



29 сентября 1907 г. открыто трамвайное движение в нашем городе

1907

2007



Летопись века

## ТРЕТИЙ ПАРК

27 марта (7 апреля) 1908 года из ночного парка на Петроградской стороне вышел первый трамвай. Были построены новые депо и мастерские.

В годы гражданской войны парк был действующим. Тогда на линию выходило всего 47 вагонов. В начале 1923 года выпуск возрос до 118 вагонов. В течение 1922 года парк занимался и грузовыми перевозками, но уже в следующем году полностью перешел на пассажирские. В 1923 году к нему был прикреплен трамвайный парк имени Скороходова. Резко возросла численность коллектива и выпуск подвижного состава - до 498 вагонов. И после реорганизации, проведенной в 1932 году, трамвайный парк имени К. Н. Блохина (это имя ему было присвоено в 1922-м году) оставался одним из самых больших в городе.

В 1934 году блохинцы получили четырёхосные вагоны ЛМ-33 и ЛП-33, на которых работали лучшие вагоновожатые и кондукторы.

В годы Великой Отечественной войны блохинцы возили жителей блокадного города, раненых, грузы, производили в своих мастерских взрывчатку. 15 апреля 1942 года они были в числе тех, кто открывал трамвайное движение после

временной остановки. Парк считался одним из лучших в ТТУ: в 1943 году он пять месяцев подряд удерживал первое место среди трамвайщиков города, в 1944-м занял второе место по результатам среднего ремонта вагонов.

После войны блохинцы одними из первых начали получать вагоны ЛМ-47, ЛП-47 и ЛМ-49, ЛП-49. Но их было немного.

С 1 июля 1963 года парк прекратил выпуск на линию двухосных вагонов. Ещё раньше он начал переходить на бескондукторное обслуживание. Этот процесс растянулся в Ленинграде на 10 лет и завершился в парке имени Блохина 26 февраля 1970 года.

1980-90-е годы стали нелёгким периодом в жизни парка. Сократился выпуск вагонов на линию, упала регулярность движения. Но именно в этот период в парке имени Блохина работал цех среднего ремонта, в год здесь обновлялось до 400 вагонов из всех парков города.

В 2003 году произошло объединение Третьего со Вторым трамвайным парком (имени Леонова), который был преобразован в площадку № 2. С 2007 года выпуск вагонов на площадке № 2 был полностью прекращён.

## «МЫ РАБОТАЕМ НА ПЕТРОГРАДСКОЙ СТОРОНЕ»

В уютной тесноте улиц Петроградской стороны расположился Третий трамвайный парк. Его адрес - улица Большая Посадская, 24/2 - скажет о многом. Совсем рядом - Петропавловская крепость, неподалёку стоит на вечной стоянке знаменитый крейсер «Аврора», по соседству Каменноостровский проспект, киностудия «Ленфильм», станция метро «Горьковская». Казалось бы, что здесь в местах, не побоимся громкого слова, заповедных, может измениться за несколько минувших лет? Оказывается, многое. Строительные краны стали, увы, и здесь привычными. Строятся бизнес-центры, дорогие универмаги, элитное жильё. Цены на землю достигли заоблачных высот. Но Третий трамвайный адреса, похоже, менять не собирается? С этого вопроса и началась наша беседа с директором

Е. Л. Щедринским.

- В ближайшие три года точно не собирается, - уточнил Ефим Лейзерович. - Через три года, согласно плану, должен быть построен Одиннадцатый парк. Это для нас. Впрочем, думать об этом пока рановато. Сегодня мы работаем на Петроградской стороне.

*-И маршруты ваши охватывают прежде всего центр города ...*

- Вы, видимо, имеете в виду «шестьёрку». Её маршрут действительно пролегает сейчас с Васильевского острова до Финляндского вокзала. Только что закрыли «семнадцатый». Тот, что ходил по Петроградской стороне и далее до станции метро «Выборгская». Но появился новый для нас 21-й. Его маршрут: Придорожная аллея - Приморский проспект. На днях открыли «первый» маршрут: «Детская улица» - «Улица Кораблестроителей».

(Окончание на 2-й стр.)



## «МЫ РАБОТАЕМ НА ПЕТРОГРАДСКОЙ СТОРОНЕ»

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

В центре города у нас сейчас работают всего четыре маршрута. Из «спальных» за нами закреплён район Ржевка-Пороховые.

Всего у нас десять маршрутов. Маршрутная сеть за последние годы сильного изменения не претерпела, хотя постоянно обновляется.

В перестроечные и постперестроечные годы мы пережили непростые времена. Тогда и маршруты сокращались, сильно уменьшился выпуск вагонов на линию. Но сегодня мы уже практически наверстали упущенное. До недавних пор у нас было 118 смен, сейчас свыше 150. Выпуск увеличился. Сейчас в сутки он составляет 99 единиц. А всего в парке 121 единица подвижного состава. В основном это ЛВС-86. Семь вагонов с ТИСУ, все они ходовые. Имеется один ЛМ-99. До недавних пор у нас было два восьмиосника. Один уже передан как музейный вагон в ретропарк.

- Вот об этом, пожалуйста, подробнее. Коллекция ретровагонов - это ведь «изюминка» Третьего парка.

- Да, так исторически сложилось. Сначала, если помните, весь ретропарк был приписан к парку имени Володарского. Потом переведён в Леоновский. Ещё позже Леоновский стал нашей площадкой № 2. Так мы стали хозяевами знаменитой коллекции.

Ретровагоны - это преимущественно вагоны МС-одиночки, моторные, прицепные. Кстати сказать, их ведь немного, всего одиннадцать. Каждый из этих вагонов существует в единственном экземпляре.

Мы осуществляем выходы ретровагонов по различным заявкам. Для выпускников школ, к примеру, для туристов. Одно время действовали

ретромаршруты. Но практика показала, что выручка невелика, а износ, наоборот, велик, возникает проблема с запчастями. Так что постоянная их эксплуатация экономически оказалась невыгодной. Но в праздники все вагоны можно видеть на улицах нашего города. Они обязательно примут участие и в праздновании 100-летия петербургского трамвая.

- Обновляется ли парк:?

- Здесь нам похвастаться нечем.

Лет семь-восемь мы не получаем новых вагонов. В 1987 году было осуществлено значительное обновление парка вагонов. Вагоны ЛМ заменили тогда на ЛВС. Средний срок эксплуатации вагонов в нашем парке 15,6 лет. В других парках картина значительно хуже, там вагоны эксплуатируются по 20 и более лет. Поэтому именно туда сейчас поступают новые вагоны.

Кроме эксплуатации вагонов мы осуществляем ремонт, у нас крепкая ремонтная база. Много лет подряд мы выполняли программу ежемесячного среднего ремонта 15 вагонов для всех парков города. Потом из-за недостатка финансирования эта практика прекратилась. Сейчас у нас существует специальный цех капитального ремонта колёсных пар, 27 мостов с горловинами делаем ежемесячно. Мы первыми начали наплавку бандажей по поверхности катания, то есть восстанавливаем колёса. Восстанавливаются оси трамвайные, восстанавливаем даже часть троллейбусных деталей. Ремонтная база позволяет это делать. Кроме того, мы сушим песок для всех парков города. В осенне-зимний сезон это очень важно.

- Третий относится к старым паркам. Они славились своими кадрами.

- Мы гордимся своими людьми. У нас трудятся водители, специалисты, которые пришли в парк сорок-тридцать лет назад. Вот начальник отдела эксплуатации Владимир Иванович Кулеш. 32 года назад, уволившись из армии, пришёл в Блохинский парк. Получил направление в учебный комбинат. Работал водителем. Был водителем-наставником, начальником маршрута. Сейчас возглавляет самый важный участок работы.

Вместе с ним много лет назад начинал водитель-наставник Николай Владимирович Харламов. Диспетчер Валентина Михайловна Макарова трудится в парке тоже не один десяток лет. Ветераном можно назвать и Надежду Игоревну Слюсаренко.

Она была начальником маршрута, заместителем начальника отдела эксплуатации. Сейчас место её работы - склад.

С 1950 года трудится в нашей системе Валентина Леонидовна Коземьянец. К нам она пришла в 1985 году. Была в своё время инженером по охране труда, сегодня трудится в цехе «Профилакторий».

33 года составляет трудовой стаж водителя Екатерины Ивановны Селезнёвой. Александр Григорьевич Бекасов - водитель на маневровых работах. Его рабочая биография - это десятилетия. 36 лет - стаж начальника технического отдела Галины Васильевны Житниковой. Начинала слесарем после окончания техникума, прошла все ступени - мастер, технолог, инженер. 27-й год трудится секретарём директора Надежда Петровна Шарафутдинова. Много ветеранов, они по-прежнему в строю, профессии, любимому делу не изменяют.

Но сегодня костяк коллектива составляют те, кому 35-40 лет. Это люди деятельные, энергичные, о пенсии думать ещё рано. Многие работают у нас семьями. Муж, жена. Бывает, что приводят детей. С молодёжью, честно признаюсь, обстоит дело сегодня совсем непросто. Судите сами: сегодня не хватает 21% водителей, 36% ремонтных рабочих, 37% кондукторов. Хотя постоянно приходит достойное пополнение. Вот только один пример. Юрий Родин. Много лет в нашем парке трудится кондуктором его мать Анна Анатольевна Родина. Она привела в трудовой коллектив сына. Юра начинал у нас в 1997 году кондуктором. Получил направление на учёбу. Уже год водитель. И видно: дело ему по душе. С непростыми задачами справляется успешно, проявляет интерес к ретровагонам. Так что есть кому передать эстафету.

Конечно, изменения неминуемы. Сейчас идут изыскательские работы, скоро начнётся обновление подъездных путей к парку по улице Чапаева и Котовского. Придёт время, и парк, видимо, сменит адрес, как мы с вами говорили в начале беседы. Но трамвайные пути на Петроградской стороне останутся. И многие привычные сейчас маршруты будут действовать. Я верю, что ещё не одно поколение питерских трамвайщиков скажет с гордостью: мы работаем на Петроградской стороне.

Максим ШИГАПОВ

# СЧАСТЛИВЫЙ АВГУСТ



Она любит август. И вроде бы туристский сезон пережил уже свой пик, а дачный ещё не заканчивается. И пробки в августе на городских улицах не такие страшные, как зимой. Едет она утром рано на своей «четверке» по привычному маршруту и радуется: хорошее время - август.

А может быть, это потому, что приехала она в этот город впервые в августе. Выросла в Новгородской области, под Старой Руссой. Что ни лето, наезжали к ним в деревню дачники ленинградцы. Они ей нравились. Люди воспитанные, сдержанные, интеллигентные. Она внимательно слушала их рассказы о родном городе. И поняла: ей хочется жить в Ленинграде. Ей, выпускнице сельской школы, посоветовали поехать поступать в ленинградский институт. Вот ЛИТМО - отличный вуз. Или ЛИИЖТ - тоже неплохой. Она даже уже выбрала себе институт. Да вот незадача - не успела к экзаменам. Причины были самые уважительные - сенокос. Как в такое время оставишь сельский дом? Потом за сестрёнкой нужно было приехать. Семья даже по сельским меркам не из маленьких - восемь человек. Детишки мал мала меньше. В общем, когда справилась со всеми привычными хлопотами и обязанностями и добралась до берегов Невы, выяснилось: поступать уже некуда. Всюду экзамены закончились. Даже списки принятых читать было некому - разошлись и счастливицы, и неудачники по своим городам и весям.

Родственница, у которой она поселилась в коммунальной квартире на Петроградской стороне, успокоила - унывать не стоит, поступишь на будущий год, а сейчас пойдёшь работать. Куда? Да вот хотя бы в трамвайный парк тут по соседству, на Барочной улице. Трампарк имени Скороходова,

слышала о таком? Конечно, она не слышала. Она ведь и трамваи впервые в Ленинграде только «живьём» увидела. Какие в деревне могут быть трамваи?

Через день в отделе кадров ей уже оформили трудовую книжку и сделали первую запись - принята на работу кассиром. И было это, не надо даже открывать трудовую книжку, скажет по памяти, 11 августа 1977 года. Был месяц август ...

Дело ей поручили нехитрое - пересчитывать выручку. Ясно, что сельскую девушку увлечь оно надолго не могло. Совсем скоро её увлекло другое - трамваи. Она ведь технику любила. Шутка ли сказать, к семнадцати годам выучилась работать на тракторе. Так что в водители идти ей было предназначено судьбой. Она и пошла, чуть приспел срок, учиться, как говорили в парке, в учебный комбинат. 16 января 1978 года справила своё восемнадцатилетие, а 11 мая уже получила свой подлинный аттестат зрелости водительское удостоверение.

Первый свой вагон помнит отлично. ЛМ-49. И маршрут помнит. 46-й. От проспекта Солидарности до Тихорецкого. Это теперь на трамвае доезжают до ближайшей станции метро, а тогда ездили на работу, в театр, на свидание. Как, к примеру, на том же 46-м. Один час пятнадцать минут пути. И это только в один конец. Графики менялись. Вот, скажем, был такой пятидневка с одним выходным. Или были два дня, которые назывались «поздний вечер», продолжавшийся до 2.40 ночи. Были средние смены - до 8 вечера. Были ранние с 5 утра до 10-11 часов. Наверное, в то время она и привыкла вставать без будильника тогда, когда нужно. Скажем в три часа, чтобы выйти на нужный городской угол к развозке, чтобы поспеть к началу смены в парк. А смена начиналась в пять утра. И ничто ей не помеха. Ни телевизор в соседней комнате, ни расшалившиеся соседские дети.

В Третий трамвайный парк она пришла после закрытия родного Скороходовского. За плечами было уже много всего. И маршрутов, и типов вагонов. Она уже была к тому времени не просто водителем, а ещё наставником. И начальником маршрута успела поработать. А в парке имени Блохина начальник отдела эксплуатации Владимир Иванович Кулеш предложил ей стать своим заместителем. Теоретически она отвечает за кондукторов, а Кулеш за водителей. Это разделение труда, конечно, далеко от реального. Оба отвечают за всё! Вот начальник недавно был в отпуске. И как тогда строился её день? Вместо положен-



ных 8.30 приезжала в парк в 7.30. Сразу к диспетчеру. Забрать наряды и подготовить для директора «картину»: как день прошёл. Были ли где сбои, не случались ли задержки, опоздания, прогулы, не приведи Господи. И пошла уже круговерть привычных и неожиданных дел. Самое сложное - обеспечить выпуск. Как это сделать, если водителей в парке должно быть 318, а в наличии всего 236. Из них возьмём любой обычный день - выходит такой расклад. В отпуске 36, один легкотрудник, один в командировке, 13 на больничном, а ещё 52 имеют законный выходной день. Из всего этого необходимо составить 152 смены.

- Составите? - пылливо смотрит она на меня.

- Нет, - сдаюсь я сразу.

-А нам приходится это делать каждый день. Как говорится, и правдой и неправдой. Уговорим тех, кто должен идти на выходной. Попросим чуть отложить отпуск. У меня вон в записной книжке все телефоны: и домашние, и мобильные. Звоню, прошу. Людей мало. А вагоны должны выехать за ворота парка строго по графику. Хорошо, что люди идут навстречу, к нашим общим проблемам относятся с должным пониманием.

Но вывести вагон на линию - это ещё не всё. В вагоне должен быть кондуктор. Их должно быть 338. В наличии 194. И опять считаем вместе. В отпусках 120, на больничном - болеют они часто, ведь в большинстве своём кондукторы люди немолодые - 18. И на выходном - 41 человек.

- Сдаюсь, - говорю опять.

- Вам легко, а нам сдаваться нельзя. Ищем кондукторов и традиционными (объявления в каждом вагоне), и нетрадиционными методами.

(Окончание на 4-й стр.)

# СЧАСТЛИВЫЙ АВГУСТ

(Окончание. Начало на 3-й стр.)

Вот есть у нас водитель Екатерина Зеленкова. Ездит из Всеволожска. Ясно, чтобы работала, стараемся сделать ей ранний вечер. Так она уговорила папу Владимира Андреевича, пенсионера. Каждое лето у них семейный экипаж: дочка-водитель, а отец кондуктор. И студентов приглашаем. И пенсионеров. Своих работников привлекаем. Кондукторами работают у нас в выходные дни и в вечерние часы медсестра Светлана Васильева (кстати, план она меньше чем на 130% не привозит) и кассир Светлана Репина, и Галина Касаткина из цеха «Профилакторий».

Распахнулась дверь. И в кабинет вошла девушка с направлением на трудоустройство. Будет кондуктором. Но это не всё. Она ещё и на водителя одновременно намерена учиться ...

- И как вы планируете это совмещать - работу с учёбой? - озабоченно спрашивает **Татьяна Антоновна Шульгина**.

- А разве сложно. Эка дело важное - билеты пассажирам продавать ...

- Так ведь делать это приходится иногда до часу ночи. В два часа будете дома, в лучшем случае. К девяти утра уже на занятия. Давайте так: будете учиться как положено, с 9 до 16. Водители нам нужны, молодые особенно. А уже в выходной день, иногда и по вечерам будет подрабатывать кондуктором.

И я замечаю: с этой девчушкой она разговаривает так же уважительно, как минут пятнадцать назад беседовала с коллегой-начальником или с опытным водителем, с которым только что обсуждала маршрут ретровагона.

- А как иначе? - удивляется моему вопросу. Действительно разве может быть иначе? Для неё ответ однозначен - нет, не может. Уважение, интерес к человеку, внимание - это же естественно, разве не так. Соглашаюсь: так ...

Она по-прежнему любит технику. Вот недавно ехала к Гренадёрскому мосту на своей «четверке», увидела впереди новый вагон ЛВС-2005. Красавец - не вагон! Перегоняли его с завода к месту постоянной прописки, восьмой парк.

- И ведь не успела! - сокрушается всерьёз. - Не рассмотрела толком. Придётся специально съездить к коллегам познакомиться с техническим совершенством. Зато весь «антиквариат» трамвайный знает досконально. Все ретровагоны с номерами у неё в записной книжке. И с фамилиями лучших водителей, которые могут вывести их на линию. Любит трамваи. Любит город, в котором живёт и который четверть века - квартал за кварталом, улица за улицей - осваивала, сидя в водительской кабине. И всё это вместе привело ещё к одной любви. К фотографии. С фотографиями вер-

нулась к школьному ещё увлечению - стенгазетам. Называются они ни много ни мало «Трамвайная искра» и выходят с завидной регулярностью.

Вывешиваются сразу в двух местах. Кстати, 20 августа она уходит в отпуск и оставит два очередных подготовленных номера. Делать их ей приходится, конечно, дома и утром «простынки» эти везти на «Жигулях» в парк. А когда муж - дальнбойщик, вернувшись из дальних странствий, застаёт её за любимым занятием и с укором качает головой, она ему в ответ говорит: «Но ведь это к столетию ...». И то, что столетие петербургского трамвая совпало с её жизнью в этом городе, она считает очень счастливым для себя стечением обстоятельств. И я вижу, как ей интересно и радостно жить. То, что другой воспринимает как дело привычное, рутинное даже, ей кажется необыкновенным, нужным, интересным. И чтобы всё успеть, конечно она должна быть собранной. Ценит своё время. И ещё больше чужое. Вот, готовя этот номер газеты, я трижды приходил к ней за материалами, за фотографиями, просто поговорить. Всегда к назначенному часу все было подготовлено. Она ни разу не подвела! Такая деловая женщина. Впрочем, не подходит к ней этот трафарет. К её облику не подходит. К улыбке - светлой, чистой, приветливой. К её искренности. Заместитель начальника отдела эксплуатации пишет стихи. И в них живёт детская непосредственность. Вот только одно.

Где-то в центре на Посадской во дворце из кирпичей жил трамвайчик ленинградский, друг надёжный всех людей, Он вставал с рассветом рано. Верно людям он служил. Всех возил без опоздания. И народ его любил.

Замечательно, что тогда, ровно тридцать лет назад, вы встретились так неожиданно и счастливо: девочка из новгородской деревни и ленинградский трамвай. И у вас теперь одна судьба. И общий август. Трудно поверить, что уже тридцатый по счёту. Пусть он будет для вас обоих особенному счастливым!

Максим ШИГАПОВ

## СЕРДЦЕ ОТДАНО ТРАМВАЮ

*В Третьем трамвайном парке прошёл конкурс поэтов. Свои стихи представили на суд коллег операторы ЭВМ Татьяна Ковальчук и Алевтина Си.макова, заместитель начальника отдела эксплуатации Татьяна Шульгина и художник Татьяна Соколова (на сн.мке вторая слева). Татьяна Александровна родилась в победном 1945-м. С 1989-го она трудится в Блохинском парке. Уже много лет работает в трампарке на Петроградской стороне художником. Публикуем её работу.*

### ПЕСЕНКА ВОДИТЕЛЯ ТРАМВАЯ

От конечной до конечной

Пролегает мой маршрут.

Транспорт чистый, безупречный

Я давно уже вожу.

Ни на что не променяю

Я трамвая своего,

потому что точно знаю:

Пассажир влюблён в него.

Еду, еду, наблюдаю,

В зеркала гляжу в салон,

К остановкам подъезжая,

Объявляю в микрофон:

«Это улица такая,

Или станция метро,

Поликлиника зубная,

Или стереокино.

Пассажиры, не спешите,

Не бегите сразу вскачь,

Зорко вправо посмотрите,

Не несётся ли лихач».

Двери тихо закрываю,

Вдоль борта гляжу не раз,

И движенье начинаю,

Под зелёный добрый глаз.

В знойный день и лютой стужей,

В Новый год и в Первой

Петербуржцам очень нужен

Мой вместительный трамвай.

Потому и не меняю

Я профессии своей,

Сердце отдано трамваю,

Труд мой нужен для людей.



# УЗОК КРУГ ЭТИХ ТРАМВАЕВ

*Петербург всегда считался городом паранормальных явлений, но такого еще не было. В ходе капитального ремонта Среднего проспекта Васильевского острова на всем его протяжении переложили трамвайные пути, по новой, бесшумной технологии. Рельсы уже закатали в асфальт, но через несколько дней, когда собирались открыть движение, обнаружилось, что рельсы пошли на сближение. Правый рельс устремился к левому или левый к правому, остается загадкой, но сужение колеи, по разным данным, составило от 2 до 16 миллиметров. Трамваи пускать было нельзя. Их и не пустили.*

Работы на Среднем проспекте велись ; начала 2006 года и должны были закончиться в августе 2007-го (по плану). Но город попросил ускорить работу и сделать все к 1 июня (потому что 8 июня начинался Петербургский экономический форум). Строители пошли навстречу и, работая сверхурочно и в поте лица, завершили ремонт по раньше.

И вдруг ГУП «Горэлектротранс», пока по единственной трамвайная компания в городе, выдвинуло претензии, с которыми согласились все: и заказчик работ (Дирекция транспортного строительства комитета по благоустройству Смольного), и генпродрядчик - фирма «Буер», выигравшая тендер на эти работы, и реальный исполнитель работ, субпродрядчик - ВСУ-5 «Возрождение». Расходятся только в оценке и причинах.

- Сужение составило от 6 до 14 мм на участке 700 метров одиночного пути, или 350 м туда и обратно, - рассказывает Илья Ефимов, пресс-секретарь ГУП «Горэлектротранс».

- На самом деле меньше - 2-3 мм, по данным специалистов Дирекции транспортного строительства, - рассказала Надежда Косицкая из комитета по благоустройству и дорожному хозяйству (КБДХ).

Разница в трактовках существенная. По правилам эксплуатации трамвайная колея в Петербурге должна составлять 1524 мм, допустимое отклонение - не более 3 мм. В противном случае трамвай пускать опасно. Судя по тому, что трамвай все-таки не пустили и с этим согласился сам заказчик работ - КБДХ, отклонение всё же достигло большей величины. Вопрос: когда? Когда рельсы пошли на сближение и почему? К сожалению, круглосуточное дежурство с замерами колеи ни одной из городских служб не установлено, на рельсах до сих пор нет черных ящиков с резцами-самописцами, а версии участников событий расходятся.

- Основная причина - специалисты, которые должны делать реконструкцию, «Буер» и ВСУ-5 «Возрождение», недостаточно часто обращались за консультацией к нашим специалистам, - говорит Илья Ефимов («Горэлектротранс»).  
- Порядок такой - уложили очередной участок, пригласили наших, те сделали замеры расстояния между рельсами с помощью шаблона, 1524 мм, отклонение - не более 3 мм, отлично, можно закатывать в асфальт. Они мало консультировались на участке от 24-й линии до Гаванской ул., в результате «Горэлектротранс» обнаружил недопустимое сужение уже постфактум, при приемке всего участка, когда рельсы были закатаны в асфальт.

- По ходу реконструкции трамвайных путей на Среднем проспекте проводились регулярные планерки на месте, и «Горэлектротранс» ни разу не высказал претензий, ни одна не зафиксирована в журнале, а когда все уже было сделано, они начали «бить по хвостам», - рассказывает Надежда Косицкая.

- Когда мы только проложили рельсы, «Горэлектротранс» подписал акт о том, что все рельсы правильные, а когда мы их закатали в асфальт - высказали претензии и заставили всё переделывать, - рассказали в производственном объединении «Возрождение».

Если разобраться, тотального противоречия во всех этих рассказах нет. Рельсы могли заасфальтировать, а потом произошла геотектоническая подвижка, воздействие космических лучей или что-то подобное - бетонные плиты приобрели новые свойства, стали сжиматься и стянули рельсы за собой. Нам, однако, представляется более вероятной другая версия - опытные специалисты, конечно, стараются следовать инструкциям и делать все по шаблону, но, обладая новейшими знаниями в своей области, в глубине души, подсознательно, стремятся сделать не так, как положено, а так, как лучше.

Кто сказал, что колея в 1525 мм - оптимальная. Да никто. Она и не оптимальная. Просто исторически так сложилось.

Трамваи в Россию пришли из Западной Европы. Впервые они появились в Москве. В 1898 году несколько линий конок переделали в трамвайные, приняв за основу западноевропейский стандарт пять футов (1524 мм). Консультировала Siemens и другие немецкие компании. Меж тем в Восточной Европе, к которой мы по идее и должны относиться в силу исторической традиции (как-никак славяне) - более распространен другой стандарт - полсажени (1067 мм).

Узкая колея имеет много преимуществ - трамваи могут ходить по более узким улицам, у них меньше радиус поворота, меньше требуется материала для обустройства бесшумных путей, больше места на дороге остается для автомобилей. Узкоколейный трамвай распространен в большинстве городов Чехии, в Дрездене и других городах Восточной Германии, наконец, в совсем уж неславянском городе - Таллине (узкоколейный трамвай там с самого появления - с 1888 года). Даже наиболее прогрессивные города Украины его используют, и за это на них сыплются всякие блага. Швейцарцы, например, признавшие организацию трамвайного дела в Виннице одной из лучших в СНГ. За это в сентябре 2006 года город Цюрих, где тоже узкоколейка, безвозмездно передал Виннице более 30 бывших в употреблении, но отлично сохранившихся фирменных трамваев и обязался бесплатно поставлять запчасти.

Компания «Возрождение» - один из лучших в городе реконструкторов трамвайных путей по бесшумной технологии. Несомненно, они не могут не знать о преимуществах узкой колеи и, работая на Среднем проспекте, подосознательно двигались от шаблона к прогрессу. И если бы они сделали рельсы еще поуже, город получил бы массу безвозмездных трамваев от того же Цюриха или из Чехии.

Но город не оценил подвига новаторов. «Возрождение» заставили переделывать рельсы на Среднем, причем за свой счет.

Алексей ОРЕШКИН



# Трамвайное просвещение

В сентябре петербургскому трамваю будет сто лет. На некоторых вагонах уже появились гордые надписи, посвященные грядущему юбилею. А подготовка к нему более всего заметна на проспекте Просвещения, где собираются с помпой пустить новый трамвайный скоростной маршрут с номером 100.

«Два года назад в ремонте нуждалось 190 км трамвайных путей, - сообщил журналистам начальник службы пути «Горэлектротранса» Юрий Венедиктов на выездном совещании, которое прошло на днях у станции метро «Проспект Просвещения». - В прошлом году отремонтировано 40 км. В этом - столько же. Осталось 110. Но вы же понимаете, как сложно наверстать упущенное, даже при больших усилиях. На углу проспектов Энгельса и Просвещения в тот же день после реконструкции трамвайного узла открылось рабочее движение. Впрочем, далее по проспекту Просвещения ремонтные работы и сегодня в полном разгаре. Особенно напряженный участок - переезд от проспекта Культуры до Светлановского проспекта. Для того чтобы снизить стоимость работ, здесь, по признанию трамвайных начальников, «используют рельсы, снятые с Лиговского проспекта». Они были уложены возле Московского вокзала год назад. Трамваи там ходили всего несколько месяцев, а потом началась реконструкция Лиговки. Вот те на!

.. Однако вернемся к «сотке». Помнится, десять лет назад по городу начал курсировать новый 90-й маршрут, который, если следовать логике, должен был стать 66-м. Но в связи с девяностолетием трамвая ему был присвоен номер 90. За свое недолгое существование он несколько раз менял трассу, хотя идея этого маршрута была интересной. Он охватывал все существовавшие на ту пору железнодорожные вокзалы, был весьма востребованным, и, по признанию работавшего на этом маршруте Алексея Достоевского, праправнука великого русского писателя, на нем было немало своих пассажиров, предпочитавших другим именно этот маршрут. А это, говорят трамвайщики, дорогого стоит. Но ... Последовавшая вскоре смена политики в отношении трамвая привела к тому, что на разных улицах в центре города стали ликвидировать рельсы, закрывать маршруты. Погоняв 90-й по улицам, на которых оставались рельсы, в конце концов закрыли и его, когда вдруг неожиданно, без каких либо обоснований, была снята контактная сеть на Греческом проспекте.

Маршрут умер. Не ожидает ли такая «юбилейная» судьба и 100-й?

Скоростной трамвай, каковым его обещают сделать, получится урезанным и фактически заменит собой один из существующих ныне номеров. Какой - пусть останется загадкой до рождения «сотки». Урезанным же он станет потому, что на Пискаревском проспекте нет больше трамвайных рельсов, а ведь этот проспект предполагалось включить в скоростной участок, тем паче был проект переноса рельсов с середины Пискаревского проспекта на отдельную полосу в стороне от трассы.

Однако сработал аргумент в пользу зеленых насаждений, в то время как повсюду в городе вырубались сады и скверы под коммерческое строительство. Причина, в общем-то, понятна: трамвай - это совсем некоммерческое предприятие ...

Пискаревский проспект - малая толика трамвайных потерь. Уничтожены важнейшие участки рельсовых путей, повлекшие тяжелые последствия для транспорта-юбилея. Трамваи стали ходить не по тем маршрутам, которые удобны для пассажиров, а по тем, которые возможно оставить. Вот и колесит змейкой по Петроградской стороне «сороковка» с интервалом в сорок-пятьдесят минут. Но и она не в силах охватить все оставшиеся на Петроградке трамвайные улицы, да в этом и смысла нет. После того как зимой этого года убрали 17-й, значительная часть капитально отремонтированного рельсового пути осталась без трамвайных маршрутов. Пути есть - маршрутов нет. Их пуск, оказывается, нерентабелен.

Юбилейный для трамвая год выдался печальным. Как мы уже знаем, идет демонтаж путей на Лиговке у Московского вокзала, идет ликвидация выделенной полосы на остальном участке. Уничтожены рельсы на значительной части 1-й и Кадетской линий Васильевского острова - там, откуда и начиналась история петербургской конножелезнодорожной. Не будет трамвая на мосту Лейтенанта Шмидта, то есть уничтожен последний оставшийся участок пути, по которому 16 (29) сентября 1907 года проследовал первый петербургский трамвай.

В апреле были закрыты маршруты номер 3 и 14. По Троицкому мосту, Марсову полю, улице Белинского и Садовой улице почти на всем ее протяжении - до Лермонтовского проспекта - трамваи больше не ходят. А ведь здесь везде рельсы недавно переложены по новой технологии. На ремонт выделено

огромное количество средств из бюджета, который складывается из наших с вами денег, господа и товарищи!

В руководстве «Горэлектротранса» говорят, что 3-й и 14-й маршруты были убыточными. Но ведь вместо них пустили 49-й автобус, «который должен компенсировать ликвидацию трамвайных маршрутов и не допустить ухудшения транспортного обеспечения граждан!» Примерно таким суконным языком бюрократов была обоснована замена двух трамваев одним автобусом, который, кстати, тоже убыточен. Он точно так же стоит в пробках, как стояли трамваи.

Вывод из сказанного напрашивается нерадостный. Борьба с трамваем, которая уже несколько лет ведется руководством комитета по благоустройству и дорожному хозяйству, закончилась поражением. Причем поражением всех. Трамвай практически ушел из центра, поскольку появление на Литейном или Загородном проспектах 16-го маршрута, заменившего 14-й образца двухлетней давности, нельзя принимать всерьез.

Пробки, которые будто бы возникали из-за трамвая, не исчезли. Защитники трамвая, включая специалистов, моделировавших транспортную ситуацию на улицах, с которых предполагалось снимать рельсы, утверждали, что не трамвай является причиной пробок и что с его ликвидацией они не исчезнут. Их не слышали. Значит, проиграла вдохновители демонтажа. Это в первую очередь КБДХ. Проиграло и руководство «Горэлектротранса», которое практически без боя отдавало улицу за улицей, маршрут за маршрутом.

Проиграли и горожане, лишившись в центре города удобного, вместительного и экологически чистого транспорта.

И все же при абсолютных минусах содеянного можно при желании увидеть в этом один маленький плюс. Когда на петербургских улицах появятся выделенные полосы для общественного транспорта, вновь встанет вопрос о возобновлении трамвайного движения на многих улицах, с которых совсем недавно трамвай вынужденно ушел. Способствовать этому будет и появление в южной части города «легкого метро», которое, по сути, есть не что иное, как скоростной трамвай.

В конце концов, многие европейские города прошли путь от потери трамвая до его восстановления. Правда, делали это они раньше лет на шестьдесят.

Учиться на чужих ошибках Петербург, который принято позиционировать как самый европейский город России, не пожелал. Но исправлять собственные ошибки придется. Конечно, это произойдет не завтра и не послезавтра, а лет через десять - пятнадцать. Но обязательно произойдет. И тогда городу не будут нужны помпезно пущенные липовые «сотки», а понадобится удобный и быстрый трамвай.

«Петербургские ведомости». № 135  
Алексей ЕРОФЕЕВ



# НОВЫЙ ТОПОНИМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Информационно-издательское агентство «ЛИК» (литература, искусство, культура) выпускает краеведческую, искусствоведческую и художественную литературу. Среди последних книг «ЛИКа» нашего читателя может заинтересовать удобный и компактный справочник «Все улицы Петербурга», в котором расположены сведения не только об улицах, а о площадях, проспектах, мостах, остановках наземного транспорта. Все эти сведения очень нужны нашим сотрудникам, особенно водителям троллейбуса и вагонновожатым, которых эта профессия обязывает быть знатоком родного города.

Вы спросите, а зачем современному водителю знать как раньше назывался проспект или улица? Во-первых, пассажиры старшего поколения не сразу смогут сориентироваться в новых названиях городских улиц. Гости нашего города, не знающие о новых справочниках, тоже могут обратиться к кондуктору или водителю с подобным вопросом. Конечно, всего (и тем более наизусть) не знает даже

узкий специалист, который всю свою жизнь посвятил топонимике, но, например, достаточно полные данные о своем маршруте трамвая и троллейбуса вполне можно запомнить.

Однако для тех, кто серьезно увлекся историей названий и переименований можно порекомендовать «Топонимическую энциклопедию». Об этом издании, в том числе и о справочнике «Все улицы Петербурга», наша газета уже довольно подробно писала. В этих справочниках дан довольно устоявшийся материал, но ведь топонимика дело живое, находящееся в постоянном развитии, и книги за этими событиями могут не поспеть. Тогда на помощь читателю приходит единственный в России «Новый топонимический журнал».

На Пятом всероссийском конкурсе «Патриоты России» для средств массовой информации в номинации «За новаторский подход к исторической теме» «Новый топонимический журнал» получил престижную премию имени Александра Невского.

«Новый топонимический журнал» регулярно выходит в нашем городе уже 8 лет четыре раза в год. На его страницах любознательный читатель может отправиться в топонимическую экскурсию по улицам, переулкам, площадям и даже зданиям нашего города, узнать о курьезных названиях транспортных остановок, изучить новые официальные постановления правительства Санкт-Петербурга, связанные с топонимикой, ознакомиться с работой юных краеведов клуба «Петрополь» и Санкт-Петербургского Дворца творчества юных. Также в журнале можно найти интереснейшие очерки и статьи, посвященные историческому исследованию других регионов России.

К 100-летию петербургского трамвая издательство «ЛИК» планирует выпуск специального номера «Нового топонимического журнала», который будет полностью посвящен этому старейшему виду городского транспорта.

Д. ЛИСНЯК

## Ничего себе за хлебушком сходили ...

Кому знакомо чувство, когда выходишь, к примеру, из магазина и видишь, что машины нет? Описать сложно, но в День России мы с подругой его испытали. Шок, растерянность, надежда на то, что мы просто забыли, где ее оставили. Вторая женская стадия - слезы, нервы, звонки кому-нибудь ...

Первая мысль у хозяйки - угнали. У меня - может эвакуировали? Звоним на «112», постоянно занято. Друзья нашли знакомого инспектора, он быстро «пробил» машину: стоит на Дегтярном. Вместе с ним едем туда.

Дальше как в страшном сне. У двадцати измученных ожиданиями людей сдают нервы. Один чуть не в драку лезет - его авто поцарапал эвакуатор, а ничего не доказать. Врывается женщина с криком, из которого понятно, что они с мужем были в поликлинике на Загородном, пробыли там 20 минут, выходят - машины нет, муж только после капельницы, его пришлось везти сюда, так как он хозяин машины, а гендоверенности нет. «Сделали бы парковку лучше, иначе куда девать машины?» - вопрос в никуда.

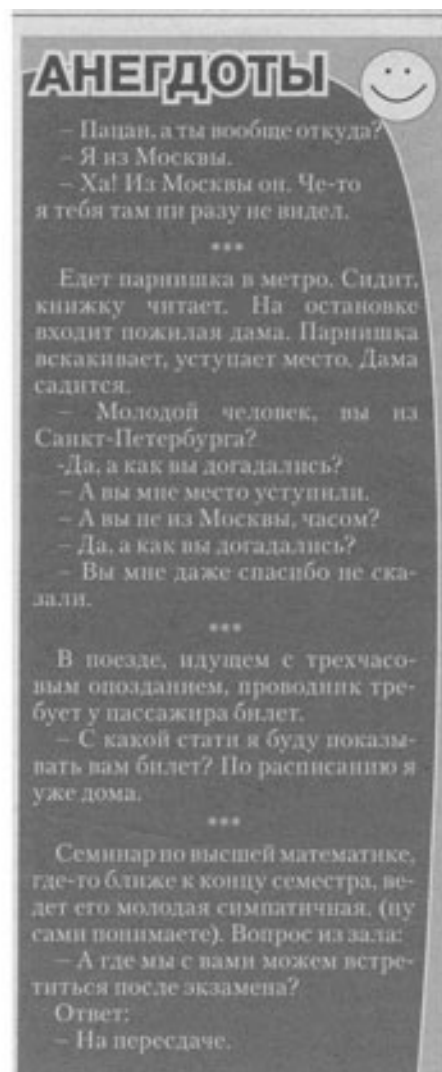
Знакомый инструктор сразу предупредил, что спорить бесполезно - в День России была

разнарядка: в центре не парковаться, а мы были на Владимирском.

Три тысячи за «удовольствие» вернуть авто уже не деньги. Хочешь пройти без очереди - плати еще тысячу. Но главное - время. Оказывается, надо найти именно того инспектора, который машину эвакуировал, а он может где угодно продолжать эвакуировать ... И у него рабочий день до семи. Вот и бегаешь по улицам за ним, чтобы он протокол составил. Чтобы не платить за простой авто на все про все три часа, - надо успеть вернуться, снова отстоять в очереди. Большинство не успевает. В общем, все для «удобства» клиента.

Когда все было позади, мы только и могли вспомнить крылатую фразу из «Ералаша»: «Ну ничего себе за хлебушком сходили ...».

Надежда КУЛИКОВА



# Уха Невская

На набережных Невы в течение всего сезона открытой воды можно увидеть рыбаков. Ловят и донками, и на поплавок, и спиннингом, благо, рыба в Неве еще не перевелась и довольно крупная попадает. Любители порыбачить в городе нередко утверждают, что невская рыба вполне пригодна в пищу, поскольку, мол, ничем посторонним не пахнет. Действительно, река за последние два десятилетия стала немного чище, поскольку остановились многие промышленные предприятия. Однако далеко не все опасные загрязнения чем-то пахнут ...

Активисты «Гринпис» зафиксировали в Неве больше 200 мест попадания загрязненных сточных вод. Анализ воды возле стока на Выборгской набережной показал превышение предельно допустимой концентрации меди в 73

раза. ПДК по марганцу превышена в 26 раз. По данным Роспотребнадзора, 40% всех загрязненных сточных вод сбрасывалось в 2006 году в Неву, ее притоки и Невскую губу вообще без всякой очистки. Это притом, что других источников питьевой воды у мегаполиса нет.

Исследования пойманной рыбы, которые провел «Гринпис», демонстрируют такую картину: содержание мышьяка, кадмия, свинца и ртути в невской рыбе оказалось заметно выше, чем в корюшке, заходящей в Неву лишь на время нереста. Превышение предельно допустимой концентрации установлено, правда, только по мышьяку - у взятых для анализа невских уклеек.

А вот одного из самых токсичных ядов - полихлорбифенила - в рыбе из Невы содержалось приблизительно в шесть раз больше, чем в ладожской корюшке, и в 1,2-1,3 раза больше предельно допустимой Евросоюзом концентрации.

**Л. КОНДРАТЕНКО,**  
**Fontanka.ru**

## ТРОЙНАЯ С ДЫМКОМ



Рыбалка без ухи - что свадьба без музыки. Уха - это украшение любой рыбалки, кульминационный ее момент. М.Е. Салтыков-Щедрин предлагает фантастически оригинальный способ приготовления ухи: взять живого налима, высечь его хворостиной; когда же от огорчения и обиды печень его увеличится - варить стерляжью уху с налимеюй печенкой. Но мы не будем сочинять небылиц при описании рецепта приготовления ухи.

Тройная с дымком варится без пшена и картошки. Секрет ее приготовления в соблюдении пропорций приправ, в количестве рыбин и качестве воды. Лучше всего, если она будет родниковой.

Улов делим на три части: в одной - мелкая рыба, головы (без жабр) и хвосты крупных рыб для наваара, в двух других - куски крупной рыбы. Это могут быть судак, окунь, щука и всякая другая рыба, кроме сома - его надо жарить.

Мелкую рыбу - ершей, окуньков варим не чищенными, но выпотрошенными, с тщательно промытым брюшком, иначе уха будет мутная и горькая. Слизь на ершах дает ухе божественный вкус и аромат. За это ерш имеет почетное звание «команданта» ухи.

Бульон из мелкой рыбы готовим 30-45 минут. Некоторые предлагают варить уху из мелкой рыбы в марлевом мешочке. Вот как это описывается в литературе:

«Опустить марлевый мешочек с рыбой в кипяток. Кипящая вода должна полностью покрывать мешочек. Когда рыба хорошо выварится (а вместе с ней и марля! - М. К), вынуть мешочек из кипятка ...». Варить в

ухе тряпку?! Никогда этого не делайте! Достаточно бульону отстояться - и его можно слить чистым и прозрачным, а затем снова поставить на огонь.

Теперь в бульон закладываем крупную рыбу - вычищенную, выпотрошенную и тщательно промытую, разрезанную на четыре части огромную луковицу, морковь, маленький кусочек корня петрушки или сельдерея, соль. Можно положить несколько стебельков дикого чеснока, который растет на заливных лугах повсеместно. Его не нужно крошить, чтобы после варки можно было легко вынуть и выбросить. Доливаем немного кипятку и варим уху на слабом огне 30 минут, не более, иначе рыба разварится.

Существует правило: когда варят крупную рыбу, ложку в котелок опускать и помешивать уху нельзя, иначе рыба искрошится. Чтобы рыба не пригорала, котелок время от времени поворачивают, чуть-чуть встряхивают тогда все куски крупных рыб остаются целыми.

Когда рыба готова, вынимаем ее, пока она горячая, присаливаем, а в котелок закладываем третью порцию и вместе с ней немного перца. Нелишне положить плавательные пузыри крупных рыб и ленточки жира, снятые с внутренностей, - тогда уха будет особо наваристой, с блестками жира размером в пятак ...

Надо помнить, что лавровый лист, петрушка, укроп имеют резкие, специфические запахи, заглушают вкус рыбы, и присутствие их в котелке противопоказано. Да и остальные специи требуют осторожности: всего

понемногу и непременно в конце варки. Только так можно узнать и оценить все вкусовые качества рыбацкой ухи. Общее правило: чем больше рыбы, чем меньше специй, тем слаще, ароматнее уха - должно соблюдаться неукоснительно. Только архиерейская уха допускает отклонения: она варится на курином бульоне, со сладким зеленым лучком и перчиком ...

А в рыбацкой ухе - кроме рыбы лишь репчатый лук да морковка. Они и придают ухе особый вкус, украшают ее в прямом и переносном смысле: уха имеет янтарный прозрачный цвет и умопомрачительный запах, а из нее (представьте себе!) торчат рубиновые плавники окуней и красные кружочки моркови. Но если в котелок положить несколько лепестков шавеля, кусочек лимона или соленого огурца, зубчик чеснока, то от ухи не оттянешь и за уши. Без этих приправ уха будет не уха, а так - чепуха.

После того, как котелок снят с огня, его нужно завернуть в ватник на 10-15 минут, чтобы уха упрела. Хороша уха, когда огненная, но не плоха, если и слегка остынет.

Этот тонизирующий навар рыболовы пьют из кружек, а если едят из мисок - то желательно деревянными ложками.

**М. КАЛУГИН**