

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

Дорогие друзья! 27 января 2015 года исполняется 71 год со дня полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады. Неоценимую лепту внесли в победу над врагом работники городского наземного электрического транспорта. Вагоновожатые и кондукторы, монтеры и ремонтники, инженеры и другие сотрудники Трамвайно-троллейбусного управления Ленинграда всегда находились на линии огня, многие из них погибли на своём боевом посту. Блокадный трамвай стал для ленинградцев настоящим символом веры и надежды, символом жизни. Желаю вам быть достойными подвига ваших коллег. Мира вам и благополучия. Будьте счастливы!

Директор СПб ГУП «Горэлектротранс» В.А. Остряков



В НОМЕРЕ:

ОТКРЫТЫЙ ДИАЛОГ ...2



СПб ГУП «Горэлектротранс» улучшил условия труда мойщиков-уборщиков подвижного состава.

ВСПОМИНАЯ БЛОКАДУ ...3



Не забудем! В 71 годовщину полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады бывшие сотрудники «Горэлектротранса» вспоминают о событиях того времени.

«ТРАМУС» ОСВАИВАЕТ ПЕТЕРБУРГСКИЕ МАГИСТРАЛИ ...3



Первые в Петербурге трамваи со 100 % низким уровнем пола «ТрамРус» в январе приступили к регулярным перевозкам пассажиров.

НА ТРАМВАЕ ПО ПУШИСТОЙ НЕВЕ ...4



120 лет назад в Санкт-Петербурге были пущены «Ледовые трамваи», воспетые даже в стихах.



СЕМЬЯ ПОД НАЗВАНИЕМ 8-Й ТРАМВАЙНЫЙ ПАРК

Трамвайный парк №8 стал лучшим парком «Горэлектротранса» в 2014 году. Рейтинг трамвайных и троллейбусных парков Петербурга проводился в течение всего года по 24-м показателям. Коллективу парка-лидера приказом директора СПб ГУП «Горэлектротранс» Василия Острякова выделена премия в размере 1 миллиона рублей, которую решено распределить в зависимости от заслуг каждого работника. Корреспондент «Петербургских магистралей» побеседовал с руководством трампарка, чтобы узнать, за счёт чего удалось достичь таких результатов.

Надежда Дмитриевна Минакова действительно по праву считается одним из самых сильных директоров парков «Горэлектротранса», она – единственная женщина на предприятии ГЭТ, занимающая такой пост. Однако даже самый сильный руководитель не сможет обойтись без сплочённой профессиональной команды. А она в 8-м парке есть.

ТОЛЬКО ТРАМВАЙ!

«Это настоящие трамвайщики, которую всю жизнь посвятили именно трамваю, ни шагу не делая в сторону»

– объясняет Надежда Минакова. – Многие как пришли после окончания различных учебных заведений в «Горэлектротранс», так и работают здесь.



Показательно, что многие сотрудники, которые в силу возраста или здоровья уже не могут работать по основной специальности, просят найти им в любимом парке другую должность – хоть дворника, хоть кладовщика.

«Сильный костяк и внимательное отношение к людям – это одна из главных причин успеха»,

– говорит опытный технар, заместитель директора по ремонту Владимир Миронов. В своё время Владимир Петрович пришёл в парк ещё слесарем.

Дружный коллектив подобрался на участке по техническому обслуживанию трамваев, выпускающем трамваи на линию.

|| «Наша основа – это бригады, – рассказывает старший мастер Оксана Константиновна Виноградова.

– Слесарь Сергей Евгеньевич Сладик, слесарь-электрик Алексей Сергеевич Степанов, слесарь по ремонту подвижного состава Алексей Сергеевич Борунов. Начальники смен у нас тоже сильные – Лазарева Тамара Петровна, которая отработала в парке более сорока лет, Жукова Татьяна Викторовна – твёрдая, боевая, Попов Николай Анатольевич, тихий, но в его смену можно быть всегда спокойным; Грибовшенко Артём Андреевич – беспокойный, но не менее ответственный. Отмечу также слесарей-электриков Максима Петровича Кочанова и Валерия Константиновича Петрова, сле-

саря по ремонту и обслуживанию подвижного состава Василия Михайловича Щекочихина. В связи с установкой на вагонах нового оборудования, работы у них очень много!»

Начальник цеха по ремонту и обслуживанию подвижного состава Алексей Калинин тоже отмечает своих работников: слесаря-электрика Сергея Анатольевича Михайлова, слесарей по ремонту подвижного состава Дениса Валерьевича Иванова и Сергея Владимировича Жиленко, токарей Владимира Павловича Нарышкина и Виктора Петровича Королёва. Все они – настоящие профессионалы своего дела.

ОПЫТ ПО ЭСТАФЕТЕ

Одно из самых сложных подразделений – отдел эксплуатации, который возглавляет Марина Владимировна Гребёнкина.

► (Окончание на стр. 2)



Бригада отдела главного механика

Игорь Албин осмотрел новый подвижной состав и трамваи, модернизированные «Горэлектротрансом», а также ОЭВРЗ в 2014 году – вагон «ТрамРус»; односекционный и трехсекционный трамваи Усть-Катавского трамвайного завода; модернизированные силами «Горэлектротранса» трамвай ЛМ-68М; трамвай, модернизированный на Октябрьском электровагоноремонтном заводе – также ЛМ-68М.

Осматривая трамваи, вице-губернатор обратил внимание на их красивый внешний вид, удобные кабины, информационные панели, на которых транслируется полезная для пассажиров информация.

ДЕНЬГИ, ЩЁТКИ, ГОРЯЧАЯ ВОДА

Помимо подвижного состава, Игорь Албин осмотрел три производственных депо 8-го трамвайного парка. В каждом из них вице-губернатор лично общался с работниками, расспрашивал их о характере работы, интересовался условиями труда, выдачей спецодежды. О том, что разговор был действительно откровенным, говорит жалоба, весьма эмоционально высказанная



вице-губернатору мойщицей-уборщицей подвижного состава Татьяной Башук. Татьяна Николаевна, проработавшая в трампарке 22 года, пожаловалась на якобы неправомерное применение тарифа и условия труда (состояние инвентаря, рабочей одежды, отсутствие горячей воды при помывке трамваев). Игорь Албин дал поручение директору «Горэлектротранса» разобраться с жалобой. По результатам проверки выяснилось, что фактические условия труда на рабочих местах мойщиков-уборщиков, их обеспеченность средствами индивидуальной защиты, инструментом соответствуют нормативным требованиям охраны труда РФ. Тем не менее, в целях улучшения условий труда на территории моечного комплек-

ОТКРЫТЫЙ ДИАЛОГ

са Трамвайного парка № 8 решено дополнительно установить две точки подачи теплой воды для ручной мойки подвижного состава. Для тестирования закуплены водонепроницаемые костюмы, опрыскиватели для нанесения моющего раствора на поверхность кузова. Принято решение о дополнительном обеспечении мойщиков-уборщиков перчатками сверх типовых норм. Также установлено, что применение к мойщикам-уборщикам тарифа 2 разряда при проведении ручной мойки подвижного состава является обоснованным. Однако дополнительно проанализировав ситуацию, руководство «Горэлектротранса» учло изменение характеристики выполняемых работ: снятие несанкционированной рекламы, ветхих стикеров, очистка загрязнений (граффити) с применением антивандалных средств. В связи с этим принято решение с 01 февраля 2015 года увеличить размер премии мойщикам-уборщикам на 5%. При этом средняя заработная плата мойщиков-уборщиков увеличится на 680 руб.

Вместе с тем Василий Остряков подчеркнул, что ранее подобных жалоб не возникало. Он напомнил,



что на предприятии существует система, при которой любой работник может связаться с директором лично – для этого есть специальный телефон. Директор «Горэлектротранса» также доложил Игорю Албину, что в этом году запланирована замена трёх моек в 8-м трампарке – на них уже выделены средства.

В завершении осмотра Игоря Албина пригласили проехать на первом в Петербурге трамвае со 100% низким уровнем пола «ТрамРус» до мемориального «Блокадного трамвая», который находится на выезде из 8-го трамвайного парка. Вице-губернатор вместе с председателем Комитета по транспорту Александром Воробьевым и руководством «Горэлектротранса» возложили к подножке блокадного трамвая цветы, чтобы почтить память о подвиге ленинградцев.

СЕМЬЯ ПОД НАЗВАНИЕМ 8-Й ТРАМВАЙНЫЙ ПАРК

(Продолжение. Начало на стр. 1)

Ежедневно парк обслуживает 5 маршрутов, на которые выезжают 276 водителей и 213 кондукторов. Ситуацией, когда был срыв выпуска по вине бригады, в 8-м трамвайном парке не случалось. Во многом это заслуга диспетчерского отдела, руководит которым старший диспетчер Зинаида Викторовна Соловьёва.

Огромную роль играют водители-наставники, ведь учебный комбинат обучает азам, а главное – это практика.

«Хотелось бы выделить Елену Владиславовну Малахову, – отмечает **Марина Гребёнкина**.

– В 2014 году мы обучили 46 молодых водителей, и с каждым она занималась отдельно».

На помощь молодежи всегда готовы прийти водители-инструкторы – Любовь Анатольевна Иванова, Татьяна Николаевна Середа, Нина Григорьевна Хрущёва, Анна Олеговна Лёгкая, Николай Иванович Татаренко, Сергей Павлович Сергеев. На прекрасном счету водители Зоя Александровна Морозова, Николай Иванович Белый, семейная пара Аверичевых... А молодой водитель Денис Бельский помог свое-

му коллеге в трудную минуту – своим поведением в нештатной ситуации он сразу снижал уважение в парке. Внушает почтение трудовой стаж Елены Николаевны Хрисанфовой, которая 50 лет отработала на линии, а сейчас трудится кладовщиком, не желая оставлять свой любимый 8-й трамвайный.

«А вообще у нас в этом году 16 водителей получили награду за безаварийную работу III степени – это больше, чем в каком-либо другом парке. Чтобы получить такую степень, нужно как минимум 5 лет работать на линии безаварийно»,

– с гордостью говорит заместитель директора по организации перевозок **Галина Анатольевна Трубчикова**.

Главному инженеру тоже сложно назвать самого лучшего сотрудника:

«Поймите, не выделить кого-то одного!»

– говорит технически грамотный, энергичный, ко всему неравнодушный **Сергей Клецевников**. – Сварщик великолепный Зинченко Эдуард, оба слесаря-ремонтника отличные... Бригада маляров прекрасная – очень много делаем своими силами в парке. Очень хороший сантехник пришёл месяца 4 назад, на него во всём можно положиться. В общем, пожаловаться мне совершенно не на кого!»

Руководство парка единодушно отмечает, что за последние годы сложился великолепный коллектив в отделе главного механика, хотя обычно это подразделение является «слабым звеном». «Спасибо Управлению, выровняли



Бригада цеха ПуОПС, депо № 2

тарифную сетку», – благодарит Надежда Минакова. Возглавляет отдел Галина Петровна Андреева – жизнерадостная, улыбка, разговорчивая. Про таких людей говорят – горит на работе!

У технически грамотного, образованного и корректного начальника производственно-технического отдела Елены Юрьевны Клабуковой в подчинении всего три инженера. Однако этот маленький отдел играет в жизни парка большую роль. Там планируются техническое обслуживание, текущий ремонт, производится анализ технеисправностей. Отдел обеспечивает парк чертежами, схемами и другой наглядной информацией. Двое из сотрудников отдела имеют огромный опыт работы. Надежда Васильевна Андреева работает в «Горэлектротрансе» уже 50 лет. Передаёт многолетний опыт студентам, помогает им информацией и технической литературой. Валерия Борисовна Смирнова занимается анализом технических неисправностей. Она работает в парке около 20 лет, осваивает новую технику, бортовое оборудование ГЛОНАСС, бесконтактную систему оплаты. С недавних пор в отделе работает Андрей Сергеевич Подкладов, пришедший в парк с образованием экономиста.

Отдел безопасности парка держится на двух людях – помощник по безопасности Афия Бекахмедовна Михайлова работает в этой системе больше сорока лет, помогает ей старший ревизор Виктория Викторовна Сазонова. Обе готовы и днём и ночью помочь при несчастных случаях или ДТП. А если безаварийно работают отдел безопасности и отдел эксплуатации, то и депо легче – не требуется восстанавливать вагоны после ДТП.

ПОДВИГА СВОИХ КОЛЛЕГ – ДОСТОЙНЫ

Главными задачами в Трампарке № 8 видят улучшение путей и контактной сети, чтобы они соответствовали современным трамваям, а также сохранение лучших кадров и их приумножение. И можно быть уверенными – в коллективе-семье все намеченные задачи обязательно будут выполнены. А на такую работу и ходить приятно. На улице – снежная каша, слякоть, грязь. А в 8-м трамвайном как будто попадаешь на территорию воинской части – на улице чисто, в цехах прибрано и тепло, оборудованы бытовые помещения, есть, где и помыться, и посушиться.

В канун 71-й годовщины полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады вспоминается труд ленинградских трамвайщиков. Блокадная летопись неразрывно связана с 8-м трамвайным парком, рядом с которым проходила линия обороны. Великий подвиг коллег ко многому обязывает нынешний коллектив. Познакомившись с его работниками, видишь – они достойны памяти тех, кто погиб на боевом посту, чей труд был для ленинградцев символом будущей Победы. А это значит, что придут и новые победы – производственные.



Бригада цеха ПуОПС, депо № 1

«ТРАМРУС» ОСВАИВАЕТ ПЕТЕРБУРГСКИЕ МАГИСТРАЛИ

Первые в Петербурге трамваи со 100 % низким уровнем пола «ТрамРус» в январе приступили к регулярным перевозкам пассажиров. За период с 15 по 20 января рейсы осуществлялись бесперебойно. Утренняя выручка пока отстаёт от вечерней – как по транзакциям, так и по билетам. Перевыполнить её удалось лишь 20 января. По вечерней выручке наблюдается практически ежедневное перевыполнение плана.

Пассажиры активно обращают внимание на современный трамвай с непривычным пока ещё дизайном. Некоторые из них расспрашивают о новинке кондукторов, интересуются, когда и где его можно увидеть на линии, сколько всего «Горэлектротранс» приобрел таких вагонов. Особый интерес проявляют жители Красносельского и Кировского районов.

Елена Владиславовна Малахова, водитель:

«Вагон великолепный – разгоняется быстро, но плавно, пассажиры даже не замечают. Ход и торможение тоже очень плавные. Для водителя созданы самые комфортные условия. Прекрасно читается экран, на который выведена вся необходимая информация. В ногах у водителя печка, наверху климат-контроль, а на кресле – накидка с пультом управления, которая регулирует температуру спинки и сиденья. Такая же накидка находится на кресле кондуктора. Раньше я работала на трамваях ЛМ-68, ЛВС-86 и 97, ЛМ-99 – с этим вагоном не сравнить! Чем больше узнаешь этот трамвай, тем больше хочется на нём работать».



Ольга Юрєва, пассажир:

«Просто какой-то транспорт будущего! Неожиданно встретить такой трамвай в городе. А вообще, электрический транспорт – это визитная карточка Петербурга, приятно, что в этом городе не стоит на месте и нам есть чем гордиться».

Юрий Стежин, пассажир:

«Мне сегодня везёт! 16 трамвай прямо до

моего университета едет. Да еще и такой красивый. Спасибо за такую поездку и возможность ездить в университете на таком достойном транспорте».

Торжественная презентация трамваев «ТрамРус» состоялась 29 декабря. Участие в ней приняли и представители маломобильных групп населения, которые оказывают помощь «Горэлектротрансу» практическими советами.

Сергей Поюнов, лидер инициативной группы «Колясочники Питера»:

«Низкопольный трамвай – это очень удобно. Но пока не сделают остановочные пункты по ГОСТу, пользоваться



преимуществами таких вагонов людям с ограниченными возможностями будет трудно. А вообще приятно, что «Горэлектротранс» делает доступную среду для людей с ограниченными возможностями».

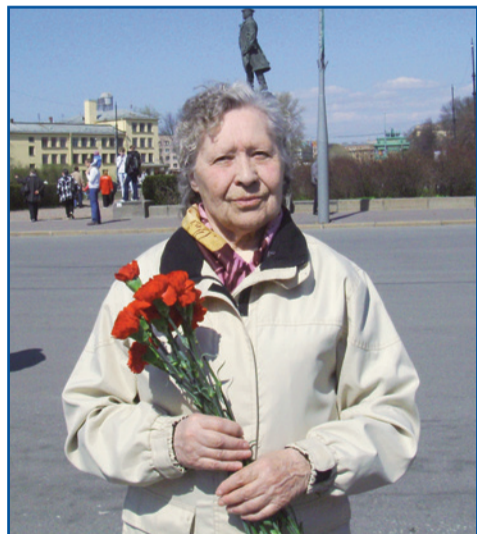
Тем временем Аварийно-восстановительная служба СПБ ГУП «Горэлектротранс» приступила к ежедневному обучению своих бригад подъёму и постановке на рельсы вагонов «ТрамРус». Поставить такой вагон обратно на рельсы в случае схода сложнее, чем обычный, что объясняется его 100% низким уровнем пола. Однако с каждой тренировкой процесс постановки трамвая обратно на пути занимает всё меньше времени.



ВСПОМИНАЯ БЛОКАДУ

В 71 годовщину освобождения Ленинграда от фашистской блокады бывшие работники ленинградского наземного электрического транспорта вспоминают о временах, которым сами были свидетелями.

Вера Власовна Зубенко, водитель, кондуктор, сторож, ветеран труда, труженик тыла:



«Когда началась война, мне было 11 лет, я еще не работала. Но после войны наступили тяжёлые времена, и в 45 году я отправилась искать работу. Мне очень хотелось попасть в ателье, но меня распределили в Трамвайно-троллейбусное управление. В кресло водителя мне разрешили сесть после двух лет работы в парке. Как же я была счастлива! Работала я на так называемой

«американке». Зимы выдавались суровые. Особенно тяжело приходилось, когда я работала кондуктором. Стою, маленькая, замёрзшая, с сумкой для денег, окна все фанерой заделаны, только у водителя и у меня стекла были, руки отмёрзли так, что даже пошевелить ими трудно. Но люди были чудесные, никто не ездил зайцем, все опускали мне деньги в сумку, кто 2 копейки, кто 5, у кого сколько было. Тяжело было, работали по 16 часов в сутки. А после смены еще два часа отводили на уборку железа, расчистку города. И никаких разговоров и жалоб. А там, где проходит 52-й маршрут, сажали яблони».

Таисия Осиповна Серова, водитель, ветеран войны, труженик тыла:

«Судьба распределила меня в трамвайный парк Кировского района, где я трудилась вместе с мужем. Семейное это у нас. Очень нравилось работать, коллектив был трудолюбивый, и, несмотря на все тяготы жизни, все стремились работать и приносить предприятию пользу. До сих пор общаюсь с начальником



по эксплуатации Риммой Петровной, обмениваемся историями, воспоминаниями».

Лариса Михайловна Бучнева, кондуктор:

«После войны я видела, как восстанавливают город. Конечно, трамвай в этом был очень большим помощником. Отвозили железо, перевозили пассажиров. Даже помню, как заставляли военнопленных немцев помогать восстанавливать Ленинград. А о моей работе остались теплые воспоминания. Очень нравилось ездить по городу, ведь он у нас прекрасный. Этого у него не отнять, даже война не смогла его испортить».

ВETERANAM – БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД В ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТЕ 27 ЯНВАРЯ

27 января, в честь 71-й годовщины полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады, инвалидам и ветеранам Великой Отечественной войны, а также бывшим несовершеннолетним узникам концлагерей будет предоставлено право бесплатного проезда в трамваях и троллейбусах. Городской электрический транспорт будет ходить по обычным маршрутам, с посадкой и высадкой пассажиров на установленных остановочных пунктах. Право бесплатного проезда будет предоставлено вне зависимости от гражданства и места жительства ветерана.



ТРАМВАИ – БЛОКАДНЫЕ ТРУЖЕНИКИ

В истории блокадного Ленинграда электрический транспорт сыграл особую роль. Трамваи перевозили воинские подразделения, снаряды, технику, вооружение, активно использовались при эвакуации городского имущества. А для пассажиров-ленинградцев действующий трамвай был символом будущей победы, он вселял уверенность в то, что город обязательно выстоит.

Во время блокады в Ленинграде курсировали вагоны дореволюционной постройки 1 и 2 очереди с деревянным кузовом, постройки завода «Красный Путиловец» МС и ПС со стальным кузовом, МА и ПА – знаменитые «американки», впоследствии переименованные в ЛМ-33 и ЛП-33 и, конечно, важную роль играли 70 трёхвагонных поездов грузового трамвая. Вагоны серии МС «трудились» с 1927 по 1967-й годы, а «американки» – с 1933 по 1979-й, грузовые трамваи выполняли перевозки в нашем городе до 2000г. В период блокады трамваи подверглись определённой реконструкции. Часть вагонов МА и ПА перед войной были переоборудованы в санитарные. Внутри были установлены носилки в три яруса, а дверь разместили в задней части вагона, чтобы было удобнее заносить раненых. Кроме того, трамвайные фары в целях затемнения были оборудованы специальными козырьками. Подвижной состав того времени мог развивать среднюю скорость до 50 км/ч. А не-



Погрузка сколотого льда в грузовой трамвай на пр. 25-го Октября. Март 1942 г.

большие вагоны МС в случае необходимости можно было вручную вытолкнуть за пределы участка, обесточенного в результате попадания бомбы или снаряда.

Чтобы обеспечить работу трамвая на линиях блокадного города, инженерам и работникам ТТУ приходилось проявлять чудеса изобретательности. Так, военное командование Ленинградского фронта потребовало ликвидировать искрение, производимое движущимся трамваем. Искрение возникало в тот момент, когда

токоприёмник отрывался от контактной сети, проходя участковые разделы, троллейбусные пересечения или просто места крепления провода, проходил по неисправным рельсам и крестовинам. Бугель на какой-то миг отрывался от контактной сети, в результате чего возникала вольтова дуга. Яркие искры демаскировали город. На первый взгляд, справиться с этой проблемой было невозможно – ведь состояние контактного провода, особенно в условиях военного времени, не идеально,



Ленинград в дни празднования 25-й годовщины Октября. Празднично украшенный трамвай на Международном пр. 06.11.1942 г.

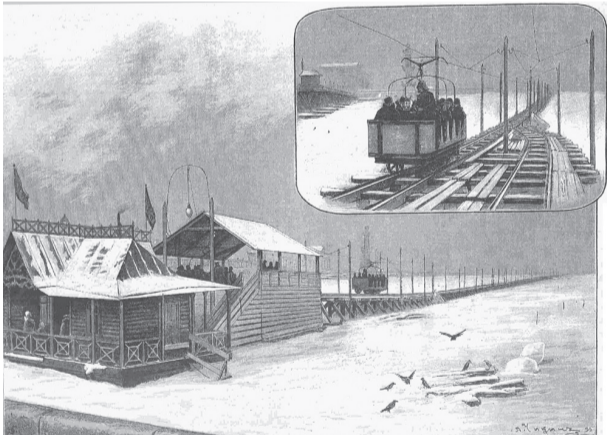
рельсы ежедневно повреждались в ходе обстрелов. О том, как был найден выход, в своей книге «Фронтной трамвай» вспоминает Михаил Хрисанфович Сорока – начальник ТТУ в годы блокады и Великой Отечественной войны. Именно он придумал поставить на моторный вагон два бугеля, соединив их параллельно. Искры сыпаться перестали.

Особое инженерное решение было придумано и для тяговых подстанций, работающих на ртутных выпрямителях. Главным инженером ТТУ Б.И. Ивановым и ведущим инженером энергослужбы Б.А. Кузнецовым была разработана и внедрена циркуляционная система охлаждения выпрямителей на



Подвеска знака трамвайной остановки на Невском пр. Февраль 1945 г.

основе труднозамерзающей жидкости. С этого момента тяговые подстанции уже не зависели от городского водопровода, который не действовал.



Электрическая железная дорога через Неву

В 1880 году Федор Аполлонович Пироцкий провел в С.-Петербурге испытание двухэтажного кончного вагона, работающего при помощи электричества. Это и был первый российский трамвай. К концу 1890-х годов трамвай был уже в 13 городах Российской империи. Однако в Петербурге его развитие сильно затянулось из-за противодействия Акционерного общества конно-железных дорог, чьи интересы ущемлялись.

В следующий раз электрический транспорт появился в Петербурге уже зимой 1895 года... на льду Невы. С ходатайством о

Рафаил Карлович Гартман, учредитель «Правления Общества финляндского легкого пароходства» – ледовая трамвайная линия уже не затрагивала интересы владельцев конок. Сначала вагончики спускали на лёд с горок, подобных тем, что строили на Масленицу. Двигались они своим ходом, как на «американских горках». Проект имел успех, и Гартман предложил инженеру-технологу М.М. Подобедову создать электрическую версию переправы, которая работала одновременно с «автоматической». Впоследствии Р.К. Гартман передал Подобедову права на эксплуатацию ледового трамвая.

ЧЕРЕЗ НЕВУ ПУШИСТУЮ ПО РЕЛЬСАМ

120 лет назад по Неве был пущен первый «Ледовый трамвай». Трамваи ходили по льду Невы с зимы 1895 по зиму 1911 года. Сначала открылось три линии, впоследствии к ним добавились ещё одна. «Ледовый трамвай» имел у жителей столицы успех, он даже упоминался в стихах.

проведении таких опытов в Петербургскую Городскую управу обратился

«Пользуясь нынешней хорошей – устойчивой – зимой, общество финляндского легкого пароходства соорудило в Петербурге, на “царственной Неве”, первую в нашей столице электрическую железную дорогу. Она проведена от спуска Дворцового моста, со стороны Адмиралтейской набережной, к Мытнинской набережной и является большим удобством для обывателей Петербургской Стороны, которые за две копейки имеют отличное скорое сообщение с центральными частями столицы», – писал об этом



А. А. Чикин. Рельсовый путь через Неву к Румянцевской площади

событию журнал «Всемирная иллюстрация».

Первая линия «Ледового трамвая» проходила от Зимнего дворца до Мытнинской набережной, затем появился маршрут от Сенатской площади до Румянцевского сквера, впоследствии к ним прибавились ещё два: от Суворовской площади до Сампсониевского проспекта и от Суворовской площади до домика Петра I. «Ледовый трамвай» эксплуатировался вплоть до зимы 1910/11 года – уже наряду со своим «сухопутным» собратом. С пуском обычного трамвая в Петербурге в 1907 году рентабельность электрических переправ на льду Невы стала снижаться и они со временем прекратили свое существование. Электрический трамвай на льду Невы запечатлен на старых открытках 1900-х годов. Горожане не сразу привыкли к названию нового

вида городского транспорта. Поэтому на открытках были надписи: «Электрическая дорога через Неву зимой», «Электрический перевоз через реку Неву», «Электрическая конка».

«Ледовый трамвай» упоминался и в стихах. В. Набоков в стихотворении «Петербург» («Мне чудится в рождественское утро...») писал:

*Приземистый вагончик
темно-синий,
Пером скользит по проволоке
тонкой,
Через Неву пушистую
по рельсам
Игрушечным бежит
себе...*

Макеты «Ледового трамвая» можно увидеть в экспозиции Музея ГЭТ «Горэлектротранса», их авторы – Михаил Блескин и Мария Фомина.

*Благодарим за предоставленные для публикации материалы
Величенко М.Н.
и Иванову Г.А.*