

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

МОЛОДЕЮЩИЙ 6-Й ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ПАРК



Николай Михайлович Буренков,
директор троллейбусного парка №6

6-й троллейбусный парк рассчитан на 250 единиц подвижного состава – при разработке проекта учитывалось, что он должен обслуживать быстрорастущее население Приморского, а также Выборгского и Петроградского районов, поэтому парк изначально был запроектирован на большую нагрузку. Сейчас в нём насчитывается 113 троллейбусов девяти моделей. Это как современные машины, так и «в возрасте» – 88-го года выпуска, но прошедшие модернизацию с капитальным ремонтом, после которой срок их службы увеличился ещё на 10 лет. Троллейбусы поставок последних лет – это машины производства «Транс-Альфа» и «Тролза». Все троллейбусы оборудованы системой «Говорящий город», а низкопольные, их в парке 70 штук – ещё и аппаратами. Кстати, в истории парка был момент, когда он насчитывал 100 троллейбусных поездов – это был рекорд для Ленинграда. А начинался парк с троллейбусов модели ЗиУ-9 – в 1985 году это была единственная эксплуатируемая в нашем городе модель.

С янтарного берега – на берега Невы

Первые два троллейбуса вывели из ворот нового парка на линию Владимир Иванович Логинов и Халиль Исмаилович Курмаев. Халиль Исмаилович уже нет в живых, Владимир Иванович поддерживает связь с предприятием, его ждут на юбилейных торжествах. 30 лет назад штат 6-го парка формировался сотрудниками уже работающих троллейбусных парков № 1, № 2, № 3. Любопытно, что и сейчас здесь есть спрос на «варягов» – в парке сложилось целое землячество... калининградцев. Сначала приехал один – понравилось, пригласил

6-й троллейбусный парк отмечает 30-летний юбилей. Приказ по Трамвайно-троллейбусному управлению Ленинграда о начале эксплуатации парка был издан 28 января 1985 года, а первые два троллейбуса вышли из его ворот уже 1 марта.

родных и друзей. Те, в свою очередь, тоже бросили клич среди земляков. «Сейчас калининградцев в 6-м троллейбусном парке уже около 30 человек», – рассказывает Николай Буренков. При этих его словах в кабинет директора заходит с заявлением о приёме на работу кондуктором Карина Титова – и тоже из Калининграда. Девушка приехала по совету своей мамы, которая уже 4 года работает водителем троллейбуса. Приезжие быстро адаптируются в Петербурге, а вопросы с жильём помогает решить Служба социальных объектов «Горэлектротранса». Для прибывших найдено общежитие, расположенное в шаговой доступности от парка. Кстати, помогать своим знакомым с трудоустройством для сотрудников парка ещё и выгодно. За каждого «сосватанного» водителя действующему работнику полагается премия – 10 тысяч рублей.



Инструктаж водителей в троллейбусном парке №6

Ориентир – безопасность пассажиров

Директор лично проводит регулярный инструктаж водителей – отдельно для утренней и дневной смен. Особый упор – на безопасность пассажиров. Внимание водителей обращают на необходимость плавного управления троллейбусом, особенно при торможении и трогании с места, а также наблюдения за посадкой и высадкой пассажиров, чтобы в дверях не оказался зажат человек. Несмотря на то, что на современных машинах за этим следит автоматика, от водителей требуют, чтобы они лично контролировали положение дверей. Водители на инструктаже в основном

молодые. Средний возраст по парку – 44 года, хотя недавно он составлял 52-54 года. «Мы молодеем!» – констатирует директор. Опыт передают молодёжи работники, многие из которых в штате парка с момента его создания. Среди них – Николай Николаевич Лобанов – в прошлом водитель, сейчас – электромеханик, известный своими доскональными знаниями оборудования троллейбуса; слесарь Сергей Геннадьевич Войтов, который работает в агрегатном участке. Яна Алексеевна Сафина 30 лет назад пришла в 6-й троллейбусный парк из 2-го, работает водителем с 1976 года. Водители Любовь Ивановна Лещёва и Марина Андреевна Родко пришли в парк после ПТУ №112, где в то время готовили водителей троллейбуса. Кстати, в прошлом году министр транспорта Максим Соколов лично вручил Любви Ивановне грамоту «За достигнутые успехи и многолетнюю добросовестную работу». Работы у водителей троллейбусов хватает, в том числе сверхурочной, однако есть грань, которую в парке переходить не позволяют. Там строго соблюдают межсменный отдых, чётко отслеживают разрешённое количество часов, состояние водителей.



Ирина Владимировна Пинкасович, фельдшер здравпункта троллейбусного парка № 6: «Ни один водитель не выйдет в рейс, минуя меня!»

► (Окончание на стр. 2)

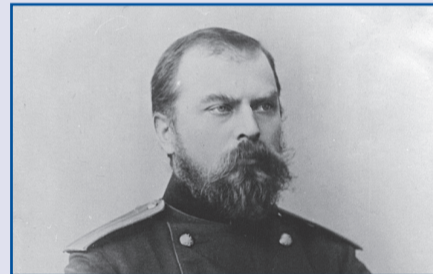
В НОМЕРЕ:

ВАСИЛИЙ ОСТРЯКОВ ИЗБРАН ПРЕЗИДЕНТОМ МАП ГЭТ 2



Международную Ассоциацию предприятий городского электрического транспорта возглавил директор петербургского «Горэлектротранса».

ИЗОБРЕТАТЕЛЮ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАМВАЯ – 170 ЛЕТ!... 4



В наши дни об эксперименте Ф.А. Пироцкого напоминает копия вагона конки из Музея городского электрического транспорта.

КАК ОБЕСПЕЧИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ ПассажиРОВ? 3



В «Горэлектротрансе» зафиксировано увеличение количества падений в подвижном составе. Как решить эту серьёзную проблему?

ОН СКАЗАЛ: «ПОЕХАЛИ!» . 2, 4



На юго-западе Петербурга открылся новый маршрут №32. Время ожидания троллейбусов на Ленинском проспекте сокращено до 7 минут.

ВАСИЛИЙ ОСТРЯКОВ ИЗБРАН ПРЕЗИДЕНТОМ МЕЖДУНАРОДНОЙ АССОЦИАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

5 февраля в Москве состоялись выборы президента Международной Ассоциации предприятий городского электрического транспорта (МАП ГЭТ), в которую входят 180 организаций из 14 стран. Большинство голосов были отданы за кандидатуру Василия Острякова, представляющего в Ассоциации петербургский «Горэлектротранс».

Из 102 участников отчётно-выборного собрания членов МАП ГЭТ, которое состоялось в Москве, директору СПб ГУП «Горэлектротранс» отдали свои голоса 74 человека. По словам Василия Острякова, результаты голосования в очередной раз явились признанием заслуг нашего города в развитии трамвайного движения.



Первое выступление Василия Андреевича Острякова в качестве президента МАП ГЭТ

«В новом статусе у предприятия будет больше возможностей для обращений к федеральным властям с предложениями по решению задач, стоящих перед городским электрическим транспортом России»,

– прокомментировал итоги выборов президента МАП ГЭТ директор СПб ГУП «Горэлектротранс». Он также отметил, что сейчас растёт понимание незаменимости городского электротранспорта – с точки зрения экологии, экономии, а также борьбы с перегруженностью городских магистралей.

Международная ассоциация предприятий городского электрического транспорта создана для совершенствования и развития электротранспорта в транспортных системах городов СНГ и Балтии. Её деятельность направлена на содействие и расширение научно-технического сотрудничества организаций и предприятий отрасли, ускорение внедрения научно-технических разработок и новой техники, развитие межрегиональных и международных научно-технических связей, расширение обмена опытом в сфере организации производственно-хозяйственной деятельности отраслевых предприятий, разработку рекомендаций по совершенствованию, регулированию и целевой поддержке транспортной деятельности предприятий городского электротранспорта.

В настоящее время в состав МАП ГЭТ входит 180 организаций из 14 стран. Ассоциация была создана в июле 1990 года, в этом году ей исполняется 25 лет.

ОН СКАЗАЛ: «ПОЕХАЛИ!»...

В Петербурге стало на 1 троллейбусный маршрут больше. Теперь жители юго-запада меньше ждут общественный транспорт на остановках – с 9 февраля по Ленинскому проспекту курсируют троллейбусы 32 маршрута: от троллейбусного парка № 1 до конечной станции «пр. Героев».

Чтобы угадать с подарком любимым, надо прислушаться к их пожеланиям. Так и поступили в троллейбусном парке №1, открыв в преддверии Дня всех влюбленных для жителей Кировского и Красносельского районов новый маршрут – №32. Его трасса проходит по Ленинскому проспекту от троллейбусного парка №1 до конечной станции «проспект Героев» – почти до побережья Финского залива. Один из самых загруженных районов Петербурга сейчас активно застраивается новыми жилыми комплексами, и пассажиры испытывают трудности, добираясь до ближайшей станции метро в часы пик. В связи с этим директор троллейбусного парка №1 Владимир Голубев возлагает на маршрут большие надежды:

«Юго-запад города стремительно развивается, и маршрут

№32 был организован по многочисленным просьбам горожан. Протяженность маршрута составляет 8 километров, теперь жителям будет проще добраться до социально значимых объектов».

Участие в торжественной церемонии открытия маршрута приняли артисты театра «Мимигранты». Его художественный руководитель Александр Плющ-Нежинский отметил, что это могло бы стать хорошей традицией для нашего города – в честь Дня всех влюбленных запускать «троллейбус любви». Затем Владимир Голубев перерезал красную ленту и, последовав примеру Юрия Гагарина, сказал: «Поехали!» и махнул рукой, после чего троллейбус торжественно отправился в первый рейс.

► (Окончание на стр. 4)



МОЛОДЕЮЩИЙ 6-Й ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ПАРК

В зоне комфорта

В цеха ремонта и обслуживания подвижного состава ведёт крытая галерея, которую недавно отремонтировали – теперь работникам парка не обязательно идти в главное здание по улице в мороз или слякоть. В цехах тепло, помещения недавно были оборудованы новыми современными обогревателями. Запущена новая мойка, куда подаётся подогретая вода.



Елена Степановна Орунова, мойщик-уборщик подвижного состава троллейбусного парка № 6



Михаил Юрьевич Бошкин, токарь участка главного механика троллейбусного парка № 6

В ремонтной зоне, где выполняются ТО-1, ТО-2 и заявочный ремонт, работа идёт круглосуточно. Текущий ремонт сейчас проходят 3 машины в месяц. Токарь Михаил Юрьевич Бошкин работает в парке недавно, с октября 2013 года, но за этот срок зарекомендовал себя настоящим профессионалом: за короткое время выточит любую деталь. Любит своё дело, следит за новостями своей профессии, чтобы применять их на практике.

В обойной мастерской работает Галина Павловна Афанасьева. Она

(Окончание. Начало на стр. 1)

в парке – с 1990 года, на её плечах непростая задача – замена и восстановление обивки пассажирских сидений, испорченных вандалами. Работать приходится на швейной машинке, и работы много. Несмотря ни на что, Галина Павловна уверена, что наши пассажиры в подавляющем большинстве – порядочные люди.



Галина Павловна Афанасьева, обойщик цеха по ремонту и обслуживанию подвижного состава троллейбусного парка № 6

Пицца духовная

В троллейбусном парке №6 хранится книжный фонд всего «Горэлектротранса», перевезённый сюда с улицы Зодчего Росси. Книги в библиотеке представлены на любой вкус – здесь и техническая литература, и документальная, и художе-

ственная, и даже полное собрание сочинений В.И. Ленина, дореволюционное издание энциклопедического словаря Брокгауза и Ефрона. «Читают люди активно! – рассказывает заведующая библиотекой Лариса Сергеевна Осипенко. – Книжки берут не только себе, но и детям!» Лариса Сергеевна тоже готовится к предстоящему юбилею парка – выбирает публикации, фотографии, работает с архивом.

Праздник – это не только хороший повод подвести итоги и наметить планы на будущее, но и поблагодарить коллектив за труд. Лучшие работники троллейбусного парка №6 по случаю юбилея удостоены грамот, благодарностей и премий. «Петербургские магистрали» поздравляют коллектив парка с праздником!



Лариса Сергеевна Осипенко, заведующая библиотекой

КАК ПРЕДОТВРАТИТЬ ПАДЕНИЯ В ТРАНСПОРТЕ?

Количество падений пассажиров в целом за 2014 год увеличилось с 45 до 57 случаев по сравнению с 2013 годом. Причем в декабре прошлого года был зафиксирован рост числа падений, произошедших по вине водителей. Чаще всего несчастные случаи происходят при подъезде и отъезде от остановок, когда многие пассажиры уже готовятся к выходу и не держатся за поручни, еще одна причина – вынужденное резкое торможение из-за поведения других участников дорожного движения.

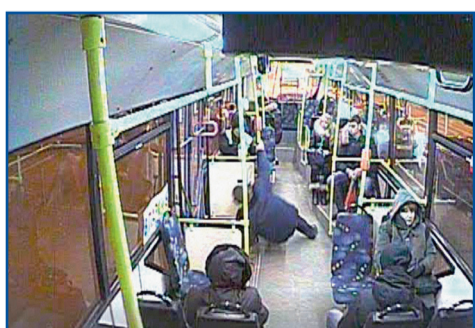
Неутешительная тенденция продолжилась и в нынешнем году. Только с 1 января по 28 февраля произошло 12 случаев падений в салонах транспортных средств, это на 3 происшествия больше, чем за аналогичный период 2014 года. Значительно возросло число несчастных случаев в троллейбусах, однако и в трамвайных парках ситуация по сравнению с прошлым годом не улучшилась.

Пример одного из наиболее характерных случаев – инцидент, который произошёл 6 января на улице Фучика, где водитель троллейбуса уходил от столкновения с автомобилем. В результате резкого торможения упала и ударилась спиной кондуктор. 66-летняя женщина была госпитализирована в состоянии средней степени тяжести. По той же причине 19 января резко затормозил троллейбус на Большой Пушкарской улице, упала 72-летняя пассажирка, которая не держалась за поручни. Женщину госпитализировали с черепно-мозговой травмой.

И хотя водители электротранспорта нередко оказываются заложниками сложной дорожной обстановки, все же в их силах если не избежать подобных случаев полностью, то хотя бы свести риск к минимуму. «Петербургские магистрали» обсудили проблему с опытными работниками предприятия.

Фактор обучения

Эксперты солидарны: основная причина резких торможений – непростая дорожная обстановка в нашем городе и непредсказуемое поведение других участников движения. В этих условиях водитель общественного транспорта должен развивать свои профессиональные навыки, чтобы уметь предвидеть возможное развитие ситуации на дороге. Важную роль здесь играют водители-наставники и водители-инструкторы, передающие опыт молодёжи.



Падение пассажира при торможении на Невском проспекте

В «Горэлектротрансе» бьют тревогу – пассажиры стали чаще получать травмы. Особенно в начале года участились случаи падения в подвижном составе, причем с тяжелыми последствиями: вплоть до переломов позвоночника и шейки бедра. В чём причины проблемы, и каковы пути её решения? Ответ на вопрос пытались найти «Петербургские магистрали».



Одна из причин падения в салоне электротранспорта – некорректное поведение водителей на дороге

«Техника управления у молодых зачастую отличается тем, что у них отсутствуют навыки оценки дорожной обстановки. Основные болевые точки – разгон и торможение».

– рассказывает водитель-инструктор трамвая с 15-летним стажем вождения **Александр Чесноков** (совмещенный трамвайно-троллейбусный парк). Для того чтобы ученик на себе почувствовал, что ощущает пассажир при резком торможении, Александр Юрьевич сам садится в кресло водителя, а своего подопечного отправляет в салон. При этом важно, чтобы даже состоявшиеся наставники сами делились друг с другом секретами мастерства с учетом особенностей своей работы. Для этого в феврале организовали специальный семинар по обмену опытом водителей-наставников.

Фактор внимательности к пассажирам

По каким бы причинам не происходили падения в общественном транспорте, их вероятность всегда могут свести к минимуму совместные действия водителя и кондуктора. При подъезде к остановке необходимо заранее выделить группу риска – это инвалиды, пожилые люди, беременные женщины, родители с детьми. Водитель должен убедиться через зеркала заднего и салонного вида, через систему видеонаблюдения, что все пассажиры из группы риска заняли свои посадочные места или хотя бы держатся за поручни.

Водителю также может помочь кондуктор. Например, в том случае, когда в салоне находится представитель маломобильных групп населения, кондуктор сообщит водителю, на какой остановке такой пассажир собирается выходить и проследит, чтобы человек из группы риска не вставал

до полной остановки транспорта. Участки маршрутов, где высока вероятность появления людей с ограниченными возможностями, хорошо известны, их необходимо проговаривать на инструктажах. Большое значение для предотвращения падений имеет правильное размещение пассажира из группы риска в салоне. Кондуктор и водитель должны проследить, чтобы инвалид или пожилой человек по возможности сидели спиной по ходу движения – это самые безопасные места в общественном транспорте. В помощь водителям – системы видеонаблюдения, позволяющие отслеживать в салоне пассажира из группы риска.



«Если с помощью этих камер я вижу, что зашёл человек, который может не удержаться на ногах, я лучше постою и подожду, когда он возьмётся за поручень или сядет. А когда буду трогаться, то краем глаза отслежу этого пассажира на мониторах».

– советует водитель-инструктор **Александр Чесноков**. Кстати, другим паркам стоит взять на вооружение опыт коллег из СТТП, где разработано специальное дополнение к общей инструкции ГУПа по работе с маломобильными группами населения, это дополнение касается именно взаимодействия на уровне водитель-кондуктор.

Человеческий фактор

У опасной езды есть и сугубо человеческий фактор – состояние водителя, как физическое, так и психологическое. На него могут оказывать влияние плохое самочувствие, стресс, утомление от монотонной работы, так называемый «нереалистичский оптимизм», связанный с искажённым восприятием реальности и недооценкой риска, а также другие факторы. Выявить у водителя проблемы со здоровьем – задача медицинского работника. А предотвратить возможную нештатную ситуацию, связанную со стрессом, можно, выявив в парках группы риска, куда бы вошли водители, у которых произошли неприятности в жизни. Средством против утомления и однообразия восприятия может стать смена маршрута, который водитель стал проходить «на автомате».

Технический фактор

В какой-то степени решить проблему опасной езды может дальнейшее увеличение количества транспорта, оборудованного асинхронными двигателями, благодаря которым управление транспортным средством упрощается. Правда, здесь есть нюанс – если молодой водитель сразу попадает на такой подвижной состав, это его расслабляет, и при пересадке на контакторный вагон обучение зачастую приходится начинать заново. Пока в «Горэлектротрансе» преобладает подвижной состав, оборудованный обычными двигателями, однако количество трамваев и троллейбусов с асинхронными двигателями постоянно растёт. В 2015 году силами подрядных организаций планируется модернизировать 19 троллейбусов (с заменой двигателей на асинхронные) и собственными силами – еще 5 троллейбусов.

Проектный офис

Осенью прошлого года в «Горэлектротрансе» была создана инициативная команда «Проектный офис». Одна из её задач – минимизация ДТП с участием городского наземного электротранспорта и случаев падения в подвижном составе. В рамках проекта разработан ряд системных мероприятий. В частности, заместитель директора по организации перевозок совмещенного трамвайно-троллейбусного парка Елена Александровна Ежелина провела масштабную работу по анализу причин падения пассажиров и способствующих им факторов с подготовкой подробного доклада на эту тему. Сейчас работа Елены Александровны анализируется руководством предприятия. Если вы хотите поделиться своим мнением относительно проблемы падения людей в общественном транспорте, отправляйте свои комментарии в редакцию «Петербургских магистралей» по адресу: Redactor@spbget.ru



ОН СКАЗАЛ: «ПОЕХАЛИ!»...

(Окончание. Начало на стр. 2)

За рулём музейного ретро-троллейбуса ЗиУ-9, с которого когда-то начиналась история 1-го троллейбусного парка, находился **Алексей Гонтарев**.

«Я реставрирую технику, поэтому выезжаю на обкатку машины первым. Но сегодня мне впервые довелось открыть маршрут, и это большая честь для меня, – признался любитель ретро-техники. – Очень почетно и волнительно! Особенно приятно наблюдать за реакцией пассажиров, читать на их лицах воспоминания, связанные с этой техникой».

На каждой остановке артисты давали маленький спектакль, в который активно вовлекали пассажиров. Свою задачу – задать первым пассажирам нового маршрута праздничное настроение на неделю вперед – «Мимигранты» выполнили.



Елизавета Павловна (пассажир):

«Большое спасибо всем, кто пустил этот маршрут! Я постоянно езжу к дочке, но раньше добраться до неё мне было крайне трудно. А теперь можно сесть на один троллейбус и спокойно доехать. Это будет большая помощь и пенсионерам, и работающим людям».



На 32 маршруте в общей сложности работают 12 машин. Теперь время ожидания троллейбусов на Ленинском проспекте не превышает семи минут.

Елена Кнапсберг

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Работница трамвайного парка №3 Валентина Семёновна Кузина отметила 40 лет трудового стажа в петербургском «Горэлектротрансе». За это время Валентина Семёновна неоднократно награждалась почётными званиями и грамотами, денежными премиями, ей объявлялись благодарности. А коллеги посвятили Валентине Кузиной стихи.

Валентина Кузина связала свою судьбу с трамвайным парком №3 40 лет назад. С июля 75-го и по настоящее время Валентина Семёновна работает составителем поездов в цехе по ремонту и обслуживанию подвижного состава, занимаясь делом, интересным для себя, и нужным – для производства. Свою работу Валентина Кузина выполняет качественно, поэтому проверять её нет необходимости. Коллеги говорят, что лучший контролёр Валентины Семёновны – её совесть. Как и 40 лет назад, она продолжает трудиться с той же энергией.



Валентина Семёновна Кузина с внуками

За 40 лет работы в парке в трудовой книжке Валентины Семёновны записано много поощрений, она неоднократно награждалась Почётными грамотами и денежными премиями, ей объявлялись благодарности. В 1995 году ей присвоено почётное звание «Ветеран труда СПб ГУП

«Горэлектротранс», в 2007 году Валентина Кузина награждена медалью «Петербуржскому трамваю 100 лет», в 2014 году ей присвоено звание «Почётный ветеран труда СПб ГУП «Горэлектротранс».

Начальник цеха Ремонта и обслуживания подвижного состава трамвайного парка №3 Галина Касаткина и её сослуживцы посвятили своей коллеге стихи.

*Ни чинов, ни регалий не нажили,
и сундук не трещит от вещей,
Только годы рабочего стажа –
вот и всё, что в копилке твоей.
Не герой положительной повести,
не плакатной души человек –
Вы работали только по совести
в свой крутой и решительный век!*

* * *

*Уходят годы – не беда.
В природе не всегда пора цветенья.
Уже немало отдано труду здоровья,
сил и вдохновенья.
И в благодарность за Ваш труд,
за ум, терпенье и умение,
Да будут счастье и уют, добро Вам и
благословенье.
Здоровья Вам на сотню долгих лет,
а это, право, дорогого стоит,
В работе – производственных побед,
в семейной жизни – счастья и покоя!*

ИЗОБРЕТАТЕЛЮ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАМВАЯ – 170 ЛЕТ!



Федор Аполлонович Пироцкий, 1 марта 1845 г. – 12 марта 1898 г.

Первые исследования, послужившие основой развития электро-транспорта в России, были проведены изобретателем в 1876 году в Сестрорецке на участке железной дороги (длиной в 3,5 версты, около трёх с половиной километров), выделенном в его распоряжение. Успехи этих опытов показали, что с помощью электроэнергии, передаваемой к электродвигателю через рельсы, можно приводить вагоны в движение. Результаты Ф.А. Пироцкий описал в нескольких статьях, опубликованных в газетах и научных журналах. От исследований Фёдор Пироцкий перешел к созданию самого трамвая, и 3 сентября (22 августа по старому стилю) 1880 года в Петербурге – впервые в России, да и во всем мире – состоялся запуск настоящего трамвайного вагона, переделанного из вагона конки с империалом. Несмотря на большую нагрузку – 40 пассажиров – вагон двигался «со скоростью конской рыси» – около 36 км/ч. Сохранились отчеты, из которых сле-

1 марта 2015 года исполнилось 170 лет со дня рождения изобретателя трамвая – Федора Аполлоновича Пироцкого. С его именем связано первое предложение об использовании водной энергии для постройки центральных электрических станций, чтобы энергия от них передавалась «на всякое расстояние». Ф.А. Пироцкий принимал участие в развитии русской ракетной техники. Ему же принадлежит предложение о применении электричества для движения железнодорожного транспорта.

дует, что опыты продолжались 1, 14, 15, 16 сентября.

Вагон, который двигался сам, приводил в изумление зрителей, собравшихся в Рождественском парке. По словам одного из них, «странно, даже жутко становится смотреть на вагон, который движется без лошади и который по одному только желанию управляющего им кучера может внезапно останавливаться и двигаться в обратном направлении». Опыты по перевозке пассажиров прошли без сбоев. Таким образом, большой вагон конки, превращенный Ф.А. Пироцким в электрический трамвай, вполне разрешил проблему городского транспорта. Сам демонстрируемый вагон был во всех своих деталях близок к современному трамваю. Мотор, подвешенный снизу, передача вращения с помощью шестерен и целый ряд других приспособлений, часть которых была сделана самим Ф.А. Пироцким, а часть совместно с другим выдающимся электротехником – В.Н. Чиколевым.

Экономическая целесообразность применения изобретения Ф.А. Пироцкого была несомненна. Это подтвердил не только эксперт, которого признавали все деловые круги – Вернер фон Сименс, но и более строгий эксперт – время. Спустя год немецкий инженер проектировал и ввел в эксплуатацию электрическую железную

дорогу между Берлином и Лихтерфельдом. Но в отличие от Ф.А. Пироцкого уменьшил размер трамвайного вагона, а также применил ременную передачу вместо шестерен, что приводило к частым поломкам трамвая. Ряд других внутригородских дорог – например, в Вене в 1883 году, в Англии в 1884 году и в ряде других городов – был построен на основе проекта российского изобретателя. Да и само устройство трамвая сохраняло те же конструктивные особенности, предложенные Ф.А. Пироцким. До того времени, как появилось питание вагона от контактной сети.

Несмотря на распространение трамвайного транспорта в мире, в России с его введением не спешили. Во многих городах сохранялись конно-железные дороги. Единственным крупным городом, в котором не было своей конной железной дороги, оставался Киев. Город расположен на крутых холмах, поэтому применить лошадиную тягу во многих местах было невозможно. Когда изобретение Фёдора Пироцкого получило всеобщее признание, Киев обзавелся первым в России трамваем. Пущенный в мае 1892 года, он стал первым регулярно действующим трамваем в

России. В Петербурге трамвайное движение открылось только в 1907 году. Пуску трамвая предшествовали суды и выкуп городом прав у владельцев конно-железных дорог.

В Санкт-Петербурге Пироцкий проживал на Шпалерной улице, недалеко от места своей службы в Главном Артиллерийском Управлении. У него было много разного рода усовершенствований и по военной части, однако полностью список его разработок неизвестен. В книге Бориса Ржонсницкого «Федор Аполлонович Пироцкий» опубликован уникальный документ – «Схема электропередачи». На ней рукою самого изобретателя дана аннотация: «Проектировал Артиллерии Штабс-капитан Пироцкий. 23 июня 1874 года».

В наши дни об эксперименте Федора Аполлоновича Пироцкого напоминает копия вагона конки из Музея городского электрического транспорта. Свой №114 он получил случайно: конка именно с таким номером стала первым в мире электрическим трамваем, запущенным петербургским инженером.

М. Н. Величенко,
Г. А. Иванова

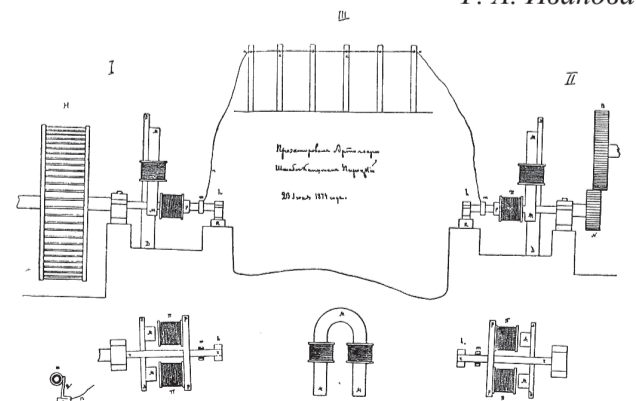


Схема электропередачи Ф.А. Пироцкого