

Санкт-Петербург

№ 14 (769) 19 октября 2018 года

РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО

MR7.ru

ТРАМВАЙ НАБИРАЕТ СКОРОСТЬ



Этот номер мы посвящаем работникам автомобильного и городского пассажирского транспорта, профессиональный праздник которых отмечают в последнее воскресенье октября. Праздник относительно молод — он существует с 2012 года, а вот профессия водителя трамвая и троллейбуса — гораздо дольше. Об истории появления в нашем городе «безрельсово-

го трамвая» расскажет наш постоянный автор писатель Дмитрий Мировпольский.

Гости сегодняшнего номера — поистине личности исторического масштаба. Владимир Яковлевич Ходырев в 80-е годы возглавлял Ленгорисполком и сделал очень много для развития городского пассажирского транспорта. В те же годы Юрий Николаевич Горлин руководил

«Горэлектротрансом». Корреспонденту «МР» он рассказал, что проблемы транспортных всегда помогали решать городские власти.

«Нужно бежать со всех ног, чтобы только оставаться на месте, а чтобы куда-то попасть, надо бежать как минимум вдвое быстрее!» — говорила Алиса — известная всему миру героиня сказок Льюиса Кэролла, и была совер-

шено права. В современном мире нужно прилагать гигантские усилия, чтобы не отстать от жизни. Нужно все время учиться, узнавать новое. Но значит ли это, что нужно отказаться от старого, оставить его в прошлом? Ни в коем случае.

Это подтверждает история трамвая — ему уже более 100 лет, а он все так же востребован. От рельсового транспор-

та пытались отказаться многие города мира, а к чему это привело, мы расскажем в материале «С ветерком и без водителя». Однако нам кажется, что водители трамваев будут нужны всегда. Как и специалисты службы пути, и кондукторы, и электрики, и все те, кто каждый день выводит на улицы Петербурга пассажирский транспорт. С праздником, уважаемые профессионалы!

Троллейбус, который идёт

Взгляд в прошлое: Безрельсовый трамвай



Дмитрий **Мирополюский**, писатель

В нашем городе безрельсовые трамваи, как иногда называли троллейбусы, связали Красную площадь и площадь Труда, смерть Сталина и юбилей города, наркома Кагановича и набережную Фонтанки, Ярославль и Сокольники... Но как им это удалось?

О ВДОХНОВЕНИИ

Неизвестно, какая из двух песен известна больше: «Я в синий троллейбус сажусь на ходу» Булата Окуджавы или «Троллейбус, который идет на восток» Виктора Цоя. Однако Булат Шалвович — автор из Москвы, а Виктор Робертович — наш земляк, поэтому в заголовок этой статьи внесена именно его строчка.

Вообще троллейбус не избалован вниманием поэтов-песенников. Поезда и самолеты вдохновляют творцов куда больше; кораблям и лодкам тоже посвящены множество поэтических строк; автомобили, мотоциклы и велосипеды, автобусы и трамваи обласканы авторами — троллейбусы же, которые перевозят ежедневно полмиллиона петербуржцев и гостей города по маршрутам общей длиной почти 550 км, пока остаются в тени.

О САМОМ ПЕРВОМ

Возможно, причина недостаточного внимания к троллейбусу — его относительная молодость: первая безрельсовая электрическая машина прокатилась по городу только в октябре 1936 года. Путь в 5,75 км пролегал от Красной площади по проспекту 25 Октября с поворотом на улицу Гоголя и дальше через бульвар Профсоюзов до площади Труда.

Красной площадью тогда называлась нынешняя площадь Александра Невского, проспектом 25 Октября — Невский проспект; улицей Гоголя была Малая Морская, и бульвар теперь тоже носит историческое название — Конногвардейский. Площадь Труда, того гляди, скоро будет переименована обратно в Благовещенскую, и ни одного топонима из первого маршрута первого городского троллейбуса на карте не останется.

УЧИТЕ МАТЧАСТЫ

Смысл прихода троллейбуса на подмогу старшему брату-трамваю понятен: он так же экологичен, только прокладывает рельсы и потом поддерживать их в рабочем состоянии не надо.

Троллейбус-пионер ЯТБ-1 был изготовлен в Ярославле. Москвичи решили не отставать, и стали собирать машины на Сокольническом заводе — их называли ЛК в честь народного комиссара путей сообщения Лазаря Кагановича. Один из таких троллейбусов производства СВАРЗ был подарен Ленинграду. Ещё 6 машин ЛК были произведены на ленинградском заводе ВАРЗ, чей коллектив имел опыт строительства трамваев. Правда, «Железному наркому» не повезло: вскоре один из троллейбусов его имени, пробив ограждение Фонтанки, рухнул в реку. Сгоряча тогда все модификации ЛК были сняты с маршрутов и списаны.

Да, первые троллейбусы ходили по четной стороне набережной Фонтанки, сворачивали на улицу Чайковского и по Литейному проспекту через Литейный мост везли пассажиров к Финляндскому вокзалу.

В СУРОВУЮ ПОРУ

Лютая зима 1941–42 годов обездвигила городской транспорт. Однако начальник Трамвайно-троллейбусного управления Михаил Сорока, легендарный инженер и организатор, предложил использовать троллейбус для помощи блокадному городу. Еще в конце XIX — начале XX века зимой через Неву ходил трамвай: рельсы вмораживали в лед. Сорока собирался пустить троллейбусы по льду Ладожского озера: громадные машины без сидений могли перевозить намного больше грузов, чем полуторки. Вморозить

в лед столбы и перекинуть по ним электрические провода технически было вполне возможно — Михаил Хрисанфович сумел проложить на Ладоге кабель, который питал город и поддерживал бы движение троллейбусов. По решению Военного совета Ленинградского фронта доставку кабеля к берегам Ладоги Трамвайно-троллейбусное управление обеспечивало совместно с управлением Октябрьской железной дороги. При этом Сорока был одним из тех, кто нес личную ответственность за выполнение этой задачи. Следующей зимой (речь идет о зиме 1942 года) все было готово, и лишь по множеству объективных

До конца 1950-х годов существовало ограничение на количество пассажиров в салоне, и сверх нормы на остановках в салон никого не пускали.



ФОТО ИЗ АРХИВА МУЗЕЯ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

причин уникальный проект на Дороге Жизни так и не реализовали.

В МИРНОЕ ВРЕМЯ

После войны город восстанавливался, и пассажирские перевозки переживали расцвет. Троллейбус успешно осваивал новые направления: вместительные электрические машины курсировали не только в центре, но и на Петроградской стороне, и на Выборгской, и на Васильевском острове, и на юго-западе, и на Охте... Интересно, что до конца 1950-х годов существовало ограничение на количество пассажиров в салоне, и сверх нормы на остановках никого не сажали.

К 250-летию города на Неве из Москвы пришел подарок — троллейбус с заковыристым названием СВАРЗ-ТБЭС-ВСХВ. Этот шикарный двухдверный монстр был разработан Сокольническим вагоноремонтно-строительным заводом как Троллейбус Экскурсионный Сокольнический, поскольку предназначался для обслуживания внутренней линии на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке (позднее ВДНХ). Машина хорошо зарекомендовала



ФОТО ИЗ АРХИВА МУЗЕЯ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

мало кому известно, что по этой дороге исправно ходят троллейбусы с берегов Невы.

В конце 1980-х годов схожий проект готовился и в нашем городе: сначала троллейбус должен был появиться в Гатчине, а со временем тамошней сети предстояло объединиться с общегородской. Однако понятно, что в начале 1990-х, когда действовал принцип «не до жиру — быть бы живу», о проекте благополучно забыли. Нынешнее состояние и, главное, пропускная способность дорог не оставляют надежды на его реанимацию.

ЕДЕМ В БУДУЩЕ

Инженеры уже разработали машины, способные тянуть на аккумуляторах 7,5 км с полной загрузкой, а в аварийном режиме — вдвое больше. Кроме того, они могут подзаряжаться во время движения под контактной сетью по маршруту с пассажирами, так что им не требуется дополнительного времени на подзарядку. Городом заказаны 115 таких электробусов, и первые из них работают в порядке эксперимента на шести постоянных и одном временном маршруте. СПб ГУП «Горэлектротранс», которое управляет городским троллейбусным хозяйством, возлагает на электробусы с динамической подзарядкой определенные надежды.

Счастливого пути!



О ТОЧНОСТИ

mp

Каждое утро в 5:01 от проспекта Ветеранов отходит первый троллейбус, и только в 0:58 последний из них останавливается на улице Пионерстроя. Больше 1500 водителей обслуживают городские маршруты и проезжают за день в общей сложности больше 81 тысяч км. Многие машины в духе времени оборудованы бесплатным Wi-Fi: скорость на приеме 100 Мбит/с и на передаче 50 Мбит/с позволяют пассажирам городского троллейбуса не скучать.

ФОТО: СПб ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»



ПОМЕРЯЕМСЯ ДЛИНОЙ

Не секрет, что самый длинный троллейбусный маршрут в мире — это 86 км между Симферополем, столицей Крыма, и курортной Ялтой. Зато

Больше не оторван от города

Инфраструктура: Во время ремонта Тучкова моста Трамвайный парк № 3 спас Васильевский остров от транспортной блокады

Ольга Боброва

Демонтаж трамвайных путей, который случился в Петербурге в 90-е годы прошлого века, довольно серьезно отразился на Василеостровском районе. Некогда занесенный в Книгу рекордов Гинесса как остров с самой разветвленной трамвайной сетью в мире (с перекрестка Среднего проспекта и 8–9 Линий можно было уехать на трамвае в любую сторону), потерял почти все рельсы. «В итоге на острове осталось только две конечные станции — Детская улица и улица Кораблестроителей. Нагрузка на старейший парк города, расположенный на Среднем проспекте, резко упала, он был, по сути, законсервирован и работал как запасная площадка парка имени Блохина», — рассказывает и. о. директора Трамвайного парка № 3 Артём Михайлов.

Однако, когда в 2016-м году Тучков мост ставили на капитальный ремонт, а вместе с тем закрывалась и станция метро «Василеостровская», встал вопрос о транспортной доступности острова для пассажиров. И тогда родилась идея реанимации Василеостровского трампарка.

— Я как раз разрабатывал этот проект, — вспоминает Артём Михайлов. — Мы решали, какие нам для этого понадобятся вагоны, какую реконструкцию надо провести в депо (а комплекс зданий пар-

ка — это памятник архитектуры, и каждый шаг надо было согласовывать с КГИОП). В итоге у нас появился проект сокращенного маршрута № 6, который должен был идти до трамвайного съезда в створе Тучкова моста, где можно было бы разворачиваться без кольца. Мы соединяли таким образом три станции метро, расположенные на острове. А трамвайные съезды были уложены с обеих сторон переправы, то есть маршрут сохранился и с Петроградской стороны.

С реновацией парка два года назад Васильевский остров теперь не зависит от работы станций метро и мостов

Специально для этого проекта за собственные средства «Горэлектротранса» было закуплено 16 уникальных трамвайных вагонов с дверьми по обе стороны бортов. Усть-Катавского вагоностроительного завода. Особенность таких трамваев (их, кстати, стали называть «трамваями тактического назначения») в том, что их можно соединять и делать парный поезд. Водители при подъезде к окончанию линии (где был уложен съезд) просто переходили в другой вагон, переключали кабину, сажали пассажиров и ехали в обратную сторону. Еще 14 вагонов распространенной модели ЛМ-68М модернизировали на Октябрьском электровагоноремонтном заводе, сделав

своеобразный эксклюзив. А шесть вагончиков-челноков модернизировали собственными силами «Горэлектротранса» — они работали на коротком маршруте 6А с другой стороны моста, подвозя пассажиров от проспекта Добролюбова до Финляндского вокзала.

Пассажиропоток трамваев № 6 и 6А, взявших на себя повышенную нагрузку в условиях ремонта Тучкова моста, за лето 2016 года составил более 1,2 млн пассажиров. Это на 15 процентов больше, чем при штатной работе маршрута № 6, соединяющего улицу Кораблестроителей с площадью Ленина — до ограничения движения по переправе. При этом обслуживание и текущий ремонт подвижного состава проводились в Василеостровском парке, для чего он и реконструировался — под строгим контролем КГИОП.

В итоге во время ремонта переправы по Васильевскому курсировали 30 вагонов 6-го маршрута, и петербуржцы прекрасно пережили двухлетнюю «блокаду» острова. Надо заметить, что Василеостровской трамвайный парк (официально — вторая площадка Трамвайного парка № 3) — единственный объект транспортной инфраструктуры на острове. С реновацией парка два года назад, в июне 2016-го, Васильевский остров перестал быть автономным для общественного транспорта: теперь он не зависит от работы станций метро и мостов.

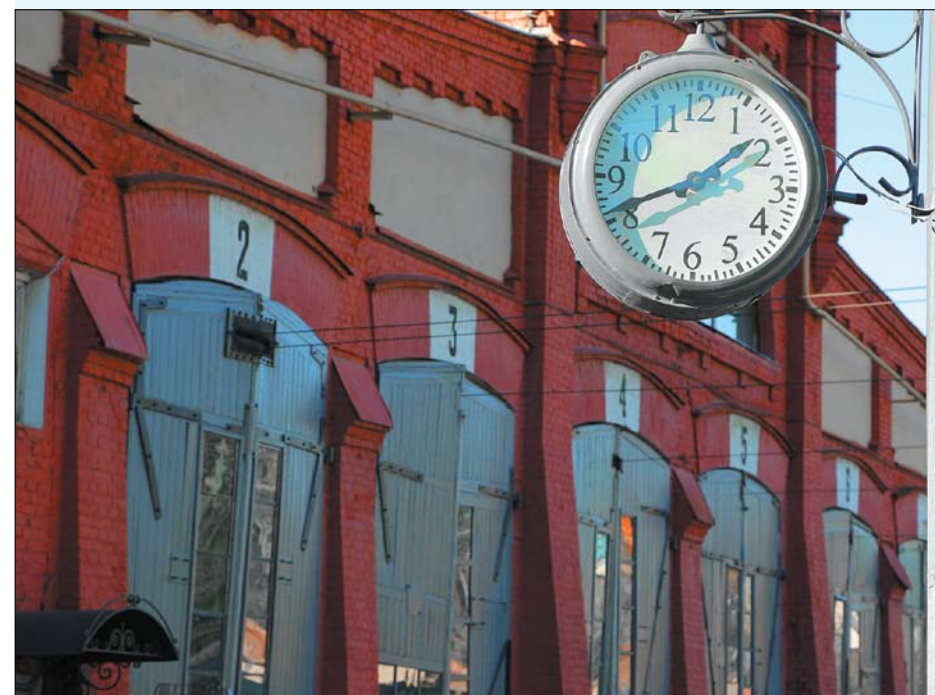


ИСТОРИЧЕСКИЙ ФАКТ



Музей
электрического
транспорта

В 2007 году старейший парк Северной столицы, откуда в 1907 году вышел первый трамвай, практически перестал действовать как выпускающая площадка. Его использовали лишь для непредвиденных ситуаций — при поломке вагона или при дорожно-транспортных происшествиях, когда трамваю необходимо было развернуться и продолжить движение. Однако жизнь легендарного трампарка не остановилась: здесь в одном из старинных депо находится прекрасный Музей городского электрического транспорта, где собрана уникальная коллекция ретро-трамваев и троллейбусов. Среди них — знаменитые трамваи «Американка» и «Стиляга», «бабушка» трамвая конка, единственный сохранившийся троллейбус 1936 года ЯТБ-1 с деревянным кузовом и другие любимые горожанами модели.



«В РАБОТЕ БЫЛИ НАСТОЯЩИМИ ФАНАТИКАМИ!»



ФОТО ОЛЕГА СЕМЁНОВА

Портрет профессионала: Юрий Горлин руководил Трамвайно-троллейбусным управлением Ленинграда более 20 лет

Мария Алексеева

Он с отличием окончил ЛИИЖТ и работал на железной дороге. Но однажды жизнь Юрия Горлина повторила знаменитый плакат времен СССР: «Партия сказала «надо». «Есть», — ответил Горлин и вместе с «Горэлектротрансом» пережил и крушение Советского Союза, и угрюмые 1990-е годы. Несмотря на все трудности, сегодня он с большой теплотой говорит и о своей ответственной работе, и главное, о сотрудниках и соратниках.

— Юрий Николаевич, что вспоминается из рабочих будней в первую очередь?

— В первую очередь — все-таки люди, с которыми я работал. Тогда еще были живы приемы и методы, которые появились во время блокады Ленинграда, были живы блокадники — хоть и немногие. А это люди особые.

Они рассказывали, что после прорыва блокады Ленинграда, а потом и окончания войны разруха, в том числе и в сфере транспорта, была очень быстро преодолена. Повезло, что к нам, в ТТУЛ, поступила целая партия демобилизованных моряков — подводников, а они в основном оказались электриками и восстановили троллейбусное движение буквально в считанные месяцы. Вообще, фанатизм в работе, говорят, был страшный — истосковался народ по мирному труду. А блокадники учили работать остальных, и все на них равнялись.

Лихие 90-е, будь они неладны, мы пережили только потому, что были такие энтузиасты, профессионалы, специалисты высокого класса. Город финансировал для нас только фонд заработной платы — и то нерегулярно — и оплату электроэнергии. На запчасти и прочие расходы практически ничего не выделяли. Но своими силами нам удалось развить кооперацию: каждый парк делал определенные запасные части, ремонтировал узлы и агрегаты. Начало такому было положено в блокаду, и только за счет этого мы не упали в пропасть.

— Ленинград стал трамвайной столицей мира в вашу бытность директором. Как удалось добиться такого результата?

— Во многом это заслуга городских властей. На 80-е годы пришелся расцвет блочного жилищного строительства, появлялись новые жилые районы — и в них сразу строились трамвайные линии. В новостройки сначала приходил трамвай, и только потом жилье вдоль рельсов строилось. На проспекте Косыгина трамвайную линию проложили, когда там еще болото было — не было тротуаров и проезжей части. И народ ходил по путям. В год появлялось по 10 — 15 километров новых трамвайных путей, и по 40 километров линий в год мы ремонтировали.

Когда стали развиваться окраины, стали увеличиваться и пассажиропотоки. А у нас не было подвижного состава большой вместимости. Проблему решили так: мы организовали 84 трехвагонных трамвайных поезда — три вагона сцепляли вместе. А это не так-то просто, потому что необходимо синхронизировать системы управления поездом.

А еще мы создали троллейбусные поезда, то есть два сцепленных троллейбуса. Всего с 1982 по 1991 год было изготовлено 119 поездов, на улицы города ежедневно выходили более 80 таких машин. Потом появились троллейбусы-«гармошки», и необходимость в троллейбусных поездах отпала.



— А вы сами были жестким руководителем?

— Жестким, но справедливым — так говорят. Увольнял очень редко — вызывал, беседовал, объяснял. И за всем предпочитал следить лично — не настолько это было большое хозяйство. Потом удалось создать коллектив руководителей — предприятий, парков, служб. А они делали свои коллективы. И поэтому все работало.

Поскольку я сам железнодорожник, мы многое переняли от железной дороги. Например, когда я увидел объемы работы: сколько людей мы перевозим, сколько машин имеем — то понял, что надо срочно создавать аварийную службу. На железной дороге, если встают поезда — есть специальное подразделение, которое восстанавливает движение. В ТТУЛ эта служба была, но мы ее нарастили и оснастили. Коллектив там тоже был хороший, фанатичный, и потому, когда что-то случалось, движение очень быстро восстанавливали.

— То есть вы не планировали заниматься городским общественным транспортом?

— Я пришел на должность директора ТТУЛ в 1982 году. Был тогда заместителем главно-

го инженера Октябрьской железной дороги. Но однажды меня вызвали в Ленгорисполком, и его председатель Лев Николаевич Зайков предложил возглавить работу городского электротранспорта. Я стал объяснять, что я вообще-то железнодорожник, а он мне говорит: «А я, думаешь, кто? Сказали надо — значит надо». Он ведь раньше тоже директором объединения «Ленинец был», пока руководить городом не поставили.

— Какие еще свои нововведения можете отметить?

— Будучи уже президентом Международной ассоциации предприятий городского электротранспорта (МАП ГЭТ), я ездил на международные семинары. И на одном из таких мероприятий в Брюсселе увидел, что коллеги приспособили железнодорожную машину для выправления путей к работе на трамвайных путях. В СССР такие машины — ВПРС-500 (выправочно-подбивочно-рихтовочная) делало министерство среднего машиностроения — не больше 20 в год, и 18 получали военные. То есть две остается на все железные дороги, так что в Госплане на просьбу выделить такую машину Ленинграду мне просто

сдачи раз быстрее и качественнее, чем вручную. Потом у нас стало две таких машин. Но этот опыт в СССР больше никто повторить не смог, а у нас в городе одна до сих пор работает. Кстати, машина это сложная, а механика для нее не было. Тоже сманили с железной дороги — дали квартиру.

— Как бы вы оценили сегодня состояние городского электротранспорта? На что нужно обратить внимание, сделать упор?

— Будущее — за скоростным трамваем. Но скоростной не должен иметь пересечения с автомобильными магистралями в одном уровне, а такого в Петербурге пока не достичь.

Вообще Ленинград был родоначальником скоростного трамвая. Первой стала линия до Стрельны, вторая — в Озерках. Города там не было, поэтому не было пересечений с другими видами транспорта. Но когда построили улично-дорожную сеть, появились переезды, трамвай из скоростного превратился в ускоренный. Сейчас в городе тоже нельзя обойтись без таких пересечений, поэтому надо идти по пути выделения трамвайных путей. Предоставлять их только для трамваев и для экстренных служб.

Что меня радует — так это использование новой технологии прокладывания трамвайных путей на бетонном основании. Мы в свое время долго ее внедряли, и никак было не убедить руководство, что если разрешить автомобилям ездить по трамвайным путям, то их надо строить по СНиПам автодороги, а не трампуей. Первым мы тогда сделали Литейный проспект, километр пути тогда стоил по этой технологии миллион долларов. Потом было миллион евро, а сейчас уже и не знаю. Но на это идут: линии на Наличной улице уже 12 лет, а стоит как пасхальное яичко. То есть это дорого, но окупается.

— Вы часто передвигаетесь на трамвае?

— Я много лет за рулем и чаще езжу на машине. Но вообще трамваем пользуюсь с удовольствием. Как то мы встретились в приемной Ходырева (президент некоммерческого партнерства «Транспортный союз Северо-Запада», с 1983 по 1990 гг. - председатель исполкома Ленинградского городского Совета народных депутатов. — Прим. ред.) с директором «Электросилы» Борисом Николаевичем Фоминым, вот он мне тоже рассказывал: «Люблю трамвай! Беру внучку, садимся и едем-катаемся». Кстати, так многие делают: город видно и безопасно.



ПОЗДРАВЛЯЮ ВСЕХ ПЕТЕРБУРЖЦЕВ С ДНЁМ РАБОТНИКА АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА!

Сотрудникам скажу: вы очень нужны городу, у вас очень почётная и ответственная работа. И если есть в ней какие-то трудности, преодолевайте их, относитесь с любовью и с достоинством к своей службе. Вам очень повезло, что вы работаете в этой отрасли. А пассажирам, жителям города хочу пожелать, чтобы они больше пользовались городским электрическим транспортом и лучше оплачивали проезд.

МР, в свою очередь, поздравляет Юрия Николаевича с профессиональным праздником. Несмотря на почтенный возраст, а 18 ноября Юрию Николаевичу исполнится 82 года, он не просто «в строю», но активно участвует в жизни и развитии «Горэлектротранса» и задает планку молодым.



Персона номера: Владимир Ходырев убежден, что «за наземным электротранспортом — будущее городов»

Петербургу нужен трамвай

Иван Петров

Кто, как не Владимир Ходырев, председатель Ленгорисполкома в 80-е, когда город получил титул Трамвайной столицы мира, знает о реальной роли электротранспорта в

жизни мегаполиса. Самая большая протяженность трамвайных путей, огромные пассажиропотоки, рекорды трамваестроения. При Владимире Ходыреве отрасль получила мощный импульс развития, заложен заряд прочности, который позволил в постпе-

рестроечные годы сохранить стабильность в работе электротранспорта. Современное развитие трамвайных и троллейбусных систем должно стать продолжением лучших транспортных традиций Петербурга, считает Владимир Яковлевич.

— Владимир Яковлевич, почему в Петербурге, да и вообще в России, самый живой интерес у общественности неизменно вызывает будущее электрического транспорта, что особенного трамваи и троллейбусы привносят в транспортную систему?

— Ни для кого не секрет, и об этом нужно говорить открыто, что в 1990-е и в начале двухтысячных годов электротранспорт переживал не лучшие времена: от него отказывались, его намеренно — по недомыслию, а порой просто в погоне за чужими примерами — уничтожали, в результате чего было нарушено поступательное развитие отрасли. И, конечно, на транспортников в этот период возлагалась огромная ответственность по спасению и сохранению трамваев и троллейбусов в наших городах. Сегодня негативную тенденцию удалось остановить. Во всем мире уже поняли, что именно электрический транспорт — локомотив развития городской среды. Это перевозка пассажиров в комфортных условиях, плюс каждая поездка обходится дешевле.

— Вы в свое время настояли на сооружении трамвайной эстакады при съезде с Володарского моста, чтобы трамваю не мешали автомобили. По сути, предвосхитили решение типичной проблемы наших дней, когда магистрали с трудом пропускают увеличенный поток машин.

— Да, и теперь трамвай, который у нас простодушно и по незнанию любят обвинять в пробках, здесь демонстрирует полную состоятельность такого мнения. На Володарском мосту потоки разведены, сотни пассажиров спокойно проезжают на трамвае, а машины все равно стоят в пробке.

— Каких технологических решений сегодня не хватает транспортной системе, чтобы она была удобной и пассажирам, и автомобилистам?

— Трамвайные и троллейбусные линии должны быть выделенными, чтобы электротранспорт получил возможность пользоваться установленным приоритетом не на словах, а на деле. Тогда на городских магистралях будет комфортно всем участникам движения, и места будет много для всех: горожане будут с большей охотой передвигаться на общественном транспорте, жители пригородов и гости города предпочтут оставлять машины на пе-

рехватывающих стоянках. Нужно продвигать эту тему, чтобы побуждать общественный транспорт к должному развитию. Тогда наши города будут дышать, будут двигаться, в них будет проще и комфортнее жить.

— Что нужно делать для продвижения?

— Значительным подспорьем в решении первоочередных задач, которые стоят перед отраслью, должна стать постоянная и действенная обратная связь с органами государственной власти. Например, в нашей стране действует Международная ассоциация предприятий городского электрического транспорта, объединяющая уже почти 30 лет профильных специалистов в этой теме (директор СПб ГУП «Горэлектротранс» Василий Остряков — президент МАП ГЭТ, Ю. Н. Горлин, ранее возглавлявший МАП ГЭТ, сейчас почетный член Ассоциации — прим. ред.) По линии МАП ГЭТ можно делать это взаимодействие эффективным, предлагать качественные законодательные положения и алгоритмы исполнительских практик, формировать банк данных инновационных и успешных технологий.

Нужно, чтобы представители власти имели доступ к актуальной и полной информации об отрасли, были погружены в ее текущие задачи, владели механизмами разрешения проблем, а предприятия ГЭТ учились бы не на своих ошибках, а широко использовали опыт передовых компаний.

— Есть ли гарантия, что электротранспорт оправдает такие смелые надежды, если на него сделают ставку и начнут пересматривать транспортную систему в комплексе? Будет трудно «отыграть назад», в случае чего.

— Очевидно, что за наземным электротранспортом — будущее городов. К примеру, скоростная трамвайная линия, построенная отдельно от автодороги с частотой остановок от одного километра, по скорости перевозки пассажиров способна составить конкуренцию метро, а строительство такой линии обойдется намного дешевле, чем прокладка тоннеля под землей. Но развитие электротранспорта сегодня значительно отстает от развития города. Прирост населения, уровень автомобилизации, быстрыми темпами развивающееся жилищное строительство — все это требует гармонизированного развития инфраструктуры.

ФОТО ОЛЕГА СЕМЁНОВА



ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ – САМЫЙ ЭКОНОМИЧНЫЙ

В долгосрочной перспективе использование электротранспорта с его провозной способностью, большим сроком эксплуатации и нехитрым обслуживанием обходится в разы дешевле. Конечно, при грамотном подходе к организации городской инфраструктуры. Очевидно, что экологичный, быстрый, безопасный, удобный электротранспорт должен всегда быть в приоритете. И с точки зрения финансирования, и с точки зрения каркаса транспортной системы, и с точки зрения культуры на дорогах.

ФОТО ОЛЕГА СЕМЁНОВА



Владимир Яковлевич Ходырев возглавлял Ленгорисполком в 1983–1990 гг. Сегодня он продолжает вкладывать знания, энергию, богатый политический и управленческий опыт в вопросы транспортной отрасли, которые ставят перед ним обязанности президента Транспортного союза Северо-Запада.

С ветерком и без водителя

Мировой опыт: Европа и США признали отказ от трамвая исторической ошибкой

Мария Алексеева

История электрического транспорта в мире насчитывает всего чуть больше века. Почетное звание пионера делят между собой монорельсы и трамваи. Сначала, как все новое, электрические вагоны пользовались бешеным успехом. Затем богатейший мир предпочел общественному транспорту частный, а потом осознал истину в словах Энрике Пеньялосы, известного урбаниста, экс-мэра колумбийской столицы Боготы: «Развитая страна — это не та, где у бедных есть машины, а та, где богатые пользуются общественным транспортом».

Электрический транспорт сегодня есть в большинстве стран мира: метро, трамвай, электрифицированная железная дорога, в том числе скоростные пригородные электрички. В столице Франции работает электрический фуникулер, который формально является частью городской подземки, но поднимает пассажиров на Монмартр по поверхности.

В 1960е — 1970е годы трамвай пережил упадок: рельсы демонтировали, трамваи с улиц убрали.

А сейчас мир будто проснулся. Очень показательный пример 2016 года: возвращение трамвая в Вашингтон после почти полувекового перерыва. А до этого за последние пять лет трамвайные рельсы проложили на улицах Атланты и города Шарлотт в Северной Каролине. В Нью-Йорке планируется открыть 26-километровую трамвайную линию.

Интересно, что в штате Вашингтон для движения трамваев решили приспособить энергию ветра. В 2017 году была обнародована идея закупать электричество у соответствующего производителя. Необходимость такого шага эксперты обосновали целью увеличения доли возобновляемых источников энергии в американской энергетической системе как страховки на случаи природных катастроф или терактов.

Берлинский трамвай — старейший в мире (из действующих систем городского электрического транспорта). В свое время ему очень не повезло: после раздела Германии на ФРГ и ГДР в Западном Берлине все трамвайные линии постепенно закрыли. Сейчас в этой части горо-

да существует всего две, и они — продолжение маршрутов, выходящих из-за больше не существующей Берлинской стены.

Но зато в Берлине уже разработана специальная программа реформирования инфраструктуры города, которая предполагает восстановление или прокладку новых путей в западную часть города. Инновация, которую хотят внедрить немецкие инженеры — рельсовый городской транспорт без водителя.

Понятно, что основное достоинство электрического транспорта — экологичность. Трамвай и его потомки не только избавляют города от выхлопных газов, но и берегут нефть. Которой, кстати, по оценкам футуристов, на земле осталось не более, чем на 50 лет интенсивного потребления.

В Париже от трамвая в свое время тоже избавились — ликвидация рельсового транспорта в конце 1930-х годов рассматривалась как способ борьбы с пробками. Но в последние годы французская столица изо всех сил борется с загазованностью города — с начала 2017 года там введены специальные правила,



КСТАТИ

В этом году именно на профильной выставке в Берлине «ИнноПром-2018» были представлены новые российские трамваи — 34-метровый трамвай 71-934 «Лев» и 17-метровый 71-911ЕМ «Львенок». Оба собраны на новом Невском заводе электрического транспорта, который заработал в нашем городе в мае. Здесь уже собрано более 40 вагонов. Среди них и «Витязи-М» поставки этого года для Петербурга.

прокатиться на таком же быстром и тихом трамвае, как в Париже по Литейному проспекту или вдоль Александровского парка — рельсы на Адмиралтейском проспекте были проложены во времена последнего российского императора и убраны при первом губернаторе Санкт-Петербурга. Остался кусочек — как памятник первой ветке городского трамвая.

САМ СЕБЕ ЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО

НОВЫЕ ИННОВАЦИОННЫЕ ТРОЛЛЕЙБУСЫ ПОЗВОЛЯЮТ СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ МАРШРУТНУЮ СЕТЬ ГОРОДА

Мария Алексеева

Петербуржцы уже совершенно привыкли к новому облику городских троллейбусов. Никого больше не удивляет, что большие синие машины могут двигаться по улице, не держась за контактную сеть штангами-рогами. Новые троллейбусы с увеличенным автономным ходом — или, по-другому, электробусы с динамической подзарядкой — приходят в те районы города, где раньше троллейбусов просто не было. И обживают привычные горожанам маршруты, ведь новые машины удобнее, вместительнее и с дополнительными услугами на борту. Например, в них можно подзарядить телефон с помощью USB-порта, а маршрут и нужную остановку — узнать через WiFi.

Такие электробусы с динамической подзарядкой недавно пришли на маршруты №№ 18 и 43.

— Маршрут № 43 был открыт 31 декабря 1975 года и работал в северных районах Ленинграда. Его трасса за всю историю менялась семь раз, а в течение 1979 года за числом «43» значилось: «маршрут закрыт», — рассказывают в петербургском «Горэлектротрансе». — На нынешней трассе от площади Ленина до Ха-

санской улицы троллейбусы работали уже более десяти лет, и вот теперь в истории маршрута происходит качественно новое изменение.

Часть трассы инновационные машины проходят под контактной се-

двигаться без контактной сети позволила продлить маршрут № 43 через Российский путепровод и Российский проспект до станции метро «Улица Дыбенко» и конечной остановки «Река Оккервиль».

на борту повезли пассажиров от железнодорожной станции Ручьи к метро «Лесная». На автономном ходу электробусы движутся по проспекту Маршала Блюхера, не оборудованном контактной сетью.

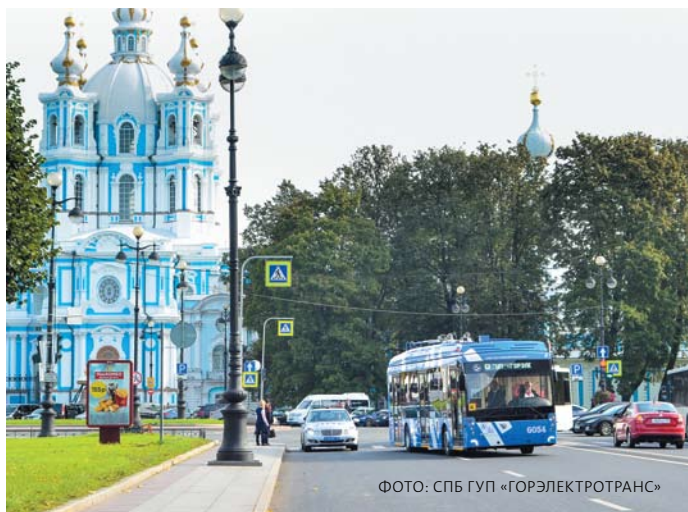


ФОТО: СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

- Первый маршрут электробусов с динамической подзарядкой открылся в Петербурге 12 декабря 2017 года: № 23 связал со станцией метро «Комендантский проспект» новые жилые кварталы на Богатырском и Шуваловском проспектах.
- Тогда же, в декабре, ещё один маршрут открылся на юго-западе Петербурга: № 41 связал станцию метро «Кировский завод» с микрорайоном «Балтийская жемчужина».
- В феврале 2018 года электробусы с динамической подзарядкой поехали по маршруту № 2 в квартал «Юбилейный». В апреле заменили трамваи на маршруте № 12 на время ремонта путей на проспекте Авиастроителей.

тью, заряжая при этом аккумуляторную батарею, а часть — с опущенными токоприемниками в режиме автономного хода. И возможность

А маршрут № 18 теперь соединяет Калининский и Выборгский районы. В конце лета электробусы с динамической подзарядкой и номером «18»

— При этом маршрутная сеть в Калининском районе изменилась в комплексе: был также продлен маршрут «классических» троллей-

бусов № 16 по Пискаревскому проспекту до конечной станции Ручьи, — добавили специалисты.

Еще одна удобная для пассажиров новинка — изменение маршрута № 17, кольцо которого находится у Казанского собора. Несколько месяцев назад со стен храма сняли крепления контактной сети — десятилетиями от них нельзя было отказаться, но новая техника дала такую возможность. Поэтому стало возможно «спрямить» трассу движения троллейбусов.

— Теперь движение будет начинаться сразу же по Казанской улице в сторону Гороховой улицы, минуя набережную канала Грибоедова и переулок Сергея Тютенина, — пояснили в «Горэлектротрансе». — Движение по маршруту таким образом ускорится, а водителям электротранспорта не придется преодолевать узкий участок в переулке Тютенина, зачастую загроможденный машинами в нарушение запрещающих знаков.

Тем, кто пользуется маршрутом № 17 нечасто, стоит знать, что из-за изменения трассы движения троллейбусов изменилось и место остановки для пассажиров. Первая обязательная остановка на маршруте переносится с Казанской площади к Воронихинскому скверу.

«Скорая» для трамвая

Шесть минут: Пришел, увидел, устранил

Ольга Гридасова

Любой из нас решит, что аварийно-ремонтная служба возникла одновременно с появлением на улицах города трамваев и троллейбусов: как любой транспорт, они ломаются, изнашиваются, «капризничают», и потому рядом всегда должен быть профессионал своего дела — человек, понимающий специфи-

ку и работу городского электрического транспорта до мельчайших деталей. Собственно, такие специалисты были всегда, но только в середине 80-х в Горэлектротрансе появилась Аварийно-восстановительная служба. Её возглавил Александр Майоров. По сути, он создал это подразделение в его нынешнем виде. С тех пор профессиональные стандарты с каждым годом лишь растут, что отражают специальные курсы мастерства среди бригад АВС.

Стабильная работа электротранспорта — а это более семи сотен трамвайных вагонов — немыслима без собственной «скорой помощи». Современные «аварийщики» быстро вернут на рельсы и вагон, служивший горожанам верой и правдой многие годы, и трамвай последней модели, низкопольный, который вышел на улицы Петербурга совсем недавно. А если вагон пострадал на линии во время ДТП или после падения дерева на контактную сеть — и тут аварийщики восстанавливают всё быстро и качественно. Даже когда на улице происходит прорыв трубы, то и здесь работают бригады АВС: с помощью современных мотопомп откачивают воду, освобождая электротранспорту дорогу.

Словом, специалистов АВС сегодня не зря называют «трамвайной скорой»: при ликвидации аварийного случая им важно работать слаженно и оперативно. Ежегодно «Горэлектротранс» проводит конкурсы профессионального ма-

стерства среди бригад аварийно-восстановительной службы, и недавно были подведены итоги сентябрьского соревнования. На первом этапе конкурса участники должны были показать свои знания теории — пройти тесты и сдать теоретические экзамены на знание тех-

по какой-то причине заклинивает колесную пару).

В этот раз лучше всех с заданием справилась бригада Сергея Борисова в составе Михаила Цветкова, Станислава Лягина, Александра Веткина и водителя Игоря Эндена (на фото). Вместе они ликвидировали аварийный случай за 7 минут и 34 секунды, допустив в процессе работы наименьшее количество ошибок.

Бригадир Сергей Борисов пришел в АВС сравнительно недавно — всего три года назад, по совету друзей. Бригадиром стал год назад, но, как показал конкурс, его подчиненные — крепкий коллектив профессионалов, которому по плечу выполнение самых сложных задач.

«Почему мы победили? Считаю, бригада наша идеально подобрана, к тому же мы регулярно тренировались», — коротко объясняет секрет успеха бригадир Борисов. Сегодня Аварийно-восстановительная служба — передовое подразделение «Горэлектротранса».

Сегодня Аварийно-восстановительная служба — передовое подразделение «Горэлектротранса».



К ИСТОРИИ ВОПРОСА

Свою историю Аварийно-восстановительная служба ведёт с февраля 1941 года, когда приказом начальника Трамвайно-троллейбусного управления М. Х. Сороки аварийная бригада Службы движения была объединена с центральным пунктом линейных слесарей Службы подвижного состава. В 1983 году с приходом Александра Константиновича Майорова началось стремительное техническое преобразование подразделения. Именно тогда в службе появилась первая машина с гидроподъемником, до этого работали вручную. Александр Майоров возглавлял АВС больше 30 лет — вплоть до последнего дня своей жизни.

нологических карт, инструкций по охране труда и законодательства. В финале аварийщики демонстрировали свои практические навыки: в этом году конкурсанты выполняли постановку низкопольного вагона на аварийные тележки (такое необходимо в «реальной жизни», если

налоговых карт, инструкций по охране труда и законодательства. В финале аварийщики демонстрировали свои практические навыки: в этом году конкурсанты выполняли постановку низкопольного вагона на аварийные тележки (такое необходимо в «реальной жизни», если

Сегодня Аварийно-восстановительная служба — передовое подразделение «Горэлектротранса».

ИНТЕРЕСНО! ТРИДЦАТЬ НОСОРГОВ

В Мельбурне (Австралия), где сегодня находится самая разветвленная трамвайная сеть в мире, на улицах города и на официальных ресурсах предприятия Yarra Tram организована кампания, призванная напомнить пешеходам и водителям о мерах безопасности во время движения рядом с трамвайными путями. В роликах и баннерах указывается, что вес одного вагона может равняться 30 африканским животным-тяжеловесам. Интересно, что еще в 90-х годах именно носорог был взят за основу символики Аварийно-восстановительной службы петербургского «Горэлектротранса», став талисманом и визитной карточкой службы.



ФОТО: СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»



ФОТО: СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

транса». Здесь помнят слова одного из бригадиров Владимира Паруева, который во время празднования 75-летнего юбилей АВС сказал, выражая суть работы «трамвайной корой»: «Пришёл, увидел, устранил». Кстати, средний возраст работников

службы — 38 лет, а среднее время ликвидации случая — 6 минут 18 секунд. За пять лет скорость устранения аварии выросла больше, чем на минуту. А цену каждой минуте в пути хорошо знают и пассажиры, и сами транспортники.

Слесарь по ремонту подвижного состава Аварийно-восстановительной службы **Валерий Акимович Василец** в числе других своих коллег представлен в этом году к награждению Почётной грамотой губернатора Санкт-Петербурга ко Дню работника автомобильного и городского пассажирского транспорта.



ФОТО: СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

О ПУТИ В ПРОФЕССИЮ

«В Аварийно-восстановительной службе я работаю с 1978 года. Пришел, когда она еще называлась Цехом линейно-аварийного ремонта. Поскольку у меня тогда знаний особых в этой области не было, меня первым делом направили в не самый крупный трампарк № 3. Там я примерно два с половиной месяца изучал все наглядно, руками пробовал, брал в библиотеке книжки по соответствующей теме. И вот так постепенно овладевал знаниями. Потом перешел уже в бригаду».

О СВОЕЙ РАБОТЕ

Наша работа заключается в обеспечении бесперебойной работы городского электротранспорта. Если случаются какие-то проблемы — столкновение или неисправность — мы должны их в кратчайший срок ликвидировать и восстановить движение. При этом от момента вызова и до момента прибытия на место необходимо быть внутренне подготовленным к той аварии, которую нужно ликвидировать. Мы обсуждаем ее с ребятами еще в пути, сидя в машине. Решаем, какие моменты могут быть важными и готовим нужный инструмент».



ТРАМВАЙ — ЭТО СОВ



Никто не станет спорить с тем, что ни один современный мегаполис не сможет жить без общественного транспорта. И любому взрослому, а может и ребенку, понятно, что от того, какой именно транспорт в его родном городе развивается, зависит качество его жизни: хорошо развитый и быстроходный экономит нам время, а экологически чистый позволяет дышать свежим воздухом. Вот трамвай как раз — один из самых экологически надежных видов транспорта и при этом самый вместительный. По данным специалистов, по рельсам можно обе-

спечить комфортную перевозку до 18 тысяч пассажиров в час, а при увеличении длины трамвайного поезда до 90–120 метров, как это сделали в ряде городов мира, в течение часа трамваем смогут воспользоваться 50–60 тысяч человек. Именно по этой причине в десятках городов Германии и Франции даже пересмотрели планы развития метро и заменили его современным трамваем с тоннельными и эстакадными участками. За последние 30 лет в 140 городах мира создали новые сети трамваев и троллейбусов.

УЧАСТНИКИ КРУГЛОГО СТОЛА:



МОДИН Максим Сергеевич,
главный специалист
отдела ремонта
Комитета по развитию
транспортной
инфраструктуры
Санкт-Петербурга



УЛАНОВ Андрей Николаевич,
начальник Отдела
перспективного развития
Службы технической
политики СПб ГУП
«Горэлектротранс»



КОЗЛОВА Татьяна Валентиновна,
заместитель начальника
Службы движения СПб
ГУП «Горэлектротранс»



АФИНОГЕНОВ Арсений Антонович,
аналитик движения
«Транспорт и горожане»



ОСТРОВСКАЯ Ольга Владимировна,
главный редактор
газеты «Мой район.
Санкт-Петербург»

ОЛЬГА ОСТРОВСКАЯ: Петербургу трамвайную сеть создавать не надо — она является одной из самых старых в стране, а когда-то наш город вообще считался трамвайной столицей: протяженность проложенных путей (более 750 км) была одной из самых длинных в мире. Правда, в начале 2000-х трамвайные магистрали «урезали» до 500 с небольшим км, что все равно немало. Но вот готовы ли мы, горожане, пересест с личных авто, задымляющих город выхлопными газами, на трамвай? И «ползти», медленно двигаясь по старым рельсам?

АНДРЕЙ УЛАНОВ: До 1992 года мы действительно значились в Книге рекордов Гиннеса как город с самой разветвленной и протяженной трамвайной сетью. В советское время, когда активно строились новые «спальные» районы, новые трамвайные линии старались поспеть за стройкой. Кстати, кроме пассажирских путей были еще и грузовые.

Но после 1992 года у нас более двухсот километров путей было демонтировано. Тогда вдруг показалось, что трамвай — это несовременно, поскольку во многих европейских странах в те годы тоже стали убирать рельсы. Но там-то вскоре поняли, что улицы, с которых убрали трамваи, тут же заполняются огромным количеством частного автотранспорта, и вместо сокращения пробок получается их увеличение.

ОЛЬГА ОСТРОВСКАЯ: Собственно, то же самое произошло и на улицах Петербурга, и теперь мы тоже хотим немного вернуться в прошлое, восстанавливая «поруганную честь» трамвая. Но как это может ликвидировать пробки?

АНДРЕЙ УЛАНОВ: Почему именно снятие трамвайной линии — причина увеличения пробок? Их тут же заменяют коммерческие перевозчики, и кроме того, что это экологи-

чески «грязный» транспорт, они еще и «забивают» дороги. Один пассажир трамвая занимает на дороге в 2–3 раза меньше места, чем пассажир автобуса, и в 10 раз меньше места, чем пассажир легкового автомобиля. При этом если взять один и тот же интервал времени, например, полчаса, то маршрутка перевезет всего 480 человек, а двух- или трех-секционный трамвай — более 9 тысяч.

Словом, это самый эффективный вид общественного транспорта. И сегодня мировой тренд — строительство новых трамвайных линий и замена бензинового транспорта на электрический. Да, трамвай дорогой — надо построить пути, контактную сеть, но провозная способность и срок службы у него максимальные. А если мы вспомним наше советское прошлое, то цена билета на трамвай была самая низкая — три копейки.

Конечно, надо помнить, что пассажиропоток на протяжении суток очень неравномерный, и бывает трудно спрогнозировать необходимое количество подвижного состава на линии. Но коммерческие перевозчики вообще не оценивают этой ситуации — им ведь не важны ни комфорт пассажиров, ни безопасность, главное — прибыль получить.

МАКСИМ МОДИН: Если брать коммерческий транспорт, то я совершенно согласен. Но я могу понять и пользователей: есть районы города, где коммерческий транспорт использо-

вать удобнее, чем общественный, по одной простой причине — он более быстрый. С другой стороны, достигается это, зачастую, за счет «необычного» стиля вождения, без строгого соблюдения правил дорожного движения. Автобус и трамвай соблюдают интервал движения, скоростной режим — все это безопасно, хоть и медленнее. Вот эту разницу с точки зрения безопасности граждане должны понимать.

ТАТЬЯНА КОЗЛОВА: Теоретически конструктивная скорость современного трамвая — до 70 км в час, только для этого ему надо создать условия. У нас на Юго-Западе после ремонта трамвайных путей теперь достаточно высокие скоростные режимы — среднеходовая скорость трамвая на отдельных участках достигает 28 км/час. Правда, этот район специфический: здесь трамвайные пути обособлены, и с учетом всех остановок трамвай идет со средней скоростью 16 км в час, что очень хорошо.

АНДРЕЙ УЛАНОВ: — В мире внутри городов высокоскоростных линий трамваев нет — чаще всего это так называемая вылетная линия, где расстояние между остановками протяженное. Кстати, две самые разветвленные сети сегодня находятся в Швейцарии и Японии. В последней больше курсируют поезда, чем трамваи, а в Швейцарии трамвай развивает скорость до 50 км в час, но он

движется от Ниццы — по нескольким странам. У нас эти интервалы — примерно 500 метров, и какой бы мощный ни был трамвай, он сильно разогнаться не сможет.

АРСЕНИЙ АФИНОГЕНОВ: Я присоединюсь к коллегам: при развитии общественного транспорта принимать решения надо, учитывая пассажиропоток. У нас в центре города потенциальный поток (от двух до десяти тысяч человек в час) намного ниже реального: от средней скорости в 16 км в час в реальной жизни мы снижаемся до 8 км — так передвигается трамвай по Среднему проспекту Васильевского острова, и это чуть выше скорости пешехода. Еще один яркий пример — улица Куйбышева, по которой на трамвае можно ехать полчаса, а без пробок — пять минут. Поэтому трамвайные пути надо везде обособлять от остального транспорта.

ОЛЬГА ОСТРОВСКАЯ: — Все мы помним, как в дни ЧМ-2018 общественный транспорт ходил, как часы — и трамваи, и автобусы шли друг за другом. Почему это невозможно делать всегда?

ТАТЬЯНА КОЗЛОВА: Когда мы рассчитываем потребности в подвижном электросоставе, то опираемся на спрос. Мы же не можем сделать интервал в пять минут и возить одного пассажира. Но сегодня у нас на многих маршрутах довольно комфортный плановый интервал. Например, если бы «тройке» давали нормально проехать по маршруту, ее плановый интервал — всего 11–12 минут.

АНДРЕЙ УЛАНОВ: Кстати, часы пик длятся всего 4 часа в сутки — с 8 до 10 и с 17 до 19, при этом поток становится на 60% выше. И когда в городе остается фактически только «рыночный» (неплановый) транспорт, как это произошло в Воронеже, Ар-



РЕМЕННО

Круглый стол: Почему строительство новых трамвайных линий и замена бензинового транспорта на электрический становится мировым трендом



На фото: первые в Петербурге полностью низкопольные трамваи ТрамРус (СП российского ЗАО «Трансмашхолдинг» и французского ALSTOM Transport S.A.), которые появились в 2014 году

СПРАВКА «МР»

МР

Парк трамвайных вагонов «Горэлектротранса» сегодня составляют 770 единиц, но они по большей части требуют замены: это вагоны моделей ЛВС-86, ЛВС-97, ЛМ-99 (всего 564 вагона). В закупке нового подвижного состава приоритет отдается низкопольным вагонам. В этом году за собственные средства «Горэлектротранс» приобрел два трамвая модели «Витязь-М». В октябре предприятием был заключен контракт на поставку пяти таких же вагонов, они должны появиться в нашем городе до конца года.

хангельске, Астрахани, Калининграде и так далее, пассажир в часы пик остается один на один с недостатками коммерческого транспорта: перегрузкой, высокими затратами времени на поездку, аварийностью и немалой стоимостью проезда.

ОЛЬГА ОСТРОВСКАЯ: Ну, Петербургу это, слава Богу, не грозит, поскольку принято решение развивать как раз общественный транспорт, и прежде всего, трамвайный. Но в соцсетях я прочла такое мнение: «Трамвай должен ходить не туда, где остались рельсы, а куда нужно ехать людям».

АНДРЕЙ УЛАНОВ: Без рельсов все равно далеко не уедешь. У нас 550 км трамвайных путей, и не все из них находятся в хорошем состоянии, а строить новые пути — это довольно дорогое удовольствие. Поэтому развитие идет пока в основном в концессионном направлении, когда город заключает соглашение с инвестором и строятся коммерческие трамвайные линии.

ОЛЬГА ОСТРОВСКАЯ: — Что же необходимо предпринять для развития именно общественного транспорта? Есть предложение — все парковки в центре города сделать платными, что заставит людей переседать на трамваи, троллейбусы или в метро.

АРСЕНИЙ АФИНОГЕНОВ: Платные парковки надо вводить: если освободить улицы от припаркованных машин, мы могли бы обеспечить более быстрое передвижение транспорта по городу. Кроме того, на многих улицах путем обособления путей можно увеличить и стабильность, и скорость движения трамваев. Это в свою очередь привлечет автомобилистов, готовых переседать на общественный транспорт. Подсчитано, что если мы уменьшаем долю личного автотранспорта с 30% до 25%, то трафик уменьшится не на 5 процентов, а на семнадцать.

АНДРЕЙ УЛАНОВ: Трамвай также был бы более эффективен, если бы мы в центре города убрали дублирующие маршруты, когда общественный транспорт повторяют коммерческие микроавтобусы. А вообще, надо начинать каждому с себя — взять и пересесть на трамвай.

МАКСИМ МОДИН: Есть разные жизненные ситуации. С одной стороны, лично я готов ездить на работу на метро и трамвае. Но с другой, без автомобиля в мегаполисе любой большой семье не обойтись. Например, у меня трое детей, и в час пик ребенка в поликлинику на общественном транспорте я взять не рискну.

Одна из задач городских властей состоит в том, чтобы сделать общественный транспорт приоритетным для горожан, постоянно улучшать качество предоставления услуг в этой сфере. В обязанности Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, который я здесь представляю, входит приведение в нормативное состояние существующей трамвайной сети города, чтобы по рельсам можно было с комфортом проехать. Так, с 2011 года по 2017-й в городе было отремонтировано 86 км трамвайных путей. За 2018 год запланировано обновить еще около 30 км.

К сожалению, объемы финансирования, которые выделяются на эти цели, ниже реальных потребностей города: пока мы где-то ремонтируем пути, в другом месте они уже успевают вновь разрушиться. По сути, аналогичная ситуация происходит и на автомобильных дорогах, только срок службы асфальтового покрытия намного меньше, нежели трамвайных путей, которые могут прослужить около 10 лет.

АНДРЕЙ УЛАНОВ: В конце 90-х у нас вообще не ремонтировались пути, не закупались трамваи, и накопившиеся проблемы сегодня нас «догнали».

ТАТЬЯНА КОЗЛОВА: Должна сказать, что трамвай у населения пользуется большим спросом — особенно в спальных районах, где проходит по обособленным путям и движется с довольно высокой скоростью, например, подвозя пассажиров к метро. А в центральной части города и на улицах, создающих так называемые широтные и диагональные связи, трамвайные пути — в «теле» дороги и движутся в общем транспортном потоке. Конечно, у нас постоянно возникают проблемы: те же ДТП на трамвайных путях или заторы на крупных перекрестках. Чтобы люди, пересекаясь с автомобилем на трамвай, были уверены, что доедут до места быстро и удобно, общественному транспорту надо предоставить приоритет.

АРСЕНИЙ АФИНОГЕНОВ: Важна экономика: если вы выделяете какой-то маршрут, то в полтора раза увеличиваете скорость движения. То есть можно этот же маршрут при сохранении интервала обеспечивать в полтора раза меньшим количеством вагонов или машин. Либо, наоборот, сократить интервал движения. Поэтому выделение полос — это сегодня наиболее выгодная перспектива и для городского транспорта, и для горожан.

МАКСИМ МОДИН: Работа над этим постоянно идет — трамвайная линия либо обособляется, либо наносится разметка в ее существующих параметрах. Если брать пути, например, в Приморском районе, то там частично выложен разделительный камень. В тех локациях, где близость жилой застройки не позволяет этого сделать, наносится разметка. Мы должны помнить о том, что многие улицы Санкт-Петербурга являются объектами культурного наследия, поэтому изменить их планировочную структуру невозможно. А это значит, что мы не можем выделять трамвайные линии в зоне охраняемых ансамблей исторических зданий.



Василий Остряков,
директор СПб ГУП «Горэлектротранс»:

— В настоящее время обособлением трамвайных путей, а также ремонт обособленных и выделенных трамвайных путей занимается КРТИ. Но этот комитет отвечает вообще за все городские магистрали. Ввиду огромного общего объема работы ремонты трамвайных путей не могут стоять в приоритете у КРТИ, так что с каждым годом объемы по ним уменьшаются, тогда как потребности в этих видах работ только возрастают. Поэтому Горэлектротранс готов взять эту работу на себя. Эти обязанности можно возложить на Службу пути, которая на предприятии отвечает за обслуживание трамвайных путей. Служба пути может заниматься, в том числе, и капитальным ремонтом. А также мы готовы выстроить систему контроля, спроса и увеличить объемы работ, потому что нам это жизненно необходимо. Предварительная работа по данному вопросу проведена, и существенных возражений ни на одном уровне мы не встретили.

АРСЕНИЙ АФИНОГЕНОВ: О, так давайте вернем трамвайные пути на Невский проспект, где они исторически были!

ТАТЬЯНА КОЗЛОВА: Подведомственное Комитету по развитию транспортной инфраструктуры учреждение сейчас занимается разработкой комплексной схемы организации дорожного движения до 2048 года. Очень интересная работа, которая предусматривает и обособление, и выделение трамвайных путей, и изменение работы светофоров. Мы принимали участие в обсуждении схемы, и если она бу-

ко одну новую линию — по Гранитной улице, которая соединит Новочеркасский проспект с Ладожским вокзалом.

АРСЕНИЙ АФИНОГЕНОВ: Мы со своей стороны тоже будем помогать городу развивать общественный, прежде всего — трамвайный транспорт. В связи с этим я бы хотел подчеркнуть необходимость принятия определенных программ. Первое: чтобы люди пересели с личных авто на трамвай, надо увеличить среднюю скорость наземного транспорта. Всеми возможными способами — выделением по-



дет реализована, для общественного транспорта это будет большой плюс.

Наш город развивается, и должен развиваться общественный транспорт. Новые трамвайные линии нужны в районах, где идет активное жилищное строительство — в Цветном городе, Кудрово, Колпино. Хорошо бы восстановить трамвай и в центральной части, например, на Литейном проспекте — но обязательно с устройством выделенной полосы. Пока же город строит толь-

кос, обособлением путей, введением платных парковок на улицах города. Второе: в местах, где остановки трамвая совмещены с проезжей частью, надо делать на дороге повышенные посадочные площадки. Единичные примеры этому уже есть. Наконец, необходимо более активно закупать новый подвижной состав. Насколько я знаю, комитет по транспорту запросил на будущий год 86 новых вагонов, и будем надеяться, что закупка эта состоится.

Дорогие коллеги!

В День работника автомобильного и городского пассажирского транспорта мне хотелось бы напомнить вам о том, что наш труд связан с добрым делом: мы помогаем людям добраться на работу утром, вернуться домой к своим семьям вечером, создаем условия для деловой активности горожан, для выполнения их планов в течение дня. Вот эта доброта нашей работы — это большое счастье!

И мы не должны забывать, что безопасность движения всегда стоит на первом месте. Мы должны быть сдержанными, внимательными, собранными, с внутренним стержнем и дисциплиной. У кого этого нет, тот не может работать на нашем предприятии, и вы это знаете.

Каждый из нас определяет настроение людей своей работой. Я желаю вам, чтобы вы всё время об этом помнили и брали за основу в вашем общении с пассажирами. Если вы будете с ними добры, внимательны и позитивны, то особая аура доброжелательности нашего города будет только усиливаться. А в нашем городе это есть. И поэтому к нам так охотно приезжают туристы. И все, кто отзываются о Петербурге, начинают с того, какой он красивый, в какой чистоте он содержится, но, самое главное, что влияет на их настроение, — это общая атмосфера дружелюбия, нарядности, культуры и общего праздника, которая присутствует здесь в любое время года.

Поэтому, друзья мои, нам с вами повезло, что мы работаем на таком предприятии, как «Горэлектротранс». Мы не только управляем экологически чистым, самым перспективным и самым любимым транспортом в мире, но мы ещё и определяем погоду в городе.

Желаю вам позитива, желаю вам всегда сохранять это сказочное и волшебное настроение праздника в своей душе, и никогда не забывать, что это — основа нашей работы!

Василий Остряков,
директор СПб ГУП «Горэлектротранс»



ФОТО: СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

ПРАЗДНИЧНЫЕ ЦИФРЫ



ГЭТ
Электротранспорт
Санкт-Петербурга

В связи с празднованием Дня работника автомобильного и городского пассажирского транспорта

57 работников Горэлектротранса представлены в этом году к различным ведомственным наградам.

За долголетний, добросовестный труд и большой личный вклад в развитие городского электрического транспорта сотрудники предприятия в свой профессиональный праздник будут удостоены:

- ❧ Благодарности министра транспорта РФ
- ❧ Почётной грамоты и благодарности губернатора Санкт-Петербурга
- ❧ Благодарности Законодательного Собрания Санкт-Петербурга
- ❧ Благодарности Комитета по транспорту

Водитель-наставник Троллейбусного парка № 6 **Сергей Михайлов** в этом году в числе других своих коллег представлен к почётной награде — благодарности министра транспорта РФ. Сергей Михайлович работает на предприятии уже 44 года

О ПУТИ В ПРОФЕССИЮ

«В парк я пришел не случайно. У меня вся семья работала в Горэлектротрансе. Отец отработал 45 лет на Троллейбусном заводе старшим мастером, вместе с ним трудился мой дядя. В 1-й троллейбусный парк по моей рекомендации пришёл мой брат: я ему посоветовал стать, как и я, водителем троллейбуса. Здесь работают и дальние родственники».

О СВОЕЙ РАБОТЕ

«Наш город — красивый! Мне нравилось возить людей на работу ранним утром, тем более работал я сначала в центре города. Ты выезжаешь, а город еще только просыпается, работают поливочные машины...Ты видишь только-только сведённые мосты, улыбки людей — красиво! И ты уже окунулся во всё это. Иногда мне всё это снится — утренние троллейбусы. Особенно летние. От своей работы ты и сам получаешь заряд бодрости, и людям доставляешь радость. Тем, что приезжаешь по расписанию. Надёжный транспорт везёт их очень хорошо».



ФОТО: СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

КСТАТИ: Увидеть эстетику трамваев и троллейбусов в новом непривычном ракурсе можно и в сети «Инстаграм»: [spbget](#)



ФОТО: СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

В мессенджере к 111-летию петербургского трамвая Горэлектротранс запустил серию фотографий — выдержку из проекта «Индустриальный ландшафт». Для тех, кто профессионально не связан с пассажирским транспортом, очень интересной может стать виртуальная прогулка по трамвайному парку. По замыслу проекта профессиональные фотографы знакомятся с производственными площадками, не доступными для массового посещения, и передают атмосферу транспортного предприятия в своих работах. В фотоленте Горэлектротранса можно узнать, например, о том, что конструкции крыш и окон в трамвайном депо еще с исторических времен призваны максимально задействовать возможности естественного освещения. А заодно и увидеть, как выглядит крыша трамвайного парка изнутри. С полномасштабной версией фотопроекта «Индустриальный ландшафт» можно познакомиться на выставках в Музее городского электрического транспорта (следите за анонсами).

«Продаешь билеты, а заодно изучаешь людей»

Кадры: Кто ищет, тот всегда найдёт

Как известно, кадры решают, если не все, то многое. И в петербургском «Горэлектротрансе» всегда понимали это прекрасно: здесь не просто «закрывают вакансии» — в ГЭТ стараются формировать кадровый резерв. Именно для этого предприятие заключает соглашения о сотрудничестве с крупнейшими учебными заведениями Петербурга. Среди них — Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I, Санкт-Петербургский Политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, Санкт-Петербургский техникум железнодорожного транспорта, Академия транспортных технологий (до недавнего прошлого — Авто-транспортный и электромеханический колледж). Также заключено соглашение с Центром содействия занятости и профессиональной ориентации молодежи «ВЕКТОР».

В рамках подобных соглашений

пути трудились ребята из студотряда «Монтеры пути»: помогали работникам предприятия ремонтировать трамвайные линии на севере города.

А вот кондукторами могли поработать даже студенты тех учебных заведений, чья специализация, можно сказать, смежная. Так, в составе «Дружеских бригад» кондукторов Трамвайного парка № 3 этим летом трудились ребята из Колледжа метрополитена и Санкт-Петербургского техникума железнодорожного транспорта.

Кстати, именно в этом парке и появились впервые «Дружеские бригады»: летом 2016 года, когда Тучков мост закрывали на ремонт, на трамвайные линии Васильевского острова выходили трамвайные поезда — в каждом вагоне по кондуктору. Среди них были и студенты железнодорожники. За это время ребята смогли лучше понять принципы организации работы крупного транспортного предприятия, освои-

цинского университета. В отряд входили и студентки из Национального исследовательского Томского политехнического университета. В работе девушки-сибирячки придерживались девиза: «И пусть не смущают вас косы и юбки, характер — как сталь, хоть сами и хрупки!».

Зачем врачи работали кондукторами? Как признались девушки, этот опыт может пригодиться в дальнейшей работе, потому что для медиков крайне важно уметь общаться с пациентами. «Сейчас в медицине это горячая проблема, которая обсуждается с разных точек зрения — биоэтики, философии. А для того, кто в будущем хочет стать психологом, кондуктор — вообще потрясающая работа. Продаешь билеты, а заодно изучаешь людей», — рассказала тогда командир отряда Марьям Гусейнова.

Помимо «Дружеских бригад», учащиеся техникумов и вузов осваивали профессии слесаря-электрика, электромонтера, слесаря по ремонту подвижного состава. В трамвайных парках № 5 и № 7 и Энергохозяйстве практиковались по своим специальностям студенты из Казанского государственного энергетического университета и Воронежского техникума строительных технологий. Практику на предприятии прошли также молодые юристы из СПб ГАСУ, студенты Ивановского государственного энергетического университета им. В.И. Ленина, Псковского агротехнического колледжа, Академии транспортных технологий. Ведомственный лагерь «Зарница» выбрали для практики вожатые из РГПУ им. Герцена, а также бойцы студенческого отряда «Одиссея» Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

В пресс-службе «Горэлектротранса» в 2018 году захотели получить первый профессиональный опыт студенты Высшей школы журналистики и массовых коммуникаций (факультет журналистики СПбГУ).

Кстати, фото с братьями-близнецами Василием и Александром Валовыми сделала как раз студентка журфака Анастасия Матухно в процессе подготовки материала из серии «Студенческий блокнот».

О ПРАВАХ И ОБЯЗАННОСТЯХ

По сложившейся традиции, результаты летнего трудового семестра ребята обсуждают с руководством «Горэлектротранса». Чтобы не только подвести итоги практики, но и по-

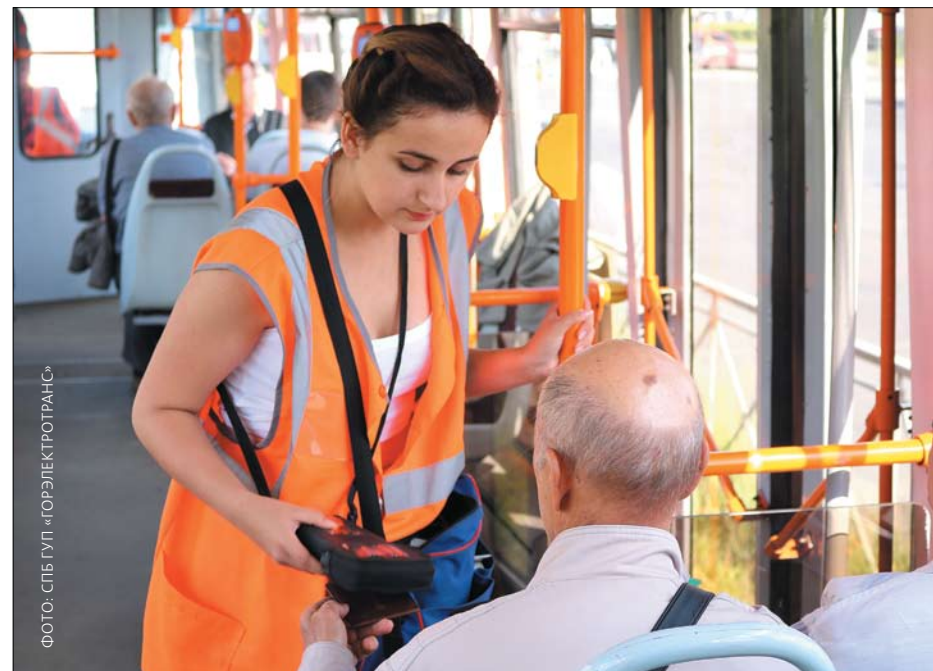


ФОТО: СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

делиться своим мнением о том, как можно улучшить работу предприятия, куда многие планируют вернуться уже в качестве молодых специалистов. А те, кто заключил с предприятием договор на целевое обучение, еще в период учебы могут быть твердо уверены в своем будущем: им гарантированы рабочие места.

Необходимо отметить, что для молодых специалистов в «Горэлектротрансе» создают все условия для быстрой адаптации и профессиональ-

Кроме того, ежегодная дополнительная выплата осуществляется за хорошие показатели в работе, проявление инициативы, приложение максимума усилий для приобретения и развития профессиональных знаний и навыков, ответственное выполнение поставленных задач.

Признавая важную роль молодых специалистов в своей деятельности, «Горэлектротранс» принимает на себя ряд обязательств. В частности, предприятие обязуется планировать индивидуальную карьеру молодого специалиста — с учетом уровня его профессионального развития и мнения наставника; направлять молодого специалиста на обучение; создавать условия для физического развития, ведения молодыми специалистами здорового образа жизни. А те, в свою очередь, обещают при-

лагать максимум усилий для приобретения и развития профессиональных знаний и навыков, быть инициативными, проявлять стремление к овладению смежными профессиями, изучать новую технику и современные технологии.

По материалам
пресс-службы Горэлектротранса

В 2017 году работа Горэлектротранса по формированию кадрового резерва была отмечена на уровне города. В День кадрового работника 12 октября на конкурсе «Лучшие кадровые технологии Санкт-Петербурга», проводимом Администрацией губернатора, предприятие заняло первое место в номинации «Лучшая кадровая технология привлечения персонала».

ного роста, действуют положения о наставничестве и о молодом специалисте. Эти документы предусматривают оказание помощи в освоении профессии, предоставление бонусов и льгот. В частности, молодым специалистам полагается единовременная выплата при трудоустройстве, а также выплаты при предоставлении ежегодного оплачиваемого отпуска.



ФОТО: АНАСТАСИЯ МАТУХНО

ребята начинают путь в профессию еще в период учебы: приходят на специальные экскурсии, разрабатывают свои специализированные проекты и проходят оплачиваемую практику в трамвайных и троллейбусных парках и других подразделениях ГЭТ. Например, этим летом студенты Университета путей сообщения прошли практику в качестве слесарей по ремонту подвижного состава и слесарей-электриков.

СМЕЖНЫХ ЗНАНИЙ НЕ БЫВАЕТ

Кроме практикантов, ГЭТ активно привлекает к работе студенческие отряды. Минувшим летом именно в «Горэлектротрансе» решили пройти трудовой семестр студенты десяти различных учебных заведений из Петербурга и других городов. Из того же Университета путей сообщения уже второй год в Службе

ли порядок обслуживания пассажиров на линии, узнали об организации рабочего дня диспетчеров, водителей и рабочих ремонтной зоны.

Кстати, молодые люди настолько быстро освоились в новом качестве, что с ходу составили достойную профессиональную конкуренцию своим старшим коллегам, давно работающим на линии. Так, студент Алексей Семенов занял второе место в конкурсе профессионального мастера трамвайного парка № 3 «Лучший кондуктор-2016».

ЧЕМУ ВРАЧА НАУЧИТ КОНДУКТОР?

В том же 2016 году пассажирам маршрутов Трамвайного парка № 1 запомнились бойцы студотряда «Сохраняя традиции» имени Суходоло, который создан на базе Сибирского государственного меди-

СПБ ГУП «Горэлектротранс» требуются

В связи с активным развитием троллейбусного движения приглашаем на работу ВОДИТЕЛЕЙ ТРОЛЛЕЙБУСА.

На сегодняшний день городом закуплено 115 электробусов с динамической подзащитой (троллейбусов с увеличенным автономным ходом). Инновационный комфортабельный транспорт работает уже на 7 маршрутах в разных районах Санкт-Петербурга.

Также на предприятии востребованы **СЛЕСАРИ-ЭЛЕКТРИКИ** по ремонту электрооборудования трамвая и троллейбуса. Работа предоставляется в ближайшем к месту жительства парке.

Сотискатели могут обращаться по телефонам:
388-22-03, 388-42-06.

В КАДРЕ — РЕЛЬСЫ

Артемий Аграфехин

В XX веке Ленинград называли трамвайной столицей мира. В конце 1980-х годов он даже был внесен в Книгу рекордов Гиннеса как город с самой большой протяженностью трамвайных путей — 600 километров, почти как расстояние до Москвы! А накануне Великой Отечественной войны, когда еще не было метро, трамвай был главным видом транспорта трехмиллионного мегаполиса. В 1940 году ленинградские трамваи перевезли 1 миллиард 200 миллионов пассажиров. Половина тогдашнего населения земли!

Трамвай — практически ровесник кино. И конечно, самое массовое из искусств не могло обойти стороной самый массовый и любимый вид транспорта.

В фильме Владимира Бортко «Собачье сердце» можно увидеть первый петербургский трамвай «Бреш». Именно такие вагоны открыли дви-



жение 29 (16) сентября 1907 года. Впоследствии трамваи фирмы «Бреш» очень долго использовались в качестве прицепных. Отличительная особенность — деревянные вагоны и двери в виде красивых ажурных решеток. В вагоне располагалось 24 места для сидения. В фильме трамвай появляется в начале и в конце картины: он проезжает по Дегтярному переулку, как бы закрывая повествование.

В картине «Как стать звездой» режиссера Виталия Аksenова герои из театра «Лицедееи» гонятся за «американкой». Заграничное прозвище ленинградцы дали трамваю потому, что модель строилась по измененному проекту заокеанского инженера Питера Витта. Такие же со-

ставы до сих пор бегают по историческим линиям Сан-Франциско, а в нашем городе их делали на Ленинградском вагоностроительном заводе с 1933 по 1940 годы. Многие жители нашего города до сих пор с нескрываемой теплотой вспоминают вагоны этого типа. Они служили ленинградцам 45 лет. Последний поезд серии ЛМ-ЛП — 33 совершил прощальный рейс 18 марта 1979 года.

Трамвай марки КМ прославился благодаря своему участию в фильме «Мастер и Маргарита» режиссера Юрия Кары. Именно он бежит по рельсам навстречу несчастному Берлиозу, судьбу которого решила Анушка, которая «пролила масло». Трамвайные вагоны серии КМ выпускались с 1926 по 1939 год на Коломенском паровозостроительном заводе и на заводе «Красное Сормово». В 1930-е годы КМ дополнили и трамвайный парк Москвы, став одной из наиболее приметных черт столицы. А трамвай МС стал героем экранизации «Мастера и Маргариты» Владимира Бортко. Гениальный булгаковский сюжет в наши дни экранизировали в Петербурге, потому что в Москве из-за загруженности улиц современным транспортом до военную столицу уже не снять.

В картине «Три дня до весны» о блокадных днях 1942 года трамваю была поручена целая роль.

— Весной 1942 года после страшной первой блокадной зимы в Ленинграде снова запустили движение трамваев. Когда узнали немцы, это стало для них настоящим шоком. «Такой город захватить невозможно», — говорили они. Трамвай стал символом стойкости города, — рассказал режиссер фильма «Три дня до весны» Александр



На «Ленфильме» до сих пор ходят легенды о съемках некоторых кинокартин, когда герои сидят в вагоне, а для ощущения передвижения его либо раскачивает вся мужская половина съемочной группы, либо подвешивают на крюки — как качели.

Касаткин. — Мы взяли один из сохранившихся трамваев в Музее городского электрического транспорта и снимали, как он проезжает. Но были и свои сложности. Поскольку это настоящий трамвай, к слову, работающий и подлинный, он должен двигаться по настоящему рельсам. И его не развернуть. Поэтому после каждого дубля мы ждали 30 минут, когда наш «герой» сделает круг по маршруту и вернется в кадр.

Трамвай ЛМ-68 выпускали в Ленинграде в 1968–1975 годы и эксплуатировали до 1988 года. ЛМ-68 в народе получили название «аквариумы», поскольку отличались большими окнами и крышевым остеклением. Увидеть «Аквариум» можно в фильмах «Сержант милиции» Герберта Раппапорта и «Сестры» Сергея Бодрова.

Очень часто в фильмах снимаются трамваи МС (Моторный стальной) и ПС (Прицепной стальной), которые выпускались на ленинградском заводе «Красный путиловец» с 1927 по 1933 год, а использовались до 1968 года. Название дала характерная особенность — эта модель стала первой, в которой вагоны были не деревянными, а металлическими. К началу Великой Отечественной войны эти трамваи составляли большую часть трамвайного парка города. Они были достаточно легкими, и в случае повреждения контактной сети пассажиры могли вытолкнуть вагон за пределы обесточенного участка. А после списания с рейсовых маршрутов МС и ПС использовались трампарками в служебных целях.

— Снимать в трамваях весьма комфортно. Да, тесновато. Но лучше, чем в коммунальной квартире. Мы как-то снимали в трамвае для сериала «Менты», рассказал один из директоров сериала. — Договорились с «Горэлектротрансом» и нам специально выделили отдельный вагон на весь день. Единственные, кто остался недоволен — горожане, которые по привычке спешили к трамваю, а он не останавливался.

Кино: В художественных фильмах снялись почти все модели ленинградских трамваев

КСТАТИ

В петербургском «Горэлектротрансе» любят документальный фильм «Трамвай идет по городу» режиссера Людмилы Станукиной. Это поэтичная картина начала 1970-х, снятая методом «скрытой камеры». Она демонстрирует нам портреты людей того времени, улицы города на Неве, его состояние и настроение. За кадром идет повествование вагоновожатой Людмилы Григорович, свой рассказ она ведет под завораживающую музыку из произведений Валерия Арзуманова и Александра Кнайфеля.

В фильме снялся всеми любимый трамвай ЛМ-57, получивший в народе прозвище «Стиляга». Эти трамваи всегда ходили только одиночками. «Стиляга» считался самым комфортным ленинградским вагоном. Благодаря тележкам новой конструкции, ЛМ-57 передвигался по городу почти бесшумно. Современным зрителям также рекомендуем посмотреть фильм-экскурсию канала «Санкт-Петербург» «Идет трамвай по городу», в котором закадровый текст читает Елизавета Боярская.



На «Ленфильме» живут два трамвая. Внешне они выглядят как серийные модели МС, на самом деле оба — не настоящие. Изготовлены они были для фильма про Ландау — «Мой муж гений» режиссера Татьяны Архипцовой.

— В фильме они были оборудованы камерами и мониторами — для удобства операторов. Таким образом, трамвай снимали не только снаружи, но и в движении. Участвовали трамваи в кадрах у собора Спаса-на-Крови. Специально для этих сцен у собора были проложены рельсы, ведь трамвайных маршрутов там нет. Также они играли в клипе у Расторгуева и во многих фильмах о войне, — рассказал начальник цеха игрового транспорта Сергей Григорьев.

«Ленфильмовские трамваи» также использовались для съемок фильма «Сталинград». Причем, для картины

об эпическом сражении Великой Отечественной над ними пришлось совершить настоящий акт вандализма. Все стекла были выбиты, вагоны залепаны грязью и обожжены — все для того, чтобы создать образ вой-



ны. После съемок вагоны, конечно же, вернули к первоначальному виду.

Трамвай — часть эпохи. Поэтому еще не раз мы увидим его на экранах — как о стремительно уходящем в историю XX веке, так и в качестве полноправного героя современной жизни мегаполиса.



В ФИЛЬМЕ «БРАТ» АЛЕКСЕЯ БАЛАБАНОВА ГЛАВНАЯ ГЕРОИНЯ СВЕТА — ВОДИТЕЛЬ ГРУЗОВОГО ТРАМВАЯ

ФОТО ИЗ АРХИВА КИНОСТУДИИ «ЛЕНФИЛЬМ»

РАЗНОЦВЕТНЫЙ

Мода: Классические цвета ленинградского трамвая — слоновая кость и вишневый красный

Мария Алексеева

В этом году петербургской конке исполнилось 155 лет — городской рельсовый транспорт, который впоследствии стал электрическим, курсировал даже и по Невскому проспекту. Конечно, для главной улицы столицы российской империи необходим был соответствующий наряд. И цвет для него выбрали — благородный синий.

Но самый первый общественный транспорт города на Неве — омнибусы. В середине XIX века по Санкт-Петербургу было проложено несколько маршрутов для «карет большой вместимости», и различали их по цветам. Малиновые ходили от Дегтярной улицы на Петербургскую (ныне Петроградскую сторону), синие — от Бассейной улицы (ныне улица Некрасова) до Покровской площади (ныне площадь Тургенева).

В советское время тоже существовала традиция за каждым трамвайным парком закреплять свою схему окраски вагонов, и по облику вагона можно было узнать, к какому парку он относится. Но она просуществовала недолго.

Когда на смену омнибусам пришли конки, все коночные экипажи выкрасили одинаково: они были синими или темно-синими. Но разноцветье в жизни трамвая осталось: маршрут делился на несколько зон, билеты для каждого участка были разного цвета. Так что, кондуктор одновременно имел при себе 6-8 разноцветных катушек. И пассажиры могли дать сразу несколько билетов на одну поездку.

Привычный нам красно-белый трамвай пришел в Ленинград уже после Великой Отечественной войны. Причем сначала

вас даже более «богатая» палитра — слоновая кость и вишневый красный. За такие цвета первые цельнометаллические ЛМ-47 и ЛП-47, разработанные на городском вагоноремонтном заводе, получили прозвище «слоны». Но вот если обратиться к геральдике, то окраска первых послевоенных ленинградских вагонов приобретает глубокий смысл. Слоновая кость символизирует твердость духа, а оттенки красного на дворянском гербе или щите говорили о храбрости, непоколебимости и могуществе обладателя.

Сейчас все трамваи Петербурга носят именно такие

Буквально через год после появления трамвая в Петербурге Городская Дума ввела для удобства пассажиров дополнительное обозначение номеров трамвайных маршрутов с помощью сочетания двух цветных огней: зеленого и синего, зеленого и красного и так далее.

Традиция обозначать номера маршрута, используя также и цветовой код, сохранилась и в наши дни. С помощью софитов трамвая пассажиры при любой погоде и времени суток издалека могут определить свой трамвай.

линии (фирменная раскраска транспортного средства), красно-белые. Но так было не всегда. Например, вагон «стиляга» получил свое прозвище не только за форму кузова и потому что ходил, как одиночный вагон (в 1950–1960-е годы это было новинкой, так как вагоны обычно сцеплялись и работали в составе трамвайного поезда). «Стилягой» его звали и за яркие схемы окраски с использованием канареечного желтого цвета, цвета морской волны, синего, красного.

Отметим, что красно-белые трамваи сейчас курсируют и по чешской Праге, и по австрийской Вене, и по американскому Сан-Франциско. Специалисты объясняют, что причина выбора очень проста — такая гамма делает трамвай наиболее заметным.



ФОТО: СПб ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»



Под неусыпным контролем

Проект: Центр управления транспортом позволяет прогнозировать «горячие точки» на дорогах Петербурга и пути их устранения

С мая 2017 года в Санкт-Петербурге успешно работает Единый центр аппаратно-программного комплекса «Безопасный город», в котором под одной крышей объединены 10 направлений городских систем безопасности. Одна из таких систем — Центр управления транспортом (ЦУТ), созданный для реализации системного подхода к обеспечению общественной безопасности, правопорядка и безопасности на транспорте. В помощь ЦУТ создана автоматизированная система «Региональный центр управления транспортом», задачей которой является разрешение инцидентов на наземном городском пассажирском транспорте и принятие решений для ликвидации последствий нештатных и чрезвычайных ситуаций.

Центр управления транспортом взаимодействует с множеством государственных и ведомственных информационных систем, что позволяет ей осуществлять мониторинг и анализ текущего состояния транспортного комплекса города в режиме online, идентифицировать и прогнозировать «критические и горячие точки», их возможное влияние на транспортный комплекс, и определять приоритет устранения. Сегодня во всех районах города установлено 25 тысяч видеокamer, и данные обо всем, что может повлиять на состояние транспортной ситуации в городе, стекаются в Единый центр, где их использует ЦУТ.

Система была опробована в период проведения Кубка конфедерации — 2017 и Чемпионата мира по футболу — 2018 и полностью справилась со своей задачей. Даже несмотря на наплыв туристов в Санкт-Петербург, транспортный коллапс был предотвращен. Каж-

дая единица общественного транспорта отслеживалась из штаба в режиме реального времени, при возникновении нештатных ситуаций маршруты изменялись и согласовывались за считанные минуты.

Был обеспечен мониторинг и действие в передвижении клиентских групп FIFA (159 трансферов), мониторинг передвижения болельщиков от бесплатных поездов (75 прибытий и 75 отправок), отработана информация по фактам нахождения бесхозных предметов (27 фактов), обеспечена без-

опасность граждан и общественного порядка на объектах проведения Кубка Конфедераций FIFA-2017 и пути следования к ним. В результате использования программного обеспечения РЦУТ во время проведения Кубка Конфедераций и Чемпионата мира по футболу Центр управления транспортом получил высшую оценку от комитета FIFA.

Каждую единицу общественного транспорта можно отслеживать в режиме реального времени



Петербургские разработчики выстроили систему таким образом, что при необходимости в нее возможно встраи-

вать новые блоки и расширять функции. В перспективе для комплексного управления транспортом в Санкт-Петербурге будет работать динамическая транспортная модель, которая позволит прогнозировать ситуации на дорогах. У ЦУТ появится возможность проводить мониторинг загруженности улично-дорожной сети, анализировать и моделировать транспортные ситуации и принимать на их основе управленческие решения по регулированию дорожного движения. Также появится возможность прокладывать оптимальные маршруты для различных служб и отдельных транспортных средств. Данную информацию смогут использовать для своих нужд различные службы города, ведь уже сейчас к ЦУТ подключено восемь систем, что позволяет контролировать работу наземного пассажирского транспорта и метро, следить за положением дел на железнодорожных вокзалах и в аэропорту Пулково, контролировать парковочные зоны и перекрытия улиц в связи с ремонтом дорожного полотна. А в перспективе — развитие системы, которое позволит не только отслеживать транспортные потоки, но и перенаправлять их, обеспечивая «зеленый коридор» для спецтранспорта пожарной службы, станций «Скорой помощи», МЧС и одновременно

избегая заторов и нештатных ситуаций. В Москве также работают над созданием динамической модели: на некоторых участках дорог там поставили табло, которые предупреждают водителей о пробках и предлагают схему объезда. А в Санкт-Петербурге рекомендации ЦУТ о том, как добраться наземным транспортом до ближайших метровокзалов, уже сейчас транслируются в подzemке при закрытии станций в случае, например, обнаружения бесхозных сумок.

Коза в трамвае



Юрий Песьяков

Петербургский трамвай — не средство передвижения, а культурный объект. Этакий «театр на колесах». Софитные огни светят, как прожектора на сцене, звонок трамвайный как будто приглашает в зал... Билет опять же надо купить — ну чем тебе не театр? И за окном, как на сцене, постоянно меняются декорации. А уж имена трамваям давали явно знатоки театра. Так, 8-й маршрут, на котором работали только одиночные вагоны, в Ленинграде в 50-е годы пассажиры называли «Веселой вдовой», явно намекая на оперетту Франца Легара, идущую с успехом в Санкт-Петербурге с осени 1906 года. Да и сейчас эту постановку можно посмотреть в Театре музыкальной комедии, подъехав на трамвае № 3 почти до самого театра на Итальянской улице.

В наши дни трамвай остался верен традициям культуры и 4 октября пригласил своих пассажиров в «театральный рейс», чтобы встретиться с персонажами Михаила Зощенко прямо в вагоне «ретро-трамвая», на маршруте от Васильевского острова до Финляндского вокзала. Персонажами из эпохи 1920-х годов стали актеры театра «МимИГРАнты»: они пели зазорные частушки и выдавали проездные в виде приглашений на спектакль «Коза», которым театр открывал свой новый сезон. Эту яркую акцию артисты приурочили к старту юбилейного, тридцатого, сезона на новом месте. Но — все по порядку.

В этот раз артисты решили, что «Искусство должно принадлежать народу!» и сами вышли в народ. А пока они в вагоне проводили викторины с пассажирами на знание произведений Михаила Зощенко и всячески их развлекали, мы уединились в одной из двух кабин трамвая и поговорили с художественным руководителем «МимИГРАнтов» **Александром Плющ-Нежинским** — под стук трамвайных колес, мелодичный перезвон и смех пассажиров.



ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ ТЕАТРА «МИМИГРАНТЫ» АЛЕКСАНДР ПЛЮЩ-НЕЖИНСКИЙ. ФОТО ИЗ АРХИВА ТЕАТРА

— Почему ставите Зощенко, актуален ли он сегодня?

— Юмористы всегда актуальны, потому что через призму юмора они показывают наши пороки. А мы идем в русле смеховой культуры. Зощенко как раз показывает весь бред нашей жизни. То, что говорил Аверченко до революции, Зощенко продолжил говорить после. И потом, они здесь жили, ходили по этим улицам, ездили в этих трамваях, видели все эти события. Вот мы сейчас проезжаем мимо Петропавловки, а помните у Зощенко: «Давеча еду в трамвае. Стою на площадке и любуюсь окружающей панорамой. И очень вокруг поразительно красиво. Петропавловская крепость с золотым шпилем. Нева со своим державным течением. Тут же солнце закатывается. Одним словом, очень, как раньше го-

ворилось, божественно. Разные возвышенные мысли приходят. Разные гуманные фразы теснятся в голове. Из Пушкина что-то такое выплывает в память: «Тятя, тятя, наши сети притащили мертвеца»... И вдруг кондукторша разбивает мое возвышенное настроение...» — вот это неповторимый стиль Зощенко. У него только рассказов несколько, где действие происходит прямо в трамвае: «Облака», «Не надо иметь родственников», «На живца», «В трамвае», «Галаша». Он большой любитель героев посадить в трамвай, чтобы за окном сменялись картинки, а в вагоне люди. Так что, трамвай в Петербурге — больше, чем трамвай!



Трамвай ассоциируется у меня с Питером. Хоть и в Европе он есть, и началось все в Америке, но для меня трамвай — это Питер. Если его не будет — Питер будет другим. Осиротеет. Вы знаете, что в Петербурге у трамваев было специальное расписание, чтобы развозить зрителей после спектаклей, например, от Мариинского театра? Этот опыт помог в наши дни — после матчей Кубка Конфедераций и Чемпионата мира по футболу трамваи усиливали движение, чтобы вывезти пассажиров со стадиона «Санкт-Петербург». Такие дела.

— У театра с этого сезона новое место?

— Да. Мы прожили на Рижском проспекте тридцать лет. Но здание там аварийное, и нам временно, пока не построят новое здание на Театральной площади, дали сцену на Васильевском острове в ДК имени Кирова. И мы решили открыть сезон спектаклем по повести Зощенко, так как это больше всего подходит по эпохе и духу этому месту. Зрителей встречают люди в фуражках и френчах, раздают текст песни «Красная армия, марш-марш вперед!» и предлагают хором это петь.

— Сложно привыкать?

— Место это переходное. Если б мы

Театр: «МимИГРАнты» поставили новый спектакль по рассказам Михаила Зощенко



оставались здесь навсегда, по-другому бы обживались. А поскольку для нас строится новое здание, то все мысли там. Мы все продумали: две сцены, на одной можно играть, на другой репетировать, два зала по 70 мест. Хорошая высота потолка — 9 метров. Думаем, что здесь проведем года три, пока там строят. Но потом мы тоже будем играть на этой сцене, оставим ее за собой, и зритель может продолжать ходить сюда. Здесь будем вывешивать афишу и регулярно играть. Сейчас нужно адаптировать спектакли под размер этой сцены. Поэтому каждый спектакль — как премьеры.

ликие мастера слова, они продумывали каждую запятую, каждую букву.

Во время нашего разговора в трамвай входили-выходили обалдевшие пассажиры, которые были радостно удивлены всем происходящим, смеялись над шутками и подпевали артистам частушки. Всех везли бесплатно!

— Вы инициаторы установки памятника Юрию Никулину в Санкт-Петербурге?

— В какой-то степени он наш крестный. Когда мы сделали свой первый спектакль («Комедия с убийством») и хотели его где-то показать, то узнали, что есть фестиваль, организованный Терезой Дуровой, и председателем жюри там является Никулин. И мы поехали, ни на что не рассчитывая. А на этом фестивале были цирковые клоуны и театральные. И все призы забрали театральные, хотя цирковые изначально смотрели на нас сверху вниз, типа — кто это тут? И в жюри тоже была хорошая «сборная» — Никулин, Леонид Ярмольник, дочка Румянцева (клоуна Карандаша), которая сказала, что мы нарушили все законы клоунады. Но мы получили главный приз из рук Никулина и поверили в свои силы. И хотим не только Никулину поставить памятник, мы бы хотели создать «Аллею Клоунов». Наша земля российская родила целую плеяду комедийных людей. Здесь и Леонид Енгибаров, и Олег Попов, и Евгений Евстигнеев, Евгений Леонов, Фрунзик Мкртчян.

— Ну, на гастролях-то те же проблемы?

— На гастролях обычно сцена больше, и нам нужно ее немного уменьшить. Сдвигаем кулисы, опускаем штанкеты, подвигаем задник. Делаем ее более компактной. А здесь сцена меньше, чем была, и нам приходится переделывать декорации. У нас в одном спектакле корабль — ему сейчас подпиливаем нос.

— А помните, как все начиналось 30 лет назад?

— Тогда был прорыв театров-студий. В Петербурге их сразу образовалось штук 80, а в Москве больше 120. Где они теперь, не знаю. Из двадцати студий пантомимы остались, наверное, мы и «Лицедеи».

— И вот мимы заговорили в спектакле «Коза»?

— У нас давно в театре смешанные истории. Но начинали мы со спектаклей без слов. А теперь у нас разные постановки. Когда мы обращаемся к таким авторам, как Зощенко или Аверченко, то работаем с текстом. Это ве-



Что читать: взрослым... ..и детям

Обзор предоставлен книжным магазином-клубом «Чудетство», Кузнечный пер., д. 13.



Рэй Брэдбери «ВИНО ИЗ ОДУВАНЧИКОВ»

Один из эпизодов знаменитого романа Рэя Брэдбери «Вино из одуванчиков» тоже связан с трамваем. В Гринтауне собираются убрать трамвайные пути, закатав их в асфальт. Вагоновожатый устраивает для героев книги прощальный рейс: отправляется с ними на заброшенную станцию, куда трамваи не ходили около ста лет.

Это лишь одно из открытий, совершенных Дугласом за лето, описанное в книге. Главным же открытием каникул становится осознание того, что ты живой, дышишь, чувствуешь.



Михаил Булгаков «МАСТЕР И МАРГАРИТА»

Самое эффектное появление трамвая в литературе — это, пожалуй, эпизод смерти Михаила Берлиоза в романе Булгакова «Мастер и Маргарита». Разлитое Аннуш-

кой масло и отрезанная голова стали культовыми образами. Литературоведы уверены, что с трамваями у писателя были личные счеты, и совсем неслучайно он выбрал этот транспорт в качестве орудия казни: несколько лет подряд Булгаков жил на Большой Пироговской. Недалеко от дома находился трамвайный парк, и рано утром, и после полуночи, вереницы трамваев проезжали мимо, своим грохотом сотрясая стены писательской квартиры.



Владимир Набоков «КОРОЛЬ, ДАМА, ВАЛЕТ»

В произведениях Набокова трамвай встречается часто и почти всегда соседствует с мотивом смерти. Именно в трамвае совершает свою последнюю поездку Лужин перед самоубийством. С помощью трамвая демонстрирует свою силу женщина-черт в его «Сказке». А вот в романе «Король, дама, валет» по номеру трамвая — чет/нечет гадают главный герой, умрет ли его возлюбленная. Однако по иронии судьбы мимо проносится трамвай без номера и с заколоченными окнами.

С помощью трамвая демонстрирует свою силу женщина-черт в его «Сказке». А вот в романе «Король, дама, валет» по номеру трамвая — чет/нечет гадают главный герой, умрет ли его возлюбленная. Однако по иронии судьбы мимо проносится трамвай без номера и с заколоченными окнами.



Сергей Баруздин «СКАЗКА О ТРАМВАЕ»

Это дивное стихотворение писателя и поэта о трамвае. 7 апреля 1899 года был запущен первый трамвай, время идет, города растут, а трамвай остается нашим верным другом и одним из любимых видов транспорта. Впервые книгу издали в 1956 году, в 60-х годах было несколько переизданий, которые разошлись миллионными тиражами. Книга проиллюстрирована замечательным художником Фёдором Викторовичем Лемкулем, классиком детской иллюстрации.



Ольга Высотская «МАМИН ТРОЛЛЕЙБУС»

Маленький мальчик Саша ходит в детский сад, но он вполне самостоятельный ребенок. Его мама — водитель троллейбуса — уходит на работу очень рано. «В детский сад доехать просто, / У Саши провожатых нет. / Но он обходится без взрослых / И сам берет себе би-

лет». А еще в книге автор подробно и достоверно рассказывает юному читателю, как и что устроено в троллейбусном парке: мойка, специальные щетки-душ, «канавы» для осмотра троллейбуса снизу, в чем состоит работа инженеров, жестянщиков и маляров. И, конечно, как в большинстве ретро-книг, в сюжет вплетены педагогика и мораль: на проезжей части надо быть внимательным.



Осип Мандельштам «СОННЫЕ ТРАМВАИ»

Сонные трамваи — это полное собрание стихотворений, написанных Осипом Мандельштамом для детей, в том числе и любимое многими детьми стихотворение «Два трамвая». Это история о дружбе двух трамваев — Клики и Трама, которые каждое утро выходили вместе на маршрут, но однажды Клик потерял друга. И хотя «от стука и звона у каждого стыка на рельсах болела площадка у Клика», он не успокоился, пока не разыскал своего вышедшего из строя друга и не доставил его на буксире до парка. Цикл иллюстраций, созданный в 1989 — 1990 годах известным петербургским графиком Верой Павловой, публикуется в этом издании впервые.

С вернисажем на борту

РАБОТЫ ПОБЕДИТЕЛЕЙ КОНКУРСА ДЕТСКИХ РИСУНКОВ УКРАСИЛИ НАСТОЯЩИЙ ТРАМВАЙ

Марина Волкова

В этом году конкурс детских рисунков «Трамваи и троллейбусы в городе на Неве» прошел уже в пятый раз. И в юбилейный год маленькие художники поставили своеобразный рекорд — самому младшему участнику конкурса Глебу Аносову испол-

нилось всего год и десять месяцев. Как рассказали в СПб ГУП «Горэлектротранс», цель конкурса — не только творческая.

— Конечно, мы хотим поощрить и развить талант детей, научить ребят своими глазами видеть необычное на знакомых и привычных улицах родного города на Неве, — рассказали органи-

заторы. — Однако, привлекая внимание к городскому электротранспорту с помощью конкурса, который проводится во время летних каникул, мы также напоминаем маленьким пешеходам и пассажирам о важности соблюдения правил дорожного движения.

В 2018 году конкурс посвятили сразу двум юби-

лейным событиям из жизни Северной столицы — 315-летию со дня основания города и 155-летию петербургской конки.

Работы отбирало компетентное жюри, а после оглашения результатов и поздравления победителей их работами теперь может любоваться весь город. Так делался ежегодно.



У КОНКУРСА ДЕТСКИХ РИСУНКОВ «ТРАМВАИ И ТРОЛЛЕЙБУСЫ В ГОРОДЕ НА НЕВЕ» ПОЯВИЛСЯ СВОЙ САЙТ deti.electrotrans.spb.ru

На странице deti.electrotrans.spb.ru можно узнать об идее и целях проведения конкурса. Кроме того, на сайте хранится весь каталог и фотоархив работ прошлых лет.

А если следить за новостями в соответствующем разделе, то не опоздаешь принять участие в новом конкурсе. Он будет объявлен 1 июня 2019 года.



Рисунки лауреатов — 2018 поместили на трамвайный вагон, который ходит по маршруту № 6 от улицы Кораблестроителей на Васильевском острове до Финляндского вокзала.

Санкт-Петербургское государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ КОЛЛЕДЖ УПРАВЛЕНИЯ И КОММЕРЦИИ

ПРИГЛАШАЕТ НА КУРСЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ (повышения квалификации) по востребованным рынкам труда профессиям рабочих:

- ➔ Монтажник радиоэлектронной аппаратуры и приборов
- ➔ Регулировщик радиоэлектронной аппаратуры и приборов
- ➔ Электромонтажник-схемщик
- ➔ Токарь
- ➔ Фрезеровщик
- ➔ Слесарь механосборочных работ
- ➔ Слесарь-инструментальщик
- ➔ Станочник широкого профиля
- ➔ Оператор станков с программным управлением
- ➔ Слесарь по контрольно-измерительным приборам и автоматике
- ➔ Слесарь-ремонтник
- ➔ Контролер деталей и приборов

petrov@tmc.spb.ru

Слушателям, освоившим программу обучения и сдавшим квалификационный экзамен, выдается **свидетельство о профессии рабочего.**

194044, г. Санкт-Петербург, Б. Сампсониевский пр., д. 61 (м. «Выборгская»)
542-24-05

Сергей Стадлер: Сейчас я живу в двух мирах

Гульнара Шаразыкова

Скрипача-виртуоза, дирижера, педагога, художественного руководителя «Петербург-Концерта» и главного дирижера Симфонического оркестра Санкт-Петербурга нечасто просят пофантазировать о том, каким будет городской транспорт спустя полвека. Но зато мысли о будущем помогли музыканту вспомнить о детстве, о том, с чего началось его увлечение музыкой и скрипкой, а заодно порассуждать о новых трендах в музыкальной культуре.

— Часто ли вы пользуетесь общественным транспортом?

— В детстве чаще всего добирался от дома до школы на автобусе. Я заканчивал Центральную музыкальную школу при Санкт-Петербургской консерватории, и автобус был для меня самым удобным транспортом. Помню, что он всегда был невероятно набит пассажирами. А сейчас перемещаюсь по городу в основном на машине. Но бывает, что пользуюсь троллейбусами: часто хожу пешком, и когда нужно ускориться, я пару — тройку остановок проезжаю на троллейбусе.

— А трамваем пользуетесь?

— Трамвай — это чудесный ретро-транспорт. В Петербурге к нему особая любовь. Моя бабушка очень любила ездить на трамвае. Она жила долго, и всю свою жизнь, при всех возможных средствах транспорта, предпочитала трамвай. А сейчас, я считаю, он может быть более востребован в новых районах. В центре города, с таким активным движением, он просто не помещается.

— Каким будет общественный транспорт лет через 50, а то и 100?

— Мне сложно фантазировать. Реалии не раз превосходили мои самые бурные фантазии. Когда я родился, телевизор можно было встретить далеко не в каждом доме. А потом произошла настоящая техническая революция. Например, появление интернета или мобильного телефона даже невозможно было представить. А если говорить о тенденциях в развитии автомобильной промышленности и транспорта — это, вероятно, будет частичный, а в перспективе, возможно, полный отказ от бензинового двигателя. Думаю, что явные перспективы есть у электрического транспорта. И трамвай уже поэтому имеет шанс въехать в будущее.

— У каждого вида транспорта есть свой музыкальный тон. Какие инструменты вы бы задействовали, чтобы передать звуки трамвая?

— Музыка — это абстрактное искусство, и прежде всего Искусство. Мне не приходило в голову пока создать произведение, которое бы соединило музыку и транспорт. Но такие примеры есть. Например, «Анна Каренина» Щедрина, где с помощью удар-

ных инструментов очень удачно автор передает звук идущего поезда. И кстати, не во всех странах мира эту музыку понимали, потому что колеса поезда в разных странах звучат по-разному. Щедрин очень удачно передал звуки российского поезда, а в иных уголках планеты они стучат иначе. К слову, в наших современных поездах (например, «Сапсанах») уже не слышно традиционного перестукивания колес. И для молодых россиян, которые не ездили в старых поездах, эта музыка уже не будет создавать определенные ассоциации, а останется неким художественным образом.

”

Но если бы какой-то композитор всё-таки взялся сделать трамвай героем своего музыкального произведения, то, мне кажется, это было бы произведение для симфонического оркестра, и скрипке в нем была бы отведена очень важная роль.

К слову, раньше очень многие композиторы писали музыку по заказу. Штраус писал вальсы по заказу определенных обществ, а сейчас мы слушаем их как выдающиеся произведения. Моцарт очень много работал на заказ. И если бы сегодня появился такой заказ — создать музыкальную оду трамваю, то и исполнитель, я думаю, нашелся бы.

— Музыка в последнее время выходит за традиционные рамки не только по формату, но даже по местам проведения концертов. Сегодня можно услышать живой симфонический оркестр на улицах города, в парках, на берегах озер и даже на железнодорожном вокзале. Что это: поиск новых музыкальных событий или необходимость расширять аудиторию?

— Это сейчас очень модно — пытаться сделать то, что выходит за пределы привычных форм и рамок. Потому что эти рамки стали уж очень предсказуемыми, и люди ищут новые пути. Но все-таки изначально музыкальное искусство — искусство интерпретации, исполнения музыкаль-

Музыка: Знаменитый скрипач считает, что голос трамвая — симфонический оркестр

ного произведения симфоническим оркестром — требует определенных условий, потому что это связано со звуком, акустикой. Смысл оркестра — выдать оригинальное, живое, трепетное, натуральное звучание того, что задумал композитор. Каждый инструмент представляет определенный тембр, определенный характер и силу звука. И вот этот момент соединения десятков музыкантов в одно целое должен происходить в определенном месте, которое помогает раскрыть всю звуковую палитру.

А новомодные эксперименты имеют право на существование, но они вторичны. И все, что связано с электроникой — это тоже вторично. Когда оркестр играет на стадионе, на площади — это очень мило, но с точки зрения творчества это компромисс. Когда оркестр играет на площади, то не менее важно, а может быть, даже более важными становятся качество работы микрофонов и динамиков, работа звукорежиссера, а оркестр становится вторичным. То же самое происходит при записи и телевизионной трансляции. Теряется непосредственный контакт музыкантов со зрителем и пропадает волшебство. А «здесь и сейчас» — это как раз то, ради чего люди ходят в концертные залы. Но зато выход музыкантов на открытые площадки дает шанс вовлечь большее количество будущих любителей музыки. Увидев и услышав хороших музыкантов в рамках какого-то массового мероприятия, люди потом идут в концертные залы.

— Вы сегодня служите художественным руководителем Петербург-Концерта и главным дирижером Симфонического оркестра Санкт-Петербурга. Есть ли в ваших планах все-таки следовать за современными трендами в области организации мероприятий и выходить на улицы, площади, стадионы?

— Есть несколько подобных регулярных событий, которые мы организуем ежегодно вот уже пять лет. Например, наш концерт в Петропавловской крепости 22 июня, который называется «Музыка войны и Победы». Мы играем высокую русскую классику. И петербуржцы очень любят это событие и активно его посещают. Участвуем в фестивале «Опера — всем». И есть мнение, что это самый масштабный музыкальный проект под открытым небом в Санкт-Петербурге. К слову, согласно статистике, на каждом концерте — в помещении или на свежем воздухе — есть определенный процент людей, которые пришли на такое мероприятие впервые.

— С чего началось ваше увлечение музыкой?

— Я родился в семье музыкантов, и никакая альтернатива даже не рассматривалась в нашей семье. Но самое главное — я сам с раннего детства, в отличие от многих детей, которых родители заставляли ходить в музыкальную школу, учился в ней с удовольствием.



— А почему именно скрипка?

— Это уже выбор родителей. К слову сказать, чтобы добиться высоких результатов в игре на скрипке, нужно начинать заниматься с 5 лет. В этом возрасте ребенок еще не может ничего выбрать. Как правило, это делают за него родители.

— Есть ли у вас профессиональная мечта, которая пока еще не исполнилась?

”

Все мои мечты постепенно исполняются. В какой-то момент мне захотелось расширить свой диапазон — и я обучился еще одной профессии, профессии дирижера. И сейчас я живу в двух мирах.

— Дирижирование — «бездонная бочка», есть возможность прикоснуться к творчеству очень многих композиторов. Скрипка такой возможности не дает. Например, у Вагнера есть только одно произведение для скрипки, у Рахманинова — две оригинальных пьесы для скрипки с фортепиано. А для оркестра — много. Поэтому именно дирижирование позволяет исполнить многие мои мечты.

— Каких сюрпризов и премьер можно ждать в этом году?

— Не люблю о будущем говорить. Вот сделаем — скажем. Но из близкого: 31 октября у нас концерт в Москве в Большом зале Консерватории, посвященный скрипичному виртуозному Моцарту. А 14 ноября в Эрмитажном театре пройдет премьера «Тоски». Вслед за этим в рамках Международного Культурного форума мы проведем традиционный Музыкальный марафон, а также сыграем концерт, посвященный российской скрипичной школе и организуем дискуссию, проведем мастер-классы.

Ждем читателей вашей газеты на наших концертах. Всегда.