

К 100-летию Петербургского трамвая

ВСТРЕТЯТ ПО ОДЕЖКЕ



15 сентября водители петербургского трамвая наденут форму.

На Бухарестской улице, у кинотеатра «Слава», стою в ожидании трамвая. Вагоны следуют один за другим: 25-й, 45-й, а 43-х за четверть часа неожиданно оказалось даже два. Ранний летний вечер. Солнце не торопится покинуть небосвод. Поневоле вспомнишь строки поэта:

«Жара плыла. В июль катилось лето».

Горожане одеты в соответствии с погодой. Легкие платья на дамах, молодежь в джинсах и шортах. Водители трамваев мало чем отличаются от пассажиров - те же футболки, джинсы, платья.

Но вот подошёл вагон 49-го маршрута. И поневоле все, кто стоял на остановке, переглянулись. Уж очень отличался его водитель от своих коллег. Строгая рубашка, тёмные брюки, а на голове фуражка. И это уже не водитель - вагоновожатый. Вид вызывает доверие и особое уважение.

Наверное, не случайно люди, занятые ответственным трудом, те, кому мы до-

веряем свою безопасность, здоровье, а зачастую и жизнь, трудятся в форме. Милиционеры, железнодорожники, лётчики. Перечисление можно продолжить. И если подумать всерьёз, чем от них отличаются водители трамваев? На них ведь тоже, несмотря на всю привычную будничность каждодневных обязанностей, лежит немалая ответственность за многих и многих людей. Форма дисциплинирует. Форма вызывает доверие. Наконец форма просто радует глаз. Вскоре порадуют своим внешним видом пассажиры и водители абсолютно всех петербургских трамвайных маршрутов.

По крайней мере в Первом трамвайном парке ни один из 219 водителей без обнови не остался. Кстати, пошить обмундирование для всех оказалось делом не таким уж простым. Водители, как известно, трудятся не в одну смену, попробуй-ка их застать всех вместе. Поэтому в парке загодя составили специальный график. В назначенное время на Московский проспект, 83 приезжали закройщики, снимали мерки с каждого работника. Потом, как и положено, была при мерка. И вот уже обмундирование получено. Всё пронумеровано, на каждом костюме - табличка с именем владельца. 15 сентября текущего года, как и указано в специальном распоряжении руководства ГУП «Горэлектротранс», все водители Первого трамвайного парка выедут на линию в новой форме. И событие это не останется незамеченным. Конечно, о нём расскажут в телевизионных новостях. Напишут городские газеты. И каждый горожанин обязательно заметит добрые перемены.

Вопросы, конечно, останутся. Форма каждому водителю положена пока в единственном экземпляре. Стало быть, носить её предстоит бережно. Видимо, водителям придётся менять, заступая на смену, свою «гражданскую» одежду на форменное обмундирование. Но уже сейчас они задумываются: надолго ли хватит новой формы. И не будет ли все по знаменитой формуле - хотели как лучше, а получилось как



До юбилея осталось 64 дня

всегда. Ветераны ещё не забыли: форменная одежда ведь была уже когда-то обязательным атрибутом каждого водителя ленинградского трамвая. Но долгие годы она не обновлялась и поизносилась форменные пиджаки и брюки, даже самым преданным её сторонникам пришлось перейти на обыденные свитера и джинсы. Кстати, многие до сих пор объясняют отсутствие должной дисциплины, культуры труда тем, что водитель выезжал на маршрут в той самой одежде, в которой переступал порог проходной парка. В этом, в частности, настойчиво убеждала меня Надежда Прокопьевна Лебедева. И ей трудно было не поверить: из 70 своих лет 51 она водит трамвай. Надежда Прокопьевна отказалась даже фотографироваться для газеты в своём привычном нынешнем облике:

- Приезжайте после 15 сентября, буду в форме новенькой, совсем другой вид, - сказала она. И добавила: - дождалась.

Все мы дождались. Обновлённых вагонов. Новой водительской формы. И очень важно теперь продумать детали, регламент. И порядок ношения форменного обмундирования. И уточнить сроки носки. Потому что хочется верить: всё, что делается сегодня, делается не для галочки в отчёте, не для юбилейной кампании. Делается навсегда.

«ПИТЕР БЕЗ ТРАМВАЯ НЕ ПИТЕР...»



Директор Первого трамвайного парка Михаил Павлович Голубев выступает перед коллективом

Рабочий кабинет директора Первого трамвайного парка мало чем отличается от кабинетов его коллег. Письменный стол, компьютер, шкафы вдоль стен. Вот разве что старинные кресла из морёного дуба середины позапрошлого века мало где ещё встретишь. Они когда-то украшали кабинет директора бывшего Московского трамвайного парка. А впрочем, может быть, даже ещё и коночного. Это говорит о многом. У Первого трамвайного - большая биография. И сколько директоров было за минувшие десятилетия! Привожу обстоятельный список из исторической справки, которую дали мне для ознакомления в Коняшинском - Е.Д. Левашев, И.С. Яковлев, В.Я. Калинин, С.В.Новгородов, Н.П. Соколов, Л.П. Л.П.Булатов, Н.Е. Подобедов, Б.С. Канторович, В.И. Скрипко, Ю.Н. Венедиктов, Е.Е. Ильенко. И вот уже не первый год парком руководит М.П. Голубев. Михаил Павлович служит ленинградскому трамваю 35 лет. Начинал слесарем по ремонту подвижного состава в трамвайном парке имени Котлякова, трудился слесарем по ремонту контактной сети. Окончил техникум, защитил диплом в ЛИИЖТе, 15 лет директорствовал в родном для себя парке имени Котлякова. В Первом - с 2002 года. По прежним понятиям, срок немалый - целая пятилетка. С ним мы и беседуем о жизни предприятия.

Михаил Павлович, как бы вы охарактеризовали одним словом сегодняшний день парка?

- Как непростой. Судите сами. Совсем недавно в связи с основательной реконструкцией сняли пути на Лиговском проспекте. Теперь наши маршруты №№ 49, 25, которые вели в центр города, - на них пассажиры ехали до Московского вокзала, до станций метро «Площадь Восстания», «Лиговский проспект» - стали усечёнными, пролегают они теперь только до Карбюраторного завода. Это значит: мы потеряли на довольно значительный период времени целую армию пассажиров.

Проведённые в своё время исследования пассажиропотоков на станции метро «Лиговский проспект» выявили интересную картину. Оказалось, 70 процентов будущих пассажиров метрополитена добирались до станции на трамвае. Теперь они могут это сделать только на автобусах, троллейбусе или маршрутках. Наш самый «доходный» 25-й маршрут потерял на этом больше 30 процентов выручки. Нам сделали на июль коррекцию плана по выручке, ведь план был разработан ещё без учёта закрытий. Но и с укороченными маршрутами не всё было так просто. В районе Карбюраторного завода, на Двинской улице, в кварталах, прилегающих к Волковскому кладбищу, достаточно долго велись ремонтные работы. Не обошлось без дневных закрытий с 9 утра до 15-30. Практически работали на маршрутах только утро да вечер. Теперь, правда, здесь уже картина изменилась.

К сожалению, состояние путей ещё на многих участках вызывает тревогу. Вот привели в порядок значительный отрезок Бухарестской улицы. Но на узлах Бухарестская улица - улица Гашека, Купчинская улица - улица Гашека и сегодня нередко сходы, повреждения контактной сети, задержки движения. Эти узлы находятся в аварийном состоянии. Много жалоб от жителей улиц, по которым проходят наши маршруты - тот же 25-й,



Очередной группе работников парка присвоено звание «Ветеран труда». Сегодня это почетное звание в трудовом коллективе Первого парка носят уже 180 работников



Слесарь по ремонту вагонов А.И. Зюзюкин

49-й, 43-й, 45-й, 62-й. Грохот из-за изношенности путей здесь стоит страшный. Работы запланированы большие. Нам это сулит головную боль - изменения графика, закрытия. Но это нужно пережить. Надеемся, что уже к юбилею петербургского трамвая на этих участках наведут должный порядок. Ждать осталось недолго.

- Вы перечислили пять маршрутов Первого парка.

- Назову ещё и шестой - № 29.

Совсем недавно маршрутов было девять. Сократили на треть. Но территория охвата у нас по-прежнему значительная - практически это весь Московский и Фрунзенский районы, включая Купчино, где до сих пор действует одна-единственная станция метро. В Купчино трамвай во многом остается ещё вне конкуренции.

Инвентарь парка за последние годы тоже сократился. Не так давно вагонов у нас было свыше двухсот. Сейчас 159. Но в скором времени предстоит новое сокращение. Город забирает часть территории парка, поэтому количество вагонов вновь уменьшится.

- Что и говорить, картина вырисовывается не из весёлых ...

- Есть и положительные моменты.

В последний период существенно изменился вагонный парк. В этом году мы должны получить пополнение - три вагона ЛМ-99 и два ЛВС-99, самых новых, низкопольных. Пока в городе эксплуатируется один такой, в Совмещённом парке.

У нас теперь очень хорошая собственная ремонтная база. Провели ревизию инвентаря. И решили: вагоны ЛМ-68-М - их у нас ещё шесть трудятся сегодня на линии - ремонтировать, смысла нет. Пусть просто доживают свой век. Они уже полностью износились. При сроке эксплуатации в 16 лет они у нас трудятся уже 22 года. Будем постепенно по мере обновления парка эти вагоны списывать.

На нашей базе мы капитально ремонтируем сейчас только вагоны ЛВС. В первом депо вместо грузовой службы развернули ремонтную базу. Мы обновляем раму, обшивку, проводку, устанавливаем новые кресла. Честно скажу, ремонт производится не хуже заводского. Обновленный подвижной состав, по нашим расчётам, должен служить ещё не менее шести лет. Отметим: мы ремонтируем подвижной состав не только для себя, но для многих других парков для Третьего, Седьмого, Восьмого ... И коллеги работой наших ремонтников довольны, отзывы поступают только положительные.

Сейчас наш парк оказался в интересной ситуации. Из-за ремонта путей на Лиговском проспекте у нас нет выхода на другие парки. И от этого мы оказались в выигрыше, наши ремонтники работают только на собственные нужды. Каждый месяц капитально ремонтируем два вагона. Сейчас ремонтники наши в отпуске, выйдут только в конце месяца. Но задел сделан хороший. И в июле парк должен получить очередной обновлённый вагон. Всего их за год должно быть не менее десяти.

Сейчас на нашей базе капитального ремонта производится капитально-восстановительный ремонт поливомоечного вагона для Службы пути. Раньше, кстати сказать, таких вагонов в городе было пять. Сейчас остался один. Процентом на 50 эта работа уже сделана. В середине августа он должен быть сдан в эксплуатацию.

Инвентарь уменьшился, но тот, что остался, приведён в нормальное состояние. Выполнены серьёзные работы. В вагонах ЛВС почти полностью обновлены сиденья. Поменяли фанерные на новые пластиковые. Внутрен-

ний вид салонов изменился. Другая проблема вагонов ЛВС - резина сочленений. За последние годы она изнасилась, вид зачастую имела неприглядный. Да и неудобств пассажирам доставляла немало. Во время дождя вагон заливало. Эта проблема сегодня решена почти полностью. Изменился и внешний вид подвижного состава. К лету практически все вагоны перекрасили. Два маляра заняты этим делом. И вот ещё новшество. ГУПом был заключён договор с организацией, которая производит генеральную уборку салонов. В ночное время специалисты отмывали пластик, полы, сиденья. И самое главное - мойка крыш вагонов в районе токоприёмников. Там, где скопились остатки графитной смазки контактных вставок. Эта графитная смазка после дождя стекает по боковинам вагонов и делает их очень неприглядными. Было помыто 36 вагонов. Выглядят сейчас как новенькие.

- С вагонами разобрались. Теперь о людях. Без водителя ведь самый новый вагон годится разве что на роль музейного экспоната.

- Это серьёзная проблема. Основная наша задача сегодня - сохранить специалистов. Скажу честно, потерь в последние годы было много. Сейчас у нас большой недокомплект. Не хватает 26 процентов водителей, почти половины кондукторов. Сказанное касается в полной мере и специалистов-ремонтников. Остались те люди, на которых практически всё держится. Костяк предприятия. Мы стараемся поддерживать тех, кто трудится в коллективе годы. Многие ведь выросли в нашей трудовой семье. Вот главный механик Антон Васильевич Тимошенко. Он был мастером.

(Окончание на 4-й стр.)



Ремонт вагонов в Первом трамвайном парке

«ПИТЕР БЕЗ ТРАМВАЯ НЕ ПИТЕР...»

(Окончание. Начало на 2-й стр.) Ответственный, исполнительный, пользуется уважением в коллективе. Начальника цеха ППР Константина Ивановича Решетова тоже нельзя не выделить. Цех тяжёлый: рабочих не хватает. Несмотря на трудности, из месяца в месяц цех справляется с плановыми заданиями. Сам Решетов в парке трудится уже свыше двух десятков лет. Доброго слова заслуживают и начальник цеха «Профилакторий» Мария Александровна Сорокина, оператор ЭВМ Алевтина Ивановна Касьянова. По депо хочу отметить слесаря по ремонту Анатолия Ивановича Зюсюкина, слесарей Леонида Ивановича Чугунова, Александра Михайловича Степанова, Юрия Ивановича Сотарева.

По цеху ППР нужно сказать доброе слово в первую очередь о Викторе Степановиче Крессове, слесарях по ремонту подвижного состава Василии Петровиче Семёнове, Лёсике Андреевиче Кетия.

Ну и, конечно, особо о водителях. Ведь именно по ним в конце концов судят люди о работе всего трудового коллектива. Запишите их имена. Татьяна Дмитриевна Матвеева - двадцать лет водит трамваи. Татьяна Ивановна Евдокимова трудится у нас не один десяток лет. Владимир Петрович Клименко, с 1980 года в нашем

коллективе. Ольга Николаевна Ермолаева в 1984 пришла в парк.

Люди у нас хорошие. О многих ещё хотелось бы сказать. Вот Клычёва Зинаида Николаевна, мойщица-уборщица. С 1971 года у нас. Осенью справит юбилей - 70-летие. Или наш начальник АХО Нина Ивановна Беликова - 35 лет в парке. Была водителем грузового трамвая, работала комендантом общежития. Галина Алексеевна Кудрявцева - инженер технического отдела. Старший мастер ОТК Ольга Николаевна Соловьева. Инженер по охране труда Галина Александровна Шумилина, распорядитель работ Ольга Яковлевна Шадрина, слесарь Алевтина Михайловна Петрова. Многих, очень многих можно назвать в этом ряду.

Столетие петербургского трамвая - это в первую очередь их праздник. Двадцать, тридцать, сорок лет служат они ему. Каждый заслужил в свой адрес доброе слово.

Михаил Павлович Голубев подвёл итоги обстоятельной беседе: «Мы не скрываем наших проблем. Действительно уменьшается маршрутная сеть, сокращается вагонный парк. Главная же забота - люди. Кадровый голод - это самая большая головная боль. Очень надеемся, что предстоящее августовское повышение зарплаты водителям поможет решить непростую задачу.

И пусть маршрутов и вагонов меньше, должны они полностью отвечать требованиям сегодняшнего дня».

В одном директор Первого парка уверен - самые трудные времена петербургского трамвая позади, гибель ему не грозит. Конечно, трамвай с улиц города не уйдёт. Будут обновляться пути. Будут открываться новые маршруты. Будут радовать петербуржцев комфортом вагоны нового поколения. Всё именно так и будет! Ведь Питер без трамвая уже и не Питер вовсе.

Максим ШИГАПОВ
фото Марины ВЛАСОВОЙ



ПО ПРАВУ- ПЕРВЫЙ



Московский пр., д. 83 – адрес Первого трамвайного парка

Историю имеют города и улицы, заводы и театры, дома и мосты. Есть своя история и у петербургского трамвая. Её можно вести с первых общественных карет-омнибусов. Но, пожалуй, прямым предшественником трамвая стоит считать конку, которая пришла на смену омнибусу на улицы российской столицы в 60-е годы девятнадцатого века. Появлением своим конка обязана железным дорогам, строительство которых интенсивно велось в ту пору на просторах Российской империи.

Ну а Первый трамвайный парк вправе отсчитывать свою родословную с 1875 -года, когда у Московской заставы был заложен коночный парк. 1 июля 1877 он был введён в эксплуатацию. Вот и выходит, что Первый парк старше по возрасту петербургского трамвая лет на двадцать минимум.

Собственно трамвайная же глава парка начинается в 1909-м году. Именно тогда завершается строительство Московского трамвайного парка, в состав которого входят 3 трамвайных депо с трамвайными путями, два жилых дома (ныне дома 81 и 83 по Московскому проспекту), здание ремонтно-механических мастерских, два складских здания, котельная. Московский парк был переведён на электрическую тягу.

10 февраля 1909 года Московский парк был введён в эксплуатацию. Первый трамвай был выпущен на линию по 11 маршруту. Путь следования - от Московского проспекта до Сенной площади. Эксплуатировались сначала вагоны фирмы «Бреш», позже - вагоны Коломенского завода.

В 1914-м году Московский парк

начал осуществлять и грузовые перевозки. После революции, в 1918-1922 годах, была организована перевозка почты, для чего были построены 10 почтовых вагонов.

1 ноября 1922 парку было присвоено имя революционера И.И. Коняшина. В ту пору у парка был свой клуб, выходила даже своя многотиражка «Коняшинец».

В 1927-м году в Коняшинский парк поступают вагоны МС и ПС постройки Путиловского завода.

В 1928-м году грузовая часть парка переименована в грузовую трамвайную станцию. К этому времени в парк поступило 40 моторных грузовых платформ грузоподъёмностью 10 тонн каждая и 50 прицепных платформ такой же грузоподъёмности.

В 1935-м году грузовая станция была переименована в грузовую трамвайный парк. В этом же году в инвентарь парка поступили четырёхосные трамвайные вагоны ЛМ33 и ЛП-33, которые потом находились в эксплуатации 45 лет. Кстати, первым стахановцем ленинградского трамвая стал вагоновожатый парка имени Коняшина И.И. Собакин. Кондукторы его поезда М.М. Бранова и Е.И. Мосячина взялись обслуживать четырёхосные вагоны не вдвоём, как было до этого, а по одному, что сразу вдвое повысило производительность труда кондуктора.

Во многих городах Советского Союза был подхвачен призыв водителя парка имени Коняшина А.Д. Рожкова добиваться полной безаварийности и подлинной регулярности движения, вести поезда и машины точно по расписанию на всём протяжении рейса.

В 1941-1945 годах парк живёт в жестоких условиях военного времени. Вся работа была подчинена интересам фронта. Перевозили войска, боеприпасы, раненых, топливо. Из ленинградских трамвайных парков ушли на фронт 687 работников, 21 из них добровольно. Погибли и пропали без вести 495 человек.

(Окончание на 6-й стр.)

ПО ПРАВУ – ПЕРВЫЙ

(Окончание. Начало на 5-й стр.)

Вот только одна судьба. Электромонтёр парка имени Коняшина Евгений Иванович Красуцкий ушёл на фронт в 1941-м. В 1944-м командир стрелкового батальона Красуцкий был удостоен высокого звания Героя Советского Союза за форсирование реки Днепр и участие в освобождении украинского города Николаев. В одном из последующих боёв он был убит. После войны его имя было присвоено грузовому трамвайному парку, в Ленинграде появилась улица Красуцкого.

Самый драматичный период во фронтовой истории ленинградского трамвая зима и весна 1942 года. 3 января прекратилась подача электроэнергии, и трамваи не вышли на линию. 15 апреля возобновилось пассажирское движение. Но ещё 7 марта возобновилось движение грузовых вагонов.

Послевоенные годы - время интенсивного восстановления хозяйства парка, внедрения новой техники. Во всех трёх депо парка велось строительство мастерских, служебно-бытовых помещений.

В 1957-м году в парке происходит замена вагонов МС-ПС на ЛМ-57. В 1959-м парк начал выпускать вагоны без кондуктора. Последний кондуктор выехал из парка в 1970-м. До 1997-года трамваи работали без кондуктора.

1960-е годы остались в истории коняшинцев временем созидания. В парке проводятся большие работы по газификации котельных,



кузниц. Обновляется станочное оборудование, реконструируются мастерские. Именно тогда широкое распространение получило движение наставничества.

В 1971-м пассажирский трамвайный парк имени Коняшина и грузовой трамвайный парк имени Красуцкого были объединены в единый Пассажирско-грузовой парк.

С 1974-го происходит интенсивная замена пассажирского подвижного состава. На смену вагонам типа ЛМ-57 пришли вагоны ЛМ-68. С 1990 года начали поступать вагоны типа ЛВС-86К

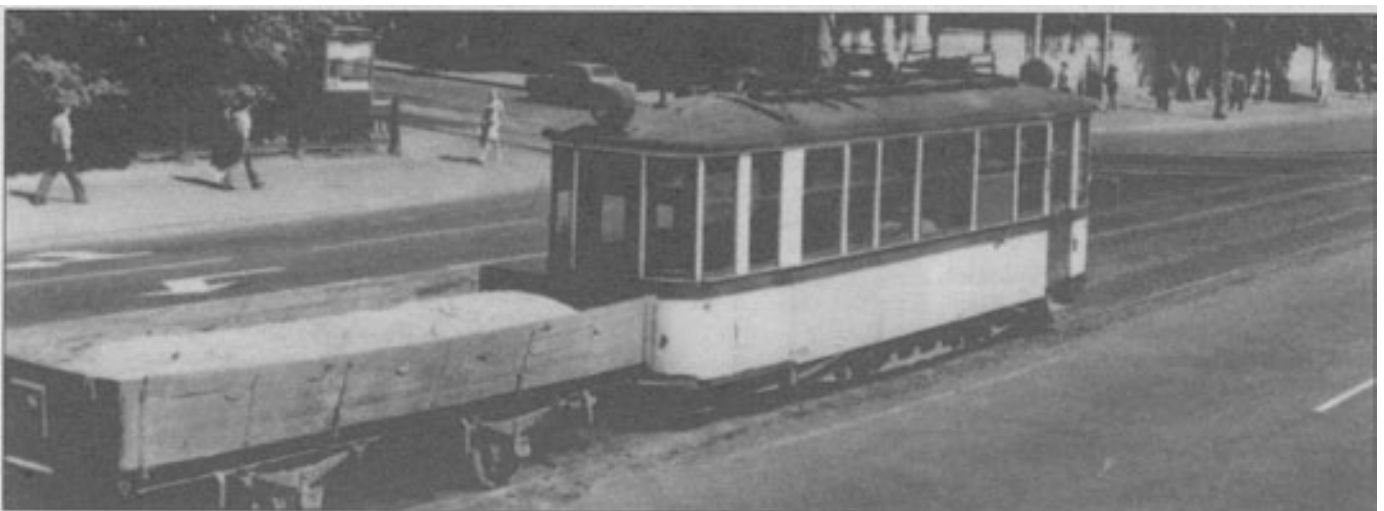
Грузовой специальный подвижной состав обновлялся в меньшей степени. Пополнение инвентаря грузового парка шло за счет

переоборудования старых пассажирских вагонов в грузовые и специальные.

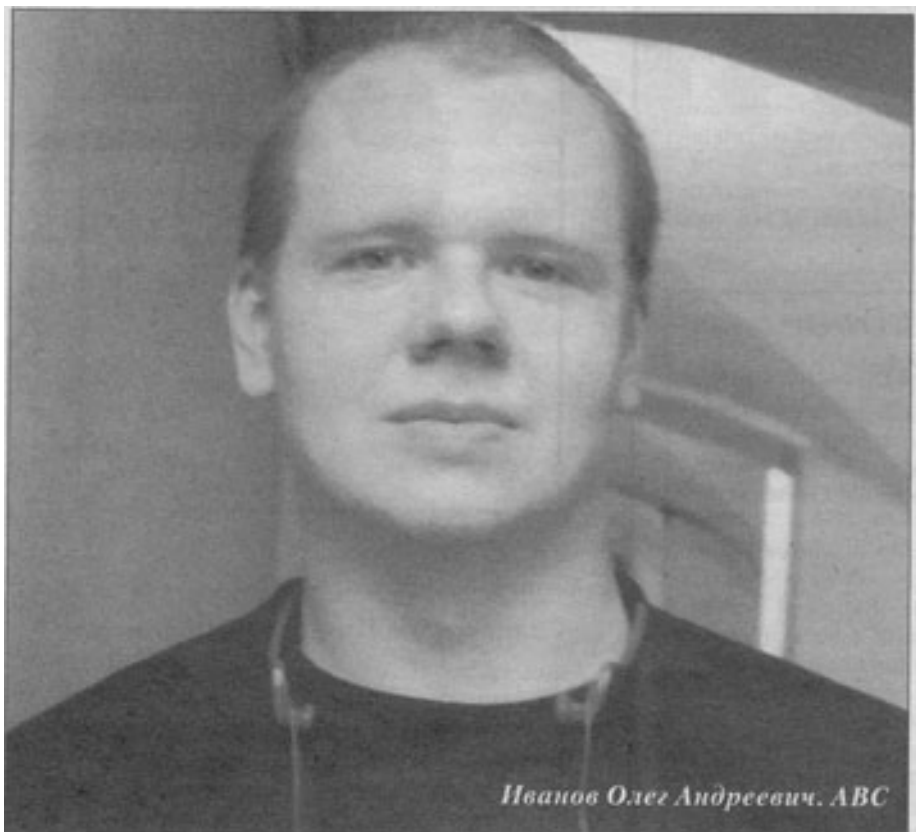
В 90-е годы в парке проводилась большая работа по внедрению компьютеризации на отдельных рабочих местах. Организовано 26 автоматизированных рабочих мест. Многие работы стали выполняться на значительно более высоком уровне - составление наряда водителей, обработка путевых листов, расчёт зарплаты, различные виды учёта в техническом отделе парка.

В 1994-м году на основании приказа ГУП «Горэлектротранс» парк учреждён как Пассажирско-грузовой парк № 1.

Максим ШИГАПОВ
Фото Марины ВЛАСОВОЙ



И ОПЕРАТОР, И АВАРИЙЩИК



Еще Людовик XIV предпочитал чистить снег, а не управлять своим французским королевством. Такая тяга к более «простому» труду, после которого можно сразу увидеть конкретный результат, свойственна и Олегу Андреевичу Иванову.

Сам он коренной житель Петербурга, еще его деды и прадеды дышали здешним воздухом, наверное, поэтому Олег с трепетом относится ко всему, что происходит с его любимым городом.

Олег Иванов уже полтора года работает в Аварийной службе «Гор-электротранс». За это время он уже добился довольно серьезных результатов. Чуть больше четырех месяцев возглавляет одну из бригад.

Такого успеха Олег добился своим упорством и, конечно, способностями, которые, без сомнения, передались ему по наследству. Его отец Андрей Олегович уже тридцать шесть лет работает на нашем предприятии, сейчас он уже мастер, а начинал водителем трамвая в Смирновском парке. Отец, безусловно, способствовал работе сына, он порекомендовал его руководству, а те, в свою оче-

редь, поверили в молодого парня. Стажировка Олега прошла быстро, первое время он работал под началом отца, который благодаря своему опыту смог очень много дать сыну.

- Я очень рад, что попал в АВС, - говорит Олег Андреевич. - Конечно, до отца мне еще далеко, но я стараюсь поддерживать его авторитет. Работа очень интересная, отсутствует монотонность, а самое главное - вокруг надежные товарищи.

Новую должность бригадира Олегу помогают освоить более опытные члены бригады. По словам самого Олега, подобный симбиоз молодости и опыта помогает в работе.

- Очень важно аварийщику не бояться трудностей и не жалеть себя, - говорит Олег Андреевич. - Даже если в смену ничего особенного не происходит (хотя это бывает не часто), наша бригада выезжает на улицы города и помогает трамвайному движению.

Некоторые могут подумать, что двадцатисемилетнему парню трудно руководить людьми, у которых за плечами огромный багаж знаний и опыта в аварийной рабо-

те. Но это не так: в бригаде Олега уважают за его компетентность) инициативность и необычайную легкость в общении.

- На выезде могу иногда «рявкнуть» на ребят, - говорит Олег Андреевич. - Но на это никто не обижается, ведь это практически всегда связано с безопасностью, а в бригаде негласный закон: «один за всех, и все за одного».

Удобный рабочий график позволяет Олегу совмещать работу с учебой в институте Кино и телевидения, по окончании которого он мечтает стать первоклассным кинооператором. С детства он увлекался фотографией, все поездки заканчивались кучей фотографий. Одним из самых любимых предметов Олега является режиссура. И этот выбор у него можно сказать неслучайный, его дед был фронтовым кинооператором. Вот такая династия.

На работе каждую свободную минуту Олег уделяет просмотру фильмов, тем самым пополняя свой операторский багаж. Сотрудники этому уже не удивляются, привыкли, что Олег - человек особенный.

- Работа аварийщика и оператора взаимосвязаны, - говорит Олег Андреевич. - Обе эти профессии заставляют меня быстро принимать решение и нести за это ответственность. А дисциплинированность, воспитанная в АВС, всегда помогает мне в операторском деле.

Совместить такие все-таки разные работы практически невозможно. Олег понимает, что рано или поздно нужно будет сделать выбор. Но сейчас он наслаждается каждой минутой своей жизни, которая всегда наполнена разнообразными эмоциями и событиями. Последнее время, например, помимо работы и учебы, он увлечен предстоящим чудом: скоро он должен стать отцом, что непременно наполнит его жизнь новыми впечатлениями и планами.

Хотелось бы пожелать Олегу в будущем сделать правильный выбор, а самое главное - кем бы он ни стал - делать свою работу с удовольствием и приносить радость людям.

Танзиля ИСЯНБАЕВА

Особый заказ

В середине 50-х годов наш завод ВАРЗ получил заказ от киевских трамвайщиков построить им вагон-снегоочиститель с удлиненной щёткой, чтобы за один проход очищать снег не только с пути, но и, одновременно, с междупутья.

Заказ выполнили. Вагон отправили в Киев. Там по получении вагона выяснилось, что он из-за длинной щётки не проходит в ворота депо. Стали «чесать репу» и придумали. Разобрали нижнюю часть стены у ворот депо для прохода «негабаритного» конца щётки. Не зря говорят: «Семь раз отмерь ...»

ВАГОН КИТАЙСКОГО ИМПЕРАТОРА

В Музее железнодорожной техники на Варшавском вокзале 5 августа, в день профессионального праздника, установят вагон-салон последнего китайского императора Пуи. Реставрация этого уникального экспоната обойдется Октябрьской железной дороге в 4 млн рублей.

Вагон-салон был построен в 1902 году и долгое время эксплуатировался на Китайской Восточной железной дороге. В 1930-х годах, в ходе китайско-японской войны, вагон перешел в собственность железной дороги Японии. Именно в это время он принадлежал последнему китайскому императору Цинской династии Айсингеро Пуи, которого японцы в 1933 году сделали императором государства Маньчжоу-Го.

В Россию экспонат вернулся в качестве военного трофея после победы над Японией и очередного передела территории в Маньчжурии. В 70-80 годах прошлого века вагон все еще находился в эксплуатации на Свердловской железной дороге. В 1993 году он поступил в экспозицию Музея железнодорожной техники ОЖД.

Так уж сложилось, что при слове «трамвай» у большинства петербуржцев в сознании ассоциативно всплывает образ некоего квадратного и ржавого чудища, грохот от которого способен преодолеть даже трехкамерные стеклопакеты. Многие с содроганием вспоминают, как ездили на трамвае в студенческие годы.

Возможно, что именно новый вагон ЛВС-2005 сможет изменить отношение к этому виду транспорта. Его построили на ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод» год назад, а нынешней весной этот вагон пришел в трамвайный парк № 8 СПб ГУП «Горэлектротранс». Он получил бортовой номер 8334.

Завод попытался создать не просто вагон нового поколения, но и трамвай, который мог бы вызвать интерес у иностранных заказчиков. Ведь этот вид транспорта в последнее время получает всё большее распространение в городах Европы и всего мира.



23 июля 2007 года на 58 году жизни скоропостижно скончался начальник механического цеха

Селиверстов Николай Анатольевич

Селиверстов Н. А. работал на заводе с 1968 г. Николай Анатольевич начал трудовую деятельность нормировщиком, работал мастером и начальником цеха по настоящее время.

Николай Анатольевич был добросовестным, трудолюбивым, ответственным работником, знающим свое дело. Трудовой коллектив завода понес большую утрату.

Приносим соболезнование родным и близким.

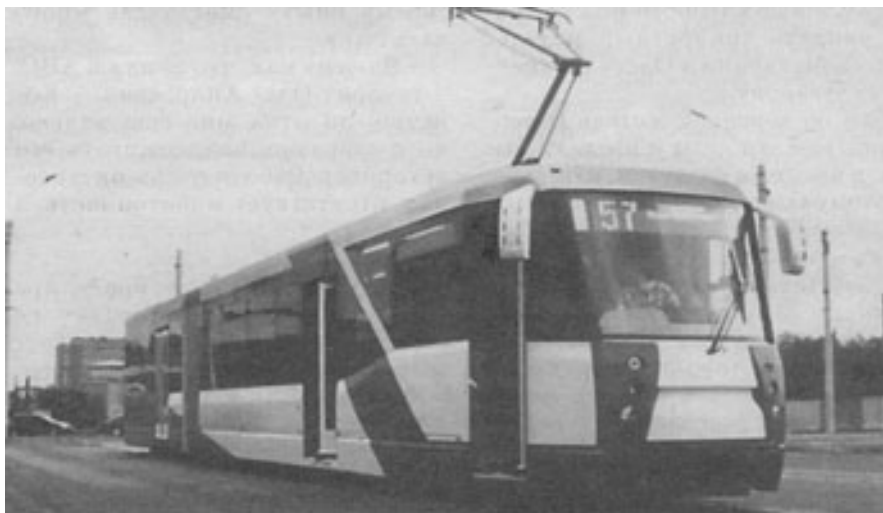


фото Марины ВЛАСОВОЙ

Газета зарегистрирована
в Северо-Западном
региональном управлении
Комитета Российской Федерации
по печати (Санкт-Петербург).
Свидетельство о регистрации
№ П 1491 от 02 июня 1995 года

Адрес редакции:
190000, г. Санкт-Петербург,
ул. 3. Россия, д. 1/3. Ком. 205, 209
И.о редактора: Валерий Межонный
Тел. редактора: 710-44-93
Сотрудники: 494-89-54

Отпечатано
в типографии «Победа»
197101, СПб., Петроградская наб., 34
Тел.: 703-35-24
E-mail: vit-print@mail.ru

Комп. верстка:
Банкирова Татьяна
Подп. в печать 25.07.2007 г.
Тир. 2000 экз. Зак. № 339