

Петербургские МАГИСТРАЛИ



Миссия Горэлектротранса: обеспечивать безопасное, быстрое, комфортное перемещение по Санкт-Петербургу

У НАС ИСКРЫ И В ДУШЕ ТОЖЕ

«Жизнь Горэлектротранса всех касается, все в Питере в ней участвуют тем или иным образом», - говорит директор предприятия Денис Минкин во время нашей традиционной предновогодней беседы. В этот раз «ПМ» решили сменить тональность бодрого отчёта об успехах на прозаичный разговор, как мы живём и работаем в ГЭТ. Каждый из нас, включая директора – типичный представитель этого процесса, в лермонтовском смысле герой нашего времени. Вот это время мы и обсудили.

Движемся в будущее

– В июле 2026 года будет перезаключён нетто-контракт, определяющий контур нашей работы. Будет ли его новая редакция более выгодной?

– Зачем нужна форма контракта, когда государство является одновременно и собственником, и заказчиком у собственной компании, мне непонятно. Мы без контракта жили 118 лет, вот это серьёзный кусок истории, доказавший даже в самые сложные времена, в блокаду, что Горэлектротранс – жизнеспособная система. Я не вижу никаких сверхэффектов, кроме того, что он создаёт массу технических сложностей и контролёров. Смешно, но мы теперь должны доказывать, что трамвай едет по линии. Евгений Власов и его команда, по сути, героизм проявляют, а наши водители – точно герои нашего времени.

Положительно, что это какая-то форма бизнес-отношений, которая позволяет внимательнее посмотреть на себестоимость и затраты. Парадоксально, но, к примеру, на функционирование нашего Учебного комбината в контракте нет ни копейки. Вот кто это придумал? Кто этот человек, который считает, что водители трамвая берутся из воздуха? Контракт был заключён по численной методике, не оптимальной для нас, отличной от автобусов. Некоторые руководители объясняют мне это гендерными причинами, мол, в ГЭТ работает больше женщин, а им платить надо меньше. Больше года я бился за то, чтобы методику с Минтрансом изменить. Новый контракт будет подписан уже по новой методике. Предполагаю, что у водителей вырастут зарплаты. А когда вырастут, то и финансисты наши – герои!

– Трамвайная сеть Петербурга годами обсуждалась только в контексте сокращения линий в 90-е и нулевые. Просматриваются ли перспективы её развития сейчас?

– Да. На ПМЭФ-2025 губернатор подписал соглашение с «Нац-

проектстроем» о развитии южной сети трамвайных линий по Софийской улице до Колпино и города-спутника «Южный». Мы готовимся работать с ними. Также в бюджете учтено проектирование трамвайной линии к Заречной улице и строительство линии через новый Большой Смоленский мост. До 2030 года программой губернатора «10 приоритетов развития города» предусмотрено строительство 6 трамвайных линий.

– На фоне этих планов как Вы оцениваете ещё одну концессию в городе?

– Надо понимать, что такое петербургская трамвайная сеть. До войны, при отсутствии метро, это почти 2000 трамваев, после – рекордные 700 км, затем демонтаж почти 200 км и появление пробок, которые уже необратимы. Дальше появился «Чижик», на мой взгляд, по неправильной концепции, у ГЭТ просто забрали кусок маршрутов, не создав ничего нового и разорвав связь с остальной сетью. «Славянка» – принципиально другой сюжет, у нас никто ничего не отнимал, это новая вылетная линия и очень положительный факт трамвайного развития. Я более чем уверен, что когда-то эти системы будут объединены под эгидой реально крупной сети Горэлектротранса, вспомните историю Оранэлы.

«Славянка» в цифрах – это пока 11 км из заявленных 21-го, 22 трамвая. У нас один только Трамвайный парк №7 рассчитан на 150 трамваев. Это совершенно другие масштабы работы. Горэлектротранс – это суммарно 300 млн пассажиров в год, 39 трамвайных маршрутов, 716 трамваев. За то же время, что реализуется концессия, мы вместе с КРТИ реконструировали более 115 км путей, закупили более 330 новых трамваев. Мы внутри глобальной системы ГЭТ в разы сделали больше. Здесь тысячи героев с гордым именем – гэтовец.

– Так завершается пятый год с презентации программы развития «Сохраняя историю, движемся в будущее». С какими вводными идём в её новый этап?

– Первая часть программы фактически исполнена. За это низкий поклон губернатору Санкт-Петербурга Александру



Сохраняя историю, движемся в будущее

Дмитриевичу Беглову, который поддерживает развитие электро-транспорта всей душой, хотя скудность бюджета и накладывает определённые коррективы. Но реконструкцию в Трамвайном парке №7 мы сделали, «третий» парк начинаем – даже в сегодняшних сложных условиях нам денег на эти стройки дают. Ремонты путей удаётся сохранять в хорошем темпе, по Энергохозяйству тоже программа продолжается. Вот по закупкам новой техники притормозимся сейчас, но это нормально. Ну, будем меньше выступать по телевизору с презентациями новых трамваев и троллейбусов. Здесь надо сменить тактику, переключить внимание с приёмки новой и сосредоточиться на обслуживании уже поступившей техники. Троллейбусы мы обновили почти на 90 процентов, трамваи где-то на 60. Есть, чем заниматься. Техника сырая, мы все это знаем, её надо доводить до ума вместе с производителями.

Стройка

– Трамвайный парк №7 переживает второй этап обновления – модернизацию уличной инфраструктуры. До авторасстановки один шаг?

– Что касается авторасстановки в «семёрке» – это определённый флаг. А существо этой работы – ре-

конструкция трамвайных путей и автоматизация 45 стрелок. Да, попутно мы попробуем провести первый в нашей стране эксперимент: заменить рутинную функцию перегонщиков в трамвае автопилотированием. Здесь это обоснованно, потому что пассажиров на борту нет, и задача сводится только к перегонке.

Вы в начале затронули тему героев нашего времени, причём не литературных, типа Печорина, а реальных людей. И это интервью мы делаем для нашей газеты, а у нас, к примеру, работает Василий Сотников, которому прилетело в течение нескольких лет обеспечивать выпуск и обслуживание трамваев парка, в котором одновременно идёт реконструкция. Он и его сотрудники до сих пор живут в сложнейших условиях. Но это работа на общую цель – создать нормальные современные условия труда коллективам в парках. Для меня, как для директора, это не менее важно, чем условия, в которых ездят пассажиры. Поэтому я хочу Василию Михайловичу сказать огромное спасибо за его мужскую позицию, выдержку, спокойствие и профессионализм, с которыми всё это функционирует. И сказать спасибо нашим строителям, которые сопровождают эту стройку. Это и есть наши герои.

Окончание на стр. 2



У НАС ИСКРЫ И В ДУШЕ ТОЖЕ

Окончание. Начало на стр. 1

– На Трамвайном парке №7 набили руку, следующий – Трамвайный парк №3, он компактнее «семёрки». Это упрощает или усложняет реконструкцию?

– Это архисложный объект, затканный территориально со всех сторон жилыми домами. Центр города. Понятно, что вся эта стройка будет на виду, да ещё и растянется на 3 года, так город сформировал бюджет. Плюс исторически «третий» парк – бывший коночный парк, выявленный объект культурного наследия, охраняется КГИОП. Очень непростые технические условия. Эстафета героев нашего времени с улицы Грибакиных переходит на Посадскую – Денису Морозову и его коллективу. Проект состоит из двух частей: реконструкции трамвайного депо и создания новой Автобазы на Хасанской. Туда планируем перенести всю эксплуатацию наших без малого 300 автомобилей. На Петроградке останутся только трамваи «Довлатов» и «Достоевский».

Помощь

– Пока видимые объекты в центре у ГЭТ получают. После реставрации исторических подстанций сюда, как в музей, потянулись дети, и у Энергохозяйства появилось ещё одно направление работы...

– Мы свою заявленную функцию по сохранению истории выполняем не на словах, а на деле: сохраняем её буквально в кирпичках. Объекты в Дегтярном и на Карповке обалденно красивые, только что сдали ещё 11-ю Красноармейскую, начали Большую Подъяческую. Это самые первые подстанции в нашем городе.

Госпредприятие выполняет гораздо больше функций, чем частный перевозчик по типу такси: за деньги поехал, без денег – нет. Это в том числе и задачи от Родины. Тут прям параллелизм с лермонтовским сюжетом: Печорин ведь тоже служил на Юге, и мы четвёртый год работаем в Мариуполе. Разбирали завалы, искали запчасти по всей стране, восстанавливали трамвайное движение. В этой истории у нас пять своих героев, которые получили государственные награды: комеданты нашей базы Сергей Базыкин и Валерий Молодцов и наши производственники – Игорь Лакеев, энергетики Александр Щербань и Вадим Юрченко. Поговорите с Юрченко, как он ездил там по подстанциям, и из каждой дыры снаряды смотрели. Когда мы в 2022-м туда приехали, негде было взять еды, воды, я им кашу готовил с тушёнкой, которую сам же туда и привёз. Для меня это было важно, как для мужика Дениски Минкина, что я тоже участвую, как могу. У меня в тот год рука отнялась, и я мешал гречку, зажавши коленями чашечник, в перерывах между исследованием энергосистемы. Есть, что внукам рассказать.

– Продолжая разговор о функциях госпредприятия, давайте коснёмся деятельности Координационного совета ГЭТ по доступной среде, за год он вышел на межведомственный уровень. Это тоже наш профиль?

– Это тема ежедневной терпеливой практической работы, которая не решается в одиночку каким-нибудь постановлением. Маломобильные – это же не только инвалиды, но и беременные женщины, и родители с детьми, пенсионеры. С зоны СВО возвращаются люди, бывает, с инвалидностью – молодые, психологически тяжело это переживающие. Им всем надо помогать. Поэтому тут проблема шире, это огромная доля наших пассажиров.

Вторая сторона – то, что наши коллеги-инвалиды поняли, что мы открыты для разговоров не только на каких-нибудь круглых столах, а постоянно. Несмотря на то, что они пострадавшие либо от рождения, либо по обстоятельствам жизни, они приспособиваются, самореализовываются, у них хорошо работает голова. Поэтому мы стали брать их на работу, и уже они помогают нам – в разработке техзаданий, последующем тестировании систем для маломобильных, в обучении водителей. Раз они пользователи этих услуг, то они и объясняют, как правильно им помогать.

Вот у нас работает Юрий Кузнецов, который нас многим мудрым вещам научил, недавно лично принимал участие в учениях МЧС. Иван Бакаидов не способен говорить, но создал целый ряд программных средств, в том числе позволяющих нам строить взаимоотношения с ОРГП по учёту транспортной работы. А президент организации инвалидов «Свет феникса» Александр Чеботару, по сути, является моим соведущим корсовета. Герои.

Кого мы растим?

– ПрофорIENTATIONной работы стало много. Первая скрипка здесь, конечно, ДОЛ «Зарница». Нет ли у Вас впечатления, что наш лагерь для современных «детей со смартфонами» чуть ли не единственная возможность проникнуться объяснимым производительного труда?

– Не знаю, нужно ли подчёркивать уникальность лагеря как единственной площадки, но важно, что «Зарница» стала домом для наших детей. В ДОЛ дети знакомятся с жизнью и разными людьми, с Советом ветеранов ГЭТ. Вот его председатель Исаубаджи Базаков, он ведь представитель сразу многих времён: 70-х, 80-х, 90-х. Когда-то был молодым специалистом, теперь ветеран. Такие люди – абсолютные патриоты ГЭТ, понимающие суть и функцию этой организации, не просто как перевозки пассажиров, а как живого организма, где друг друга учат, воспитывают, передают традиции. Общение поколений, преемственность, передача знаний, настроений каких-то – это такие вещи, которые сложно описать. Молодёжный совет это тоже подхватывает: одно дело, когда дедушка приходит что-то рассказывает, другое – близкий по возрасту человек, говорящий с тобой на одном языке.

ПАТ к нам приезжает, добавили автобус в нашу экспозицию. Спасибо также ещё одному герою нашего времени Диме Лебедеву, директору этого лагеря, который сколотил великолепный педагогический коллектив. Зарничники после нас отказываются ехать в другой лагерь, проводят у нас по 8 смен. Хотя сам лагерь до сих пор убыточный, но, надеюсь, что со строительством новых корпусов, а оно идёт полным ходом, ситуация изменится.

– Парки с азартом подхватили профорIENTATION, чуть ли не через день делятся с Пресс-службой: вот к ним школьники приходили, вот троллейбус ездил в детский сад. Но не будут же все дети транспортниками, кого мы тогда растим?

– Мы пытаемся привить какое-то доброе отношение к общественному транспорту. Скажется это потом при выборе профессии или нет, но это останется на подкорке. Когда я сам был школьником, приезжал из Владивостока, где служил отец, на каникулы к бабушке в Ленинград. Все эти воспоминания – это, конечно, ощущение счастья. Я очень хорошо помню ауру всеобщей помощи в Ленинграде – вежливым, культурным и известным всей стране как выживший город. Если ты спрашивал на улице, как куда-то пройти, тебе не просто объясняли, тебя за руку брали и вели. Так вот, всеми этими усилиями мы растим ленинградцев.

Жизнь всех касается

– В ГЭТ нашего времени появился ещё и театральный сезон, этот был первым. Прошли премьеры спектакля-променада «Мистер-33» и водевиля о конке «Дитя кулис». Какие-то идеи для них придумывали Вы. А это какая функция ГЭТ?

– Фраза Маяковского: «Я сразу смазал карту будня...» – суть наших творческих затей. Мы же не продавец в ларёк, которые живут только продажей бакалеи и пива, и рабочий день у них тогда заканчивается, когда ларёк закрывается. ГЭТ – огромный город, который с миллионами людей общается. Наша жизнь не состоит только из трамвайных линий, проводов, искр ва них и так далее. У нас есть искры и в душе тоже.

Вы заговорили про театр, но ведь к творческим проектам относятся и ваша работа. И это интересно, и повседневные функции Пресс-службы, и газета, которую вы выпускаете. Вы тоже, Даша, в своём профессиональном направлении герой нашего времени. И Денис Сафонов, который был нашим главным редактором, а потом решил, что его место сейчас на СВО, и ушёл на фронт.

К таким проектам относятся и наши годовые трамваи. Всё это – Проекты Радости, они нужны, и я тоже в них участвую. Кто касается спектаклей – это моё хобби, а в ГЭТ с нами работал профессиональный режиссёр Сергей Пронин. В спектаклях наша жизнь освещается в такой гротесковой форме, но она тоже про нас. Мы уже написали сценарий третьего спектакля – комедии, в которой идёт война между сотрудниками ГЭТ и насильственно внедряемым автопилотом. Всех приглашаю на премьеру весной, особенно водителей.

– Обычно в преддверии Нового года говорят: «Год был сложным, но мы его пережили». Вы будете так говорить?

– Я, к сожалению, анонсирую, что год будет сложным. Это в первую очередь связано с состоянием экономики, и всё будет не просто и в нашей жизни тоже. Поэтому я бы всем хотел пожелать, естественно, здоровья и набраться терпения и доброты. В непростые времена важно не канючить, не гундеть и не хныкать, а вместе преодолевать эти сложности. Но при этом надо вести себя по отношению друг к другу доброжелательно: начальникам к подчинённым, подчинённым к начальству и друг к другу в коллективе. Это очень помогает во всех ситуациях. А что касается волшебного праздника Нового года – пожелаю вам положить письма Деду Морозу в морозилку, а на завтра обнаружить, что их там уже нет. А это значит, что они получили.

Беседовала Дарья Тимофеева, руководитель Пресс-службы ГЭТ

2025: ЛЮДИ И СОБЫТИЯ

«Петербургские магистрали» попросили подразделения Горэлектротранса подвести свои итоги года: какие производственные события в 2025 году они считают наиболее значимыми, а также кто в их коллективе является человеком года.



ТРАМВАЙНЫЙ ПАРК №1

- Для города – проект «Улицы Победы» с запуском именных трамваев в честь Героев Советского Союза: Типанова А.Ф., Красудого Е.И., Гастелло Н.Ф. Для коллектива – ремонт душевых для рабочих.
- **Елена Соболев**, мастер контрольный – живая совесть парка;
- **Вадим Оголев**, столяр строительный – изготовил подоконник под цветы в столовой.

ТРАМВАЙНЫЙ ПАРК №3

- С ремонта административных зданий стартовала реконструкция парка.
- **Игорь Трефилов**, водитель трамвая-инструктор – обучил несколько поколений водителей.

ТРАМВАЙНЫЙ ПАРК №5

- Начало эксплуатации новых «Поларисов» и конкурс профессионального мастера на ул. Шаврова.
- **Василий Денисевич** – победитель городского конкурса водителей трамвая.

ТРАМВАЙНЫЙ ПАРК №7

- Презентация обновлённого депо губернатору Александру Беглову.
- **Антон Будин**, слесарь-электрик по ремонту электрооборудования – лидер в коллективе.

ТРАМВАЙНЫЙ ПАРК №8

- Самостоятельное выявление и устранение неисправностей в вагонах «Витязь» и «Бога-тырь».
- **Артём Грибовшенко**, старший мастер – пылкий ум и рационализатор.

ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ПАРК №2

- Поступление 48 новых троллейбусов.
- **Елизавета Жданова**, диспетчер – гарант стабильности в критических ситуациях.

ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ПАРК №3

- Поступление 20 новых троллейбусов «Синара».
- **Геннадий Кориков**, сварщик – золотые руки и добрая душа;
- **Алибек Алибеков** – вежливый водитель и прекрасный семьянин.

СОВМЕЩЁННЫЙ ТРАМВАЙНО-ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ПАРК

- Запуск маршрута №51 «Женечка» (более 530 тыс. пассажиров за ноябрь).
- **Александр Кулик**, слесарь РПС – изготовил мебель для буфета в Цехе.

ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ПАРК №1

- Старт реконструкции исторического депо на Сызранской, 15.
- **Алексей Шитаков** и **Лидия Афанасьева** – безупречный экипаж троллейбуса №1350.

СЛУЖБА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

- Троллейбусный парк №2 и Трамвайный парк №7 стали монопарками. Передача вагонопарками №5 и нов между трампарками №24.
- **Павел Хацько**, инженер ПТО – координатор первых капитальных ремонтов ТУАХ.

ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ПАРК №6

- Запуск маршрута №52 «Каша» (более 118 тыс. пассажиров за ноябрь).
- **Татьяна Медведева**, диспетчер – организатор волонтерского движения в парке.

УЧЕБНО-КУРСОВОЙ КОМБИНАТ ГЭТ

- Обучение 142 мастеров производственного обучения вождению.
- Ученики, перешедшие из трамвайных групп в троллейбусные.

ЭНЕРГОХОЗЯЙСТВО

- Ввод в эксплуатацию подстанции №8 на ул. Жукова.
- **Антон Соколов**, электромонтёр по ремонту и обслуживанию электрооборудования – за помощь молодым;
- **Карина Хацкивич**, электромонтёр по испытаниям и изменениям – предлагает и делает;
- **Юрий Киселёв**, электромонтёр контактной сети – за ремонт спецчастей и опор.

АВС «НОСОРОГ»

- Изготовление учебного макета трамвая для тренировок слесарей РПС аварийных бригад.
- **Анна Бородина**, специалист по охране труда – лидер по профорIENTATION.

СЛУЖБА ПУТИ

- Внедрение низкопольного обгоняе стрелок на маршрутах №№ 36, 60.
- **Артём Захаров** – за интерес к спецтехнике и обучение водителей.

ЧТО ДАЛЬШЕ?

Программа развития «Сохраняя историю, движемся в будущее» преодолела свой экватор, во второй её части Горэлектротранс ждут новые инфраструктурные проекты. Так, после завершения реконструкции депо Трамвайного парка №7 здесь начались работы уже на уличной инфраструктуре в рамках нового контракта по автоматизации. Сегодня «семёрка» – монопарк с уникальными техническими решениями: единственная в Петербурге жёсткая отводная контактная сеть с автоматизированным доступом к крышному оборудованию, современные станки с ЧПУ для выпуска деталей с заводской точностью, единственный в России трамвайный станок для обточки колёсных пар без выкатки тележек из-под вагона.

Новый 2026 год запустит новые проекты:

- реконструкция депо Троллейбусного парка №1 на Сызранской ул.;
- реконструкция зданий для нужд Автобазы на Хасанской ул.;
- реконструкция депо Трамвайного парка №3 на Большой Посадской ул.;
- завершение реконструкции трёх зданий стальных корпусов в ДОЛ «Зарница»;
- проектирование строительства трамвайного парка на Фрунзенском районе;
- реставрация уже четвёртой исторической трамвайной подстанции №5 на Большой Подъяческой ул.

Трамвайный парк №7

Полосу подготовили: Дарья Тимофеева, Анастасия Нурадилова, Артём Большаков

СКАЗКА НА КОЛЁСАХ



Я – видео.
Посмотри меня:



В «восьмом трамвайном» сотрудни- ки парка проверяют электрику и заверша- ют фиксацию гирлянды. Чтобы украсить красавца «Витязь-М» им понадобилось 24 часа, в официа- льном исчислении три рабочих дня. На трёхсекционный трамвай ушёл километр праздничной гирлянды. Крепили её на миниатюрные пласт- массовые монтажные площадки. По периметру их установили в количестве 3 тысяч. «В прошлом году украшали этот же трамвай силами подрядной организации, в этом – решили справиться соб-



ственными. Гирлянду получилось установить не с первого раза, при- ходилось переделывать, но мы учли свои ошибки. Считаю, что в целом, у нас получилось неплохо», – раду- ется начальник участка бортового оборудования Артём Зайцев.

Украшали трамвай трое сотруд- ников, каждый столкнулся со сво- ими сложностями. «Самое трудо- ёмкое здесь – это подключение. На каждые 3-5 метров оно идёт своё. Каждая гирлянда подключается

отдельно к другой и так по всему вагону», – поделился электромеханик по средствам связи Илья Проценко. «Витязь-М» с борто- вым номером 8926 в дни новогод- них каникул будет курсировать по маршруту №60.

Его компаньон в северной части города – «Витязь-М» № 0119. Этот «светля- чок» из Совмещённого трамвайно-троллейбус- ного парка будет де- литься своим сиянием с горожанами и гостями Петербурга на маршру- те №100. Праздничной иллюминацией украсили и ТУАХ



Тролза-5265.08 «Мегаполис» из Троллейбусного парка №1. Его можно будет увидеть на юго-западных маршрутах. «В этом году нашему парку выпала честь радовать пас- сажиров таким волшебным троллейбусом. Гирлянда на протяжении всего маршру-

та будет светить пассажирам, словно яркая звезда и приносить праздничное настроение даже тем горожанам, которые просто его увидят на наших улицах. Рабо- ту выполнила подрядная организа- ция. Уборку и мойку новогоднего троллейбуса будут производить сотрудники парка», – подытожил директор Троллейбусного парка №1 Владимир Голубев. Также на маршруте туристического трам- вая в вечернее время можно будет встретить зимних волшебников: новогодние декорации (фигуры Деда Мороза, Снегурочки и сне- говиков) установили на грузовой платформе с краном Службы пути. Ак- ция #Волшебный Трамвай продлится до 11 января 2026 года. В прошлом году только два та- ких нарядных трам- вая перевезли почти 37 тысяч пассажи- ров.



ГЭТ-спорт

ЮБИЛЕЙНАЯ СПАРТАКИАДА ГЭТ

БОУЛИНГ

1 место – Служба пути.

КАРТИНГ

1 место – команда «Сызранская-15». Лучшие картингисты: Галина Шеломянова (команда «Сызранская-15»), Антон Самуйлов (Автобаза).

СПАРТАКИАДА «ТРУДОВЫЕ РЕЗЕРВЫ»

КАРТИНГ

Сборная ГЭТ – 3 место.

Личное первенство (женщины): Ольга Ситкова – 2 место.

Счастливый билет

КАК ПЕРЕВЕЗТИ ЛЫЖИ?

В преддверии новогодних каникул и взрослые, и дети всё чаще вспоминают любимые сказки и стихотворения. Мы – не исключение. Тем более есть такие, которые к нам имеют прямое отношение. Например, «Багаж», написанное Самуилом Маршаком. В 2026-м произведение отметит вековой юбилей! Вот и наш праздничный выпуск «Счастливого билета» посвятим перевозке багажа.

Представьте, что мы живём в начале XX века. Как вы думаете, тот самый багаж жи- тели и гости Ленинграда где могли провозить, если пой- мать такси на улицах – ред- кость, да и стоило оно доро- го, как и услуги извозчика? Ответ: в трамваях! И здесь были свои правила, вот, на- пример, свод 1934 года:

» «Каждый пассажир име- ет право провозить ручной багаж, свободно уместяющийся у него на руках, не стесняя других пассажи- ров».

» «Багаж, превышающий раз- мером и тяжестью ручной, допу- скается к провозу исключительно лишь за плату».

» «Каждое место багажа долж- но занимать площадь не более, чем требуется для двух стоящих пас- сажиров и высотой не достигать окон вагона. Вес каждого багажа не должен превышать 30 кг».



Тонкие же и длинные пред- меты, например, лыжи, можно было перевозить бесплатно. Их разрешалось ставить на перед- них площадках прицепных вагонов. И, кстати, один пасса- жир мог взять с собой только пару лыж. Ещё одно условие: лыжников в вагоне не должно было быть бо- лее трёх. Пассажир мог перевозить багаж, ко- торый занимает не более двух отдельных мест. Сто- имость перевозки багажа составляла 50 копеек, что было выше стоимости про- езда. Кстати, музыкальные инструменты перевозили так же. Не допускались к перевозке громоздкие вещи (стол, стулья, кровать, дрова), предметы торговли (ящики с продуктами), ре- лигиозные принадлежности.

По материалам из личной коллекции Владимира Федорова



РЕЖИМ РАБОТЫ ЭВК ГЭТ В НОВОГОДНИЕ ДНИ

31 декабря, 1, 12, 13 января – выходные.

2-11 января: посещение ЭВК ГЭТ по предварительной записи по тел.: +7 (981) 980-01-93, +7 (812) 321-54-05.

Туристический трамвай: билеты доступны только онлайн на сайте ЭВК.



Информация Горэлектротранса также доступна: ГЭТ.РУС getspb max.ru/spbgurget