения от станции метро «Горьковская», по мнению губернатора, была составлена правильно. То, что движению первые две недели мешали ремонтные работы на Финляндском проспекте, не вовремя начался ремонт улицы Мира, улицы Комсомола, это свидетельствует о плохой координации между транспортными и ремонтными службами. Впредь подобных случаев не будет.

Передачу «Диалог с городом»
Пятого канала
внимательно смотрел
Максим Шигапов

МАРШРУТ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ ОТМЕЧАЕТ СВОЁ 35-ЛЕТИЕ



1800 VMZ-5298 11.09.2005
(C) Murashov Sergey

В редакцию позвонил мужчина, попросил написать о 39-м маршруте троллейбуса, напомнил, что в декабре нынешнего года этому маршруту исполняется своеобразный юбилей – 35 лет со дня открытия.

Узнаю в Службе движения, что 39-й маршрут был открыт 12 декабря 1973 года, и ему в нынешнем декабре действительно исполняется 35 лет. Потребность в таком маршруте в третьей декаде прошлого века была очень острой. Ведь еще не было тогда некоторых окраинных станций метро, а большой «раскидистый» по территории район Купчино бурно рос и развивался, здесь одна за другой «вставляли» жилые многоэтажки. Быстро росло его население, которое испытывало потребность в транспортном сообщении с другими районами большого города. Эту задачу и стал решать 39-й троллейбусный маршрут, он был «проложен» столь удачно, что не менялся на протяжении всего своего срока службы. Маршрут этот регионального, а не общегородского значения. Он не идет через весь город, а обслуживает только район Купчино, соединяя станции метро «Купчино» и «Электросила». Большая часть маршрута идет по очень протяженной улице Будапештской, где без троллейбуса было бы просто не обойтись, так как дома на этой улице очень далеко отстоят друг от друга.

У станции метро «Купчино» маршрут поворачивает и направляется в обратный путь – до «Электросилы».



КАК «ТЯЖЕЛЫЙ РУЛЬ» СТАНОВИТСЯ ЛЕГКИМ



Это уже центр города, точнее – его начало. Пройдя несколько сот метров по Московскому проспекту, 39-й по улице Решетникова снова идет к метро «Купчино». Не смотря на небольшую протяженность 39-го, на его «региональное» расположение, в Первом троллейбусном парке этот маршрут по праву считается самым пассажироемким. Особенно его машины загружены пассажирами в часы «пик», когда из «спального» Купчино люди едут в центр на работу, а в конце рабочего дня – домой. Но и в течение дня пассажиропоток на маршруте не иссякает, во всяком случае сидячие места в троллейбусах заняты постоянно. Одних только льготников в день этот маршрут перевозит более 20-ти тысяч человек. А ежедневный доход от продажи билетов составляет не менее 100 тысяч рублей. Из десяти маршрутов Первого троллейбусного парка 39-й – самый доходный. Его месячная выручка в общей «копилке» парка составляет 36 процентов. Остальные 64 процента приходятся на другие девять маршрутов парка. И если парк план октября по выручке от продажи билетной продукции перевыполнил на 463 тысячи рублей, то в этом большая заслуга тружеников 39-го маршрута, водителей и кондукторов.

А их сегодня на данном маршруте трудятся 50 человек. И выпускается ежедневно на линию 25 единиц подвижного состава. Среди них только 3–4 машины новых, а остальные ЗИУ-10 и вологодские, если так можно выразиться, средней изношенности, или прошедшие капитальный ремонт. Очень старого подвижного состава на маршруте нет, и это способствует выполнению напряженно-го месячного плана.

Что касается водительского состава, то на 39-м в основном трудятся водители опытные, с большим стажем, с высокой квалификацией – 6-м разрядом. Хотя есть и несколько молодых водителей. Большинство трудится добросовестно, показывая пример остальным. И начальник отдела эксплуатации Т.М. Иванова долго советовалась с коллегами, чтобы назвать лучших. Это водители С.Н. Евдокимов и С.А. Прокофьев, оба работают на одной машине ЗИУ-10, оба имеют высшие 6-е разряды, в Первом троллейбусном парке соответственно с 1975 и с 1977 годов. Хорошо также трудится водитель 39-го маршрута Г.В. Туманова, у нее тоже 6-й водительский разряд. А в парке она – с 1981 года.

Среди лучших кондукторов 39-го маршрута нам назвали А.В. Мосенкову. Она отличается высокой культурой обслуживания пассажиров, постоянно перевыполняет свой план по выручке. За октябрь ее выполнение плана составило 119 процентов. Только сверх плана она «привезла» 14 тысяч рублей. Н.Л. Липатова в октябре перевыполнила план на 12 тысяч рублей. На 107 процентов выполнила план по выручке в октябре кондуктор Т.А. Нарвьяйнен.

Эти результаты стали весомым вкладом данных тружениц в общую копилку Первого парка и всего нашего электротранспортного предприятия.

Мы поздравляем весь коллектив 39-го маршрута с предстоящим юбилеем, желаем всем крепкого здоровья и новых успехов в труде.

Валерий Межонный

Фото Марины Власовой

Среди многочисленных неисправностей, которые возникают в троллейбусах в ходе эксплуатации, нередко бывает такая, как «тяжелый руль». Суть ее в том, что для поворота руля требуется чрезмерное усилие, которое не каждому водителю по плечу. Порой сюда примешивается и субъективное впечатление, так сказать, человеческий фактор: одному водителю руль кажется «легким», другому, напротив, непосильно «тяжелым». Это рождает почву для конфликтов между службой эксплуатации и технической службой.

В Шестом троллейбусном парке некоторое время назад браки «тяжелый руль» были явлением распространенным. У руководства даже родилось подозрение, что ситуацию искусственно «накачивают» недобросовестные работники. Пришлось в дело вступить техническому отделу. И вскоре было разработано приспособление, которое устанавливают на рулевое колесо – в случае жалобы водителя – и оно объективно показывает усилие, необходимое для поворота руля. Применяется оно и для регулировки этого усилия – до нормального, которое равняется восьми килограммам. После внедрения данного приспособления количество таких браков резко уменьшилось, были «сняты» и причины для конфликтов между ремонтниками и эксплуатационниками. Теперь это приспособление применяется и на конечных станциях, и в депо самого парка. Разработка новых приспособлений для слесарей – прямая обязанность

производственно-технического отдела любого парка. Начальник ПТО Шестого троллейбусного Юрий Федорович Петров сразу и не вспомнит, сколько за последние годы было разработано разных приспособлений, нового оборудования. Для него это обычная повседневная работа. Сейчас, например, в стадии разработки буксирное приспособление – «вилка», для буксировки троллейбусов, если у них заклинило руль. Недавно сделали здесь приспособление для станочников. Применяется оно для расточки щечек головок токоприемников. Без этого приспособления данную операцию было делать очень неудобно и трудоемко. Каждый раз много времени занимала разметка и т.д. Теперь повысилась производительность, экономится время, стало работать легче.

Приходится в техотделе заниматься доводкой и вновь поступившего оборудования, приспособлением его для наших условий. Например, два года назад поступил станок на шиномонтажный участок – для разборки колес. Но там не подходила головка. В техотделе довели этот узел, он стал работать. Так же было с новым гайковертом для откручивания гаек. Там не было насадки, чтобы он подходил для наших колес. Пришлось сделать наконечники, и теперь его успешно применяют. Делают в техотделе и эскизы для прессформ, затем их вытачивают токари. А затем отливаются резинотехнические изделия.

Продолжать этот список можно бесконечно долго. Но это все же не главное в деятельности техотдела. Главным можно считать то, что под постоянным контролем технического отдела находятся все 104 единицы подвижного состава, имеющиеся в парке. Техотдел прежде всего ведет планирование технического обслуживания подвижного состава – ТО-1, ТО-2 и текущего ремонта. Планирование ведется на весь месяц – так, чтобы бригады слесарей, которых не хватает, трудились по возможности ритмично, без перебоев и штурмовщины. А для этого специалист техотдела также следит за наличием запчастей на промежуточном складе и за их своевременным пополнением. Ежедневно техотдел проводит разбор технических браков подвижного состава и их анализ. Но главное, что этот анализ проводится с личным

составом, с водителями. Проводятся беседы с теми, у кого много браков, разбирается также характер этих неисправностей. Ведутся протоколы, проводится и инструктаж водительского состава. Мера эта действенная, браки уменьшаются. Порой и от качества вождения зависит тот или иной брак. И в этом плане водителям даются наставления. Они помогают в работе, сохраняются таким образом и подвижной состав.

Всего в техотделе 6-го троллейбусного парка пять сотрудников. Новые разработки обычно делает сам начальник. У Юрия Федоровича большой стаж и опыт в этом деле. Здесь он работает всего 4 года, зато 16 лет раньше трудился начальником техотдела в другом месте. Там были автомобили, но и троллейбусы он тоже освоил. Один инженер АСУ занимается своим непосредственным делом. Специалисты техотдела держат также под контролем все компьютеры и ксероксы парка – для их исправной работы. А женщины отдела занимаются учетом, проверкой выполнения технологии работ на ТО-1 и ТО-2.

Трудно перечислить все виды деятельности, которые ведет техотдел, но это, наверное, и не надо. Можно смело назвать его центром технической мысли в троллейбусном парке. Здесь ведутся также разборы различных спорных вопросов – по поломкам того или иного оборудования. Технически грамотно составляются акты на этот счет. Выявляется: виновата ли техника или человек. Затем разбирается все людям. Почти всегда это бывает убедительно.

В техотделе разрабатываются и инструкции по использованию того или иного оборудования. Это тоже непросто. Надо так составить инструкцию, чтобы она была доступна, понятна и, в то же время, технически грамотна.

Порой просто удивляешься, как всего пять сотрудников успевают справляться с таким количеством разных задач. В их многогранной деятельности – и рутинная работа, и элемент самого настоящего творчества. И с удовольствием соглашаешься с мнением директора Шестого троллейбусного парка А.Н. Овсянникова, что в его техотделе работают люди опытные и квалифицированные.

Валерий Межонный
Фото Марины Власовой

ВНИМАНИЕ: ПЕШЕХОД!

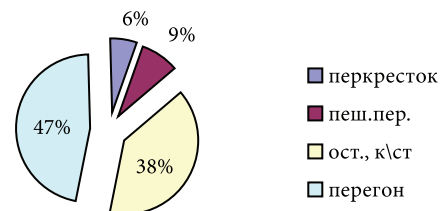


Граждане! Обходя трамвай сзади, вы рискуете попасть под колеса встречного трамвайного поезда.

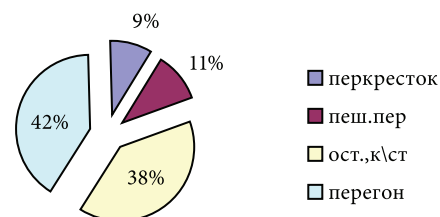
За девять месяцев этого года наезды на пешеходов составили около сорока процентов всех случаев ДТП с пострадавшими.

Из анализа работы водителей трамвая и троллейбуса за последние десять лет видно, что наибольшее количество случаев наездов на пешеходов происходит при движении трамвая и троллейбуса по перегону. Это можно проследить на таблицах.

Наезды на пешеходов по трамваю в зависимости от места ДТП



Наезды на пешеходов по троллейбусу в зависимости от места ДТП



Если более детально рассмотреть случаи наездов на пешеходов на перегонах, то все они произошли в зонах повышенной опасности, то есть вблизи культурно-развлекательных центров, учебных заведений, магазинов, жилых зон, станций метрополитена, на необозначенных пешеходных переходах. Работая на постоянных маршрутах общественного транспорта, водитель трамвая



и троллейбуса должен знать эти зоны повышенной опасности. Он должен правильно оценивать дорожную ситуацию и выбирать скорость в зависимости от ситуации и быть особенно внимательным при ограничении обзорности.

Движение в темное время суток по обособленному трамвайному полотну создает дополнительные сложности: выход пешеходов на трамвайные пути в плохо освещенных местах из парков, садов, бульваров. Пешеходы, переходящие трамвайные пути вне обозначенных переходов на открытом полотне, могут споткнуться и упасть на рельсы. При плохом освещении и неправильно отрегулированных фарах водитель может очень поздно заметить таких пешеходов.

Если пешеход переходит дорогу вне обозначенного перехода, то нельзя надеяться на то, что он успеет перебежать дорогу перед вагоном или троллейбусом. На плохом дорожном покрытии человек может поскользнуться или споткнуться. Особенно внимательно нужно проезжать мимо пешеходов с детьми и собаками. Ребенок в любой момент может выбежать перед вагоном, а собака дернуться и затащить хозяина под движущееся транспортное средство. Так же опасны пешеходы в нетрезвом состоянии. Если вы не уверены, что пешеходы вас видят и пропускают, лучше снизить скорость и дать им закончить переход.

Чаще всего случаи наездов на пешеходов по трамваю происходят при движении вагона по обособленным трамвайным путям (65% всех случаев наездов на пешеходов). Новой должностной инструкцией водителю трамвая в целях обозначения движущегося вагона в светлое время суток в целях

повышения уровня безопасности движения предписывается двигаться по обособленному смещенному пути с включенным ближним светом фар.

Бывают случаи, когда пешеходы используют обособленное полотно как пешеходную зону. Такие пешеходы могут идти как навстречу вагону, так и по ходу движения. Любой из этих вариантов нахождение пешехода вблизи трамвайных путей создает опасную ситуацию.

Опасные ситуации возникают также при движении троллейбуса по полосе общественного транспорта навстречу основному транспортному потоку. Бывают случаи, когда пешеходы используют эту полосу как продолжение тротуара, особенно если сам тротуар довольно-таки узкий и на нем скопилось пешеходы. Такие пешеходы могут выйти на проезжую часть в непосредственной близости от троллейбуса, для того чтобы обойти людей скопившихся на тротуаре или перейти на другую сторону дороги. При этом все внимание пешехода будет обращено на основной встречный поток транспорта.

При возникновении подобных ситуаций необходимо выбрать оптимальную скорость движения, обратить внимание нерадивого пешехода на приближающийся трамвай или троллейбус световым (переключением света фар) или звуковым сигналом.

Желательно, чтобы пешеход ушел от вагона на безопасное расстояние. Это даст возможность предотвратить ДТП, а, в конечном счёте, спасти жизнь недисциплинированного пешехода.

*Марина Завьялова,
ведущий специалист ОБД*



С ЗАБОТОЙ О ДЕТЯХ



Программа «Безопасный трамвай» – это иной взгляд на соблюдение правил дорожного движения. Без занудных наставлений об основах безопасного поведения на дорогах расскажут юным горожанам их сверстники. Экскурсии в городском Музее электрического транспорта будут расширены миниатюрами, подготовленными воспитанниками детского дома № 19. Основой их стали наиболее типичные нарушения правил, которые были выявлены специалистами отдела безопасности движения ГУП «Горэлектротранса».

«Чужих детей не бывает, поэтому мы и создали нашу программу. Мы хотим заложить в сознании ребят основы безопасности на дорогах. Это наш интерес и как транспортников, и как родителей», – говорит заместитель директора по социальным вопросам ГУП «Горэлектротранс» Екатерина Ковалева.

Как свидетельствует статистика отдела безопасности дорожного движения ГУП «Горэлектротранса», количество происшествий на дороге по вине вагоновожатых стремится к нулю. За 10 месяцев 2008 года таких случаев было всего 16. Общее же число ДТП с участием трамвая за этот же период – 86 случаев. Основные причины аварий – неправильная оценка ситуации на улице. Об этом и хотят рассказать воспитанники де-

КАК ПЛАТИЛИ ЗА ПРОЕЗД?



Транзакция, валидаторы. О них говорят на производственных совещаниях. Слова эти не сходят с газетных полос. Сегодня стоит задача навести порядок в учёте оплаты за проезд в городском электротранспорте. А если бросить взгляд в историю? Как обстояло дело с механизацией сбора оплаты за проезд в минувшие годы?

С появлением электрического наземного транспорта в городе всегда поднимался вопрос о механизации сбора платы за проезд. Основная причина этого желания, конечно, увеличение прибыли за эксплуатацию транспорта. Однако, не так всё просто, задача эта оказалась сложной и решать её пришлось постепенно. В августе 1909 г. в Санкт-Петербурге появились льготные билеты для бесплатного проезда на трамваях, которые выдавались в учебных заведениях. Эти билеты в вагоне кондуктор обменивал на проездной билет, экономилось время на расчет с пассажиром. В 1923 г. рабочим и служащим на предприятиях продавались за полцены льготные талоны для проезда, которые затем кондуктор обменивал на билет. В это время никакой механизации ещё не было. А вот в апреле 1930 г. были введены льготные трамвайные талоны, которые кондуктор пробивал специальным контроллером и возвращал пассажиру. Для этой цели были разработаны специальные устройства компостирования талонов. Через некоторое время эти компостеры были доработаны для возможности крепления на стенке вагона. Пассажиры могли самостоятельно компостировать льготные талоны, кондуктор только наблюдал за этой процедурой. Но, к сожалению,



тского дома: почему нельзя обходить трамвай сзади, почему нельзя на путях стоять спиной к движущемуся трамваю, как правильно обгонять трамвай на автомобиле.

Музей был неслучайно выбран площадкой для реализации программы «Безопасный трамвай». Экспонаты рассказывают о том, как развивался трамвай, как он воспитывал культуру поведения петербуржцев. Например, в 20-е годы в вагонах появилась табличка «Курить и плевать запрещается», а уже через десяток лет в ней не стало необходимости. Сегодня старый подвижной состав должен помочь детям осознать правила поведения на городских магистралях. Здесь главное не конкретные ситуации, а общие принципы культуры поведения на улице. Дети должны понять, что транспорт – это не только удобное средство передвижения, но и источник повышенной опасности, если не знать элементарных правил. Например, нельзя переходить дорогу в наушниках, потому что из-за громкой музыки можно не услышать подъезжающее транспортное средство. Если дети это усвоят, то дисциплинированных людей на дороге прибавится.

Для школьников, в рамках программы «Безопасный трамвай», экскурсии будут бесплатными. Принять в них участие могут все школы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Для этого необходимо отправить заявку от школы по адресу: Санкт-Петербург, Средний пр. В.О., д. 77 или позвонить по телефону

321-54-04. Первая экскурсия была проведена для учеников Ломоносовской гимназии.

Каждой экскурсионной группе предложат принять участие в конкурсе детских рисунков и писем на тему «Безопасный трамвай», который будет проходить до конца февраля. Из присланных детских работ комиссия отберет наиболее яркие и информативные, чтобы разместить их на бортах трамваев перед весенними каникулами. Естественно, лучшие работы, которые будут отмечены призами. Создатели программы надеются, что детский взгляд на соблюдение правил дорожного движения заставит задуматься и взрослых о том, как следуют вести себя на дорогах.

Программа «Безопасный трамвай» рассчитана не на достижение сиюминутного результата. Она закладывает основу правильного поведения на дорогах юных петербуржцев. Реальные ее достижения станут видны через несколько лет, когда юные горожане активно включатся в общественную жизнь и своим поведением станут показывать пример всем окружающим.

Василий Денисенко





эта система в городе не привилась. Льготные талоны, которые обменивались на билет кондуктором, с 9 ноября 1932 г. были отменены.

В 1924 г. Управлению ГЖД города было предложено внедрить французский опыт рационализации сбора платы за проезд. Суть его такова: кондуктор сдает круглую сумму денег, но не всю, а точный подсчет производится через несколько месяцев. Сокращается время сдачи кондуктором выручки, в среднем, на 5 мин на каждого. Управление категорически от этого отказалось. Инженеры Иванов и Рушковский в 1927 году предложили в Ленинграде ввести бескондукторную форму обслуживания пассажиров по американскому методу, где ещё в 1916 году были упразднены кондуктора, плату стали собирать сами водители. Вход и выход был возможен только через переднюю площадку и дверь. Для внедрения такого метода город был явно не готов и предложение не было принято. Международный съезд транспортников в Риме в 1928 году рассмотрел несколько систем рационализации оплаты пассажирами проезда:

- платить при входе (Эта система оплаты была в Канаде, Америке и Англии). Кондуктор находится либо на площадке, либо внутри вагона у входной двери. Сбор денег повышается на 15%, вносит порядок в организацию движения. К 1912 году было выпущено 1600 таких вагонов и они работали в 142 городах мира. Площадки разгородили на два прохода: для входа и выхода, внутри у входа 2 кондуктора с разных сторон. Секретарь международного трамвайного общества в Лондоне Генри Гоуарде в январе 1913 года предложил Городской Думе закупить эти вагоны и внедрить их в Санкт-Петербурге. Вагоны не были закуплены и этот метод не внедрился.

- платить при выходе. (Это, когда кондуктор находится у выходной двери, вход свободный).

- платить, проходя в вагон.

Последние системы зависят от скорости входа и выхода пассажиров. Когда пассажиров было немного, вагонообслуживал водитель, в «часпик» – кондуктор. Эта система сбора денег действует в США и в настоящее время и, вообще, только американцы достигли почти совершенства обслуживания пассажиров одним человеком.

Затем появились талоны, эта система оплаты проезда была заимствована во Франции. В вагоне работал кондуктор, он продавал талоны и сам компостировал их. В Риме в 1928 году ставился вопрос о переходе на механизированный сбор платы и, по возможности, на упразднение кондукторов.

Механизировать хотели погашение билетов или талонов. Упразднение кондукторов, когда водитель сам собирает плату с пассажиров, как показала практика, не дает положительных результатов. Переполнение вагонов пассажирами затрудняет сбор оплаты. А при таком варианте, полный оплаты невозможен.

В России с 1907 по 1941 гг. по многим причинам рационализация сбора трамвайной платы не проводилась. И только в 1958 году коллективу трампарка им. Скороходова было поручено внедрение бескондукторного обслуживания трамваев. 1 декабря 1958 г. два трамвайных вагона №№ 1875 и 1876 на маршруте № 8 (водители Кормушин В.П. и Головченко В.И., и их сменщики Лыков Ф.И. и Размеров А.С.) впервые в Ленинграде вышли на линию без кондукторов. 9 декабря уже все 48 поездов этого маршрута работали без кондуктора. С конца сентября 1961 года без кондуктора в городе стали ходить первые троллейбусы на маршруте № 10. 12 трамвайных маршрутов, из работающих тогда 39, к этому времени также работали без кондуктора. С 1964 г. весь трампарк им. Скороходова стал парком без кондукторов, первым в Ленинграде. В эти годы были уволены более 4000 кондукторов, что дало экономию в 200 тыс. рублей. Окончательно все трамвайные маршруты перевели на бескон-



дукторную форму обслуживания в конце февраля 1970 г. Последним кондуктором была Ратникова Л.И. из парка им. Блохина (ныне трампарк № 3). Все троллейбусные маршруты на бескондукторное обслуживание были переведены летом 1961 г.

В более поздние годы, уже при бескондукторном обслуживании пассажиров, были введены талоны, которые продавались как в вагоне, так и отдельно в киосках. Первоначально их опускали в кассу и отрывали билет, а затем с октября 1987 г. постепенно стали переходить на бескассовое бескондукторное обслуживание пассажиров, которые самостоятельно компостировали талоны в вагоне. Для этого было разработано и изготовлено несколько типов компостеров, которые стационарно устанавливались в вагонах. Первым парком, перешедшим на такую форму обслуживания был трампарк им. Володарского (ныне трампарк № 7).

38 лет в нашем городе активно на трамваях применялись различные методы рационализации сбора платы за проезд. Но настали другие времена, ухудшилось положение с подвижным составом в городе, его стало не хватать, изменилось и экономическое положение трамвая, уменьшилось финансирование, и рационализация сбора трамвайной платы в городе стала историей. С 15 ноября 1996 года опять в трамвае вводится должность кондуктора, а с 1 июля 1999 г. были отменены разовые отрывные билеты у кондуктора и перешли на катушку. Таким образом, в деле рационализации сбора платы была поставлена последняя точка, и весь опыт мирового движения в этом направлении стал достоянием истории, а кассовые аппараты, компостеры, которые устанавливались в вагонах, стали экспонатами музея.

Юрий Львов, Музей СПб ГЭТ ГУП «Горэлектротранс»

ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ЛЕНИНГРАД СОВЕРШИЛИ ПОЕЗДКУ НА РЕТРО-ВАГОНЕ ДРУЗЬЯ ТРАМВАЯ



Эти снимки в редакцию принёс Олег Соловьёв. Он был среди организаторов поездки на ретро-вагоне «ЛМ-57». Так друзья городского электротранспорта отметили очередной день рождения петербургского трамвая.

Подготовка к событию, обсуждение маршрута велись на сайте «Трамвайная жизнь Санкт-Петербурга».

Желающих совершить ностальгическую поездку оказалось немало. 36 человек Водители, кондукторы. Люди самых разных профессий. Юные и не очень. Объединял их общий интерес к истории ленинградского-петербургского трамвая.

Слово «ленинградское» прозвучало здесь уместно. Трамвайные вагоны ЛМ-57 были яркой приметой жизни нашего города именно в его ленинградский период истории. Они выпускались Ленинградским вагоноремонтным заводом (ВАРЗ) с 1957 по 1969 год и эксплуатировались до 1986 года.

Маршруту поездки можно только позавидовать. С Васильевского острова по Кронверкскому проспекту на Троицкий мост. Далее по Инженерной улице, улице Белинского, Литейному проспекту, Владимирскому проспекту, Колокольной улице, улице Марата, Свечному переулку, обновлённой трассе Лиговского проспекта... Прочитайте ещё раз названия улиц. Отнюдь не на всех этих улицах и проспектах сегодня осуществляется трамвайное движение. Понятно, что горожане встречали вагон-ветеран улыбками.

А на Московском проспекте его приветствовали молодые собраты – нынешние хозяева стальных магистралей. На конечной станции «Проспект Юрия Гагарина» все желающие могли принять участие в фотостопе, а проще говоря, снять вагон и участников поездки на фото и видео.

Обратный маршрут был не менее интересным – через Литейный мост на Лесной проспект, Песочную набережную, набережную реки Карповки.

Полюбоваться из окна вагона было на что! Но и этого для участников поездки оказалось мало. Они приняли участие в викторинах по истории городского электротранспорта, показали свои серьёзные познания предмета. На Среднем проспекте Васильевского острова у ворот Леоновского парка расставались как настоящие единомышленники. Останется у каждого и память об этом событии – именные билеты-приглашения и плакаты с изображения вагона.

Многие из них постоянно поддерживают между собой контакты в Интернете. И уже готовятся к следующей поездке, которая намечена на апрель 2009 года.

Максим Шигапов
Фото Олега Соловьёва



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:
196084, г. Санкт-Петербург,
Московский пр., д. 83

И.о. редактора:
Мансур Арифудинов

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 25.11.2008
Тираж 2000 экз.
Заказ № 25725