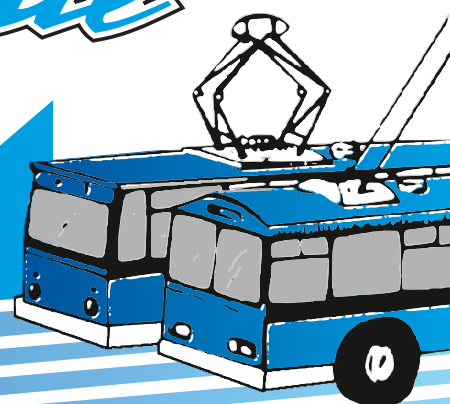


МАГИСТРАЛИ



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

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

БЕРЕЖЛИВОЕ ПРОИЗВОДСТВО-2017. ИТОГИ

Внедрение в Горэлектротрансе прогрессивной системы, которое продолжается уже второй год, подытожил День бережливого производства в Музее городского электрического транспорта.

«Вы провели огромную работу, и мы уже начинаем пользоваться результатами вашего труда,

— обратился к участникам торжественной церемонии директор СПб ГУП «Горэлектротранс» **Василий Остряков**.

— Вас научили, как найти потери и выстроить новые технологии, и теперь очень важно сохранить это. Чтобы закрепить результат, необходимо выстроить систему контроля. Хотелось бы, чтобы наша работа вышла на технологически выверенный шаг, и тогда Горэлектротранс наберёт хороший «крейсерский ход».

«Сейчас в вопросах внедрения бережливого



производства в России не существует предприятия городского электрического транспорта лучше, чем вы,

— подвёл итоги общей работы в 2017 году всемирно известный специалист **Майкл Вейдер**.

— Вы установили стандарт, установили условия измерения и достижения этого стандарта. И сейчас наша задача — удерживать этот уровень, по-

тому что все остальные российские компании электрического транспорта будут нашими последователями».

На празднике в музее были отмечены подразделения — лидеры в области внедрения бережливого производства. По итогам рейтинга ими стали Троллейбусный парк № 1 и Совмещённый трамвайно-троллейбусный парк.

► (Окончание на стр. 2)

Результаты внедрения бережливого производства в 2017 г.

688 070

рублей
сэкономлено
по состоянию
на 31.12.2017

ИНИЦИИРОВАНИЕ И РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ УЛУЧШЕНИЙ

111 проектов подано

70 проектов принято к реализации

18 проектов — произведен пересмотр технологических процессов

30 руководителей обучено

41 руководитель успешно защитился

47 руководителей собираются защищаться

РАЗВИТИЕ ТРОЛЛЕЙБУСНОГО ТРАНСПОРТА ОБСУДИЛИ НА КОНФЕРЕНЦИИ МСОТ В БРЮССЕЛЕ

26 января состоялось заседание Троллейбусного комитета Международного союза общественного транспорта (МСОТ), в который входит петербургский Горэлектротранс. Специалисты проанализировали развитие троллейбусных систем в 2017 году и сформировали рабочий план на 2018-2019 годы.



Гаккелевская улица в Петербурге

Среди обсуждаемых тем международной встречи — обзор троллейбусной инфраструктуры, строительство и эксплуатация троллейбусных систем, исследования BRT (скоростное троллейбусное сообщение), подзарядка в движении (или in-motion charging). Речь зашла и об опыте Петербурга в части испытаний различных моделей троллейбусов с увеличенным автономным ходом и внедрения в городскую среду нового вида транспорта.

Директор Горэлектротранса Ва-

силий Остряков, возглавивший в прошлом году Троллейбусный комитет МСОТ, представил зарубежным коллегам данные сравнительных испытаний троллейбусов с различными системами управления двигателем и электробусов с динамической подзарядкой.

Также на заседании рассмотрели вопрос по изданию книги под рабочим названием «Троллейбусные системы мира», над которой работают специалисты из Швеции, Германии, Голландии и России.

ДОЕХАТЬ «ДО ЛУНЫ»

БЕЗ АВАРИЙ 3



Большие расстояния безопасности не помеха. 40 водителей Горэлектротранса в 2017 году удостоены нагрудного знака Минтранса «За безаварийную работу». А ведь знак I степени вручается водителям за пробег без аварий ни много ни мало свыше 400 тыс. км — как до Луны!

СОВРЕМЕННОМУ ТРАМВАЮ —
НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ..... 2



Специалисты Горэлектротранса ознакомились в Бельгии с современными технологиями строительства трамвайных путей и подготовки водителей.

ОТ «ПЕРВОГО» —
К «ДАЧНОМУ» 4



В Музее городского электрического транспорта появились две новинки — макет первой трамвайной линии Петербурга и «дачный трамвай».

ОБЪЕКТИВНО: РАССКАЗ
В ОДНОМ СНИМКЕ 4



Новая рубрика «Петербургских магистралей» предлагает посмотреть на работу предприятия в необычном ракурсе: через объектив фотокамеры.

ТРАМВАЙНЫЕ ХРОНИКИ ПОБЕДЫ

Как бы по обязанности ни была строга корпоративная газета, материал, посвящённый памятной блокадной дате, мы доверили начинающим, но самым тонким авторам – детям. На традиционной встрече с ветеранами школьники представили постановку о подвиге ленинградских транспортников, а теперь взяли за перо.

26 января в Музее Горэлектротранса состоялась Акция памяти, посвящённая 74-й годовщине полного освобождения Ленинграда от блокады. На мероприятии присутствовали ветераны, студенты Учебно-курсового комбината, учащиеся школ и детского сада. Учащиеся школы 543 Московского района выступили с постановкой «Трамвайные хроники победы», в которой рассказали о том, какую огромную роль сыграл трамвай в судьбе ленинградцев. Дети читали стихи известных поэтов, выписки из дневников работников Трамвайно-троллейбусного управления, а хор блокадников исполнил несколько замечательных песен.

Тамара Варданян, 10-й класс

Мы рассказывали о том, насколько важную роль сыграл трамвай в судьбе ленинградцев. О временах блокады, когда трамвайный звонок был «колоколом надежды». Так мы хотели показать, что помним героических работников Трамвайно-троллейбусного управления, чьи силы ушли на восстановление движения трамвая!

Когда стоишь перед ветеранами и рассказываешь о столь тяжёлых временах, которые они же и пережили, тебя охватывает гордость за этих людей, за свою Родину.

Слёзы на щеках зрителей говорят о том, что мы хорошо поняли друг друга...

Пройдёт ещё много лет, но ленинградский трамвай по-прежнему останется символом Победы блокадного Ленинграда!

Аня Гимбатова, 10-й класс



Поздравление хора «Мы из блокады» от школы им. С.Т. Шацкого

Официально

Работники Горэлектротранса по результатам работы предприятия в 2017 г. получили вознаграждение стимулирующего характера. Выплата стала возможной за счёт выполнения договора по организации и выполнению перевозок пассажиров, заданий по объёму транспортной работы, по доходу от перевозки пассажиров в условиях закрытия движения на доходных трассах трамвая и троллейбуса, увеличения трудоёмкости обслуживания и ремонта, недокомплекта работающих и по результатам финансовой деятельности предприятия за 2017 г.

Вознаграждение установлено в размере 2,7 % от начисленной заработной платы работника за время, отработанное в 2017 году. Дополнительная выплата на одного среднесписочного работника составила в среднем около 10 000 руб. Вознаграждение получили все работники, не имеющие серьёзных упущений в работе и прогулов, принятые на работу до 1 января 2017 г.

БЕРЕЖЛИВОЕ ПРОИЗВОДСТВО-2017. ИТОГИ

(Окончание. Начало на стр. 1)

В 2017 году прошли обучение две группы экспертов в области бережливого производства, все 29 специалистов получили сертификаты. Для специалистов предприятия проведён семинар по внедрению системы «5С», в рамках обмена опытом состоялись ознакомительные поездки на

предприятия с высокоразвитой производственной системой (ОАО «РЖД», ЛТИ-Петро, ЗАО «Штадлер Минск»).

Также были объявлены победители конкурса «5С-предприятие»:

■ номинация «Лучший парк»: Троллейбусный парк № 1;

■ номинация «Лучшее подразделение»: Аварийно-восстановительная служба;

■ номинация «Лучший отдел/сектор»: Группа заявок и комплектации СМТС;

■ номинация «Лучшее рабочее место (офис)»: рабочее место начальника отдела дохода и контроля Троллейбусного парка № 3 Алексея Боршина;

■ номинация «Лучшее рабочее место (производство)»: рабочее место слесаря цеха ремонта трамваев СТТП Константина Михалёва;

■ номинация «Самый активный участник программы «Развитие производственной системы Горэлектротранса»: Совмещённый трамвайно-троллейбусный парк.

Добавим, самые активные участники внедрения бережливого производства отмечены благодарностями и ценными подарками.



Планета ГЭТ

СОВРЕМЕННОМУ ТРАМВАЮ – НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Специалисты Горэлектротранса по приглашению посольства Бельгии посетили ряд промышленных предприятий, где ознакомились с современными технологиями строительства трамвайных путей и подготовки водителей подвижного состава.

Советник директора СПб ГУП «Горэлектротранс» – начальник Службы технической политики **Сергей Кутаев** и начальник Службы пути **Андрей Коршунов** побывали в Бельгии на трёх промышленных предприятиях.

Компания PREFARAILS является разработчиком технологии укладки трамвайных путей с применением прирельсовых профилей и железобетонных конструкций. Эта технология позволяет сделать трамвайный путь долговечным и

практически бесшумным. Наши коллеги ознакомились с действующим производством прирельсовых профилей в коммуне Суаньи (Soignies), посетили завод бетонных конструкций De Bonte в Лаакдале (Laakdal), а в Брюсселе осмотрели действующие и строящиеся с применением современных технологий трамвайные пути.

В г. Намюр (Namur) специалистам из Петербурга продемонстрировали тренажёрную технику для трамваев, которую производит



компания TRANSURB, а также ознакомили их с новейшими методиками обучения работников рельсового транспорта.

По результатам визита представители Горэлектротранса договорились с бельгийскими коллегами о дальнейшем сотрудничестве. В частности, компания TRANSURB планирует предоставить для изучения демонстрационную версию интерактивной программы для обучения кондукторов действиям при посадке-высадке пассажиров, особенно пожилых или с детьми.

Специалисты из Бельгии в феврале намерены посетить в Петербург.



Работать с нами!

Учебно-курсовому комбинату требуется мастер производственного обучения (троллейбус)

Требования к кандидату:

– образование не ниже среднего профессионального (техникум);

– стаж работы водителем троллейбуса не менее 5 лет;

– 5 или 6 разряд водителя троллейбуса.

Обязанности: организация работы учеников – водителей троллейбуса и водителей троллейбуса – наставников в период производственной практики.

График работы: 5x2, с 8.15 до 17.00.

Зарботная плата: от 32 000 руб.

Контактные телефоны: 244-18-20, доб. 4022, Станислав Иванович Денисенко, заместитель директора по учебно-производственной работе.

«ЛЕЖУ И ДУМАЮ О ЖИЗНИ И СМЕРТИ»

Судьба многих заслуженных работников нашего предприятия тесно переплетена с блокадой. Умирал в осаждённом городе и водитель самого первого ленинградского троллейбуса ЯТБ-1 Борис Лерман. «Петербургские магистрали» публикуют воспоминания Бориса Иосифовича о первой попытке эвакуации в феврале 1942 г. и чудесном спасении от голодной смерти.

И вот настал день отъезда. Встали рано, кое-какие самые необходимые вещи сложили в чемодан, а чемодан на саночки, которые вызвался везти сосед по квартире Матвей за сто рублей. Он жил один, и крепко стоял на ногах. Вышли мы на улицу, и пошли в сторону Загородного пр. Прошли метров сто, и чувствую, что каждый метр даётся мне всё хуже и хуже, и через небольшое расстояние ноги совсем перестали передвигаться. Сестра кричит: «Скорей, не останавливайся, опоздаем, и тогда всё погубило!» Кое-как прошли ещё 50 метров – и всё. Как говорится, «бензина нет, мотор заглох», а время неумолимо уходит. И тут я принимаю глупое, но твёрдое решение: «Иди, Нина, одна, и спасайся, а я как-нибудь». Отдала она мне ключи от квартиры и комнаты, мою продовольственную карточку (карточки эвакуированным приказано брать с собой) и два сухарика, которые лежали у неё в кармане. Постояли

пару минут, молча смотря друг другу в глаза, и они тронулись в путь. Я остался стоять на углу Клинского пр. и Вереysкой ул. И когда они ушли далеко, я опомнился. Что я наделал? Я подписал сам себе смертный приговор. Надо было Матвеем заплатить ещё 100 рублей, и даже пообещать поощрить после приезда из эвакуации, он бы посадил меня на саночки и довёз на чемодане до Смольного. Но поздно – как говорится, поезд ушёл. Постоял и начал двигаться, еле-еле переставляя ноги, с остановками через 5–10 шагов. До дома дошёл, а по лестнице на 3-й этаж дополз уже на коленках. Лёг на кровать и уснул. Через день кое-как решил дойти до магазина и получить по карточке за два дня 250 гр. хлеба. Сразу съел и лёг на диван, временами дремлю, просыпаюсь и думаю, как мне дойти на следующий день до булочной. Просить соседей опасно, дорогой хлеб съедят, да карточки не отдадут. Лежу и думаю о жизни и смер-

ти, что делать и как быть? И вдруг... О чудо! Слышу стук в стенку комнаты со стороны лестницы. До войны это был условный знак всех родственников. Сначала мне показалось, что это сон, но стук повторился и я, держась за стенку, вышел и открыл дверь. Передо мной стоял небольшого роста красноармеец с пакетом в руках. Он сказал, что привёз Нине Лерман посылку от Ефима Лермана. Ефим был зенитчиком, и их батарея охраняла на Ладоге Дорогу жизни. Они не голодали и имели возможность сохранить пайки для голодающих родственников в Ленинграде. Я ему объяснил, что Нина уехала через Ладогу, а я не мог из-за больных ног, что Нина и Ефим мои, что я их родной брат, что я умираю от голода. Плачу, показываю ему фотокарточки, цепляюсь руками за пакет, но красноармеец неумолим. Мол, Ефим велел отдать посылку только Нине в руки. Но и я не отступал, настойчиво умоляю его. Посыльный

пожалел меня и отдал пакет. Как выяснилось после войны, Ефим посылал нам посылки не первый раз. Так, например, он до этого послал с одним военным большую богатую посылку. Но тот вернулся в часть и говорит брату, что пришёл домой и видит, что жена и двое детей умирают с голода, а мать уже умерла. Не смог выдержать, оставил им и свою посылку, и брата, а сам ничего не ел и сразу уехал в часть: «Прости, делай со мной что хочешь, хоть расстреляй, товарищ Лерман!» Второй раз брат послал небольшую посылочку из сухарей, но тот где-то пропал вместе с посылками и не вернулся. А этот красноармеец не имел родственников, и Ефим ему сказал, что если Нины нет, пусть посылку возьмёт себе. Поэтому и не хотел мне отдать. Красноармеец ушёл, а я, затаив дыхание, дрожащими руками начал открывать пакет. И что я вижу, даже испугался! В пакете мука, большие «ржавые» солдатские сухари



Б.И. Лерман. 1945 г.

(10 шт.), несколько кусков сахара, кусок маргарина, кусок сала гр. 200, а также рассыпчатый чай. Это не просто посылка-подарок, это можно назвать вторым днём моего рождения или «постановлением об отмене смертного приговора». Ночью в темноте я муку замешивал водой и делал лепёшечки, которые клал на горячее железо «буржуйки», мазал маргарином, сухари размачивал водой и потихонечку грыз. Целую неделю я блаженствовал, соблюдая строгую конспирацию во время дорогих трапез. Через неделю я почувствовал, что мои ноги окрепли, и я могу ходить.

ДОЕХАТЬ «ДО ЛУНЫ» БЕЗ АВАРИЙ

Водитель-инструктор Трамвайного парка № 3 Дмитрий Коровкин в 2017 году приказом Министерства транспорта был удостоен нагрудного знака отличия I степени. Среди водителей ГЭТ эта почётная награда вручается тем, чей общий пробег без аварий составил свыше 400 тыс. км. Это путь, равный расстоянию до Луны. В интервью «Магистралям» Дмитрий Михайлович поделился своими профессиональными секретами и поразмышлял, почему трамвай обладает такой притягательной силой.

– Как Вы пришли на предприятие?

– После окончания медицинского училища в конце 97-го у меня родился ребёнок, денег катастрофически не хватало. Мой приятель, который выучился на водителя трамвая, захлёб рассказывал про свою работу! Плюс я жил на Петроградской стороне, и тут у нас было кругом трамвайное движение. Постоянно сам как пассажир ездил на трамвае, и трамвай был моим любимым видом транспорта.

– Как прошёл Ваш первый день на линии? Волновались?

– Очень, конечно! Конечно! Конечно, волновался! Это было в сентябре 98-го года, я выезжал на 30-м маршруте трампарка им. Скороходова, который тогда следовал от Приморского парка Победы до Ржевки. У нас была замечательная наставница, пожилой человек. Села в сером пальтишке с капюшоном, под видом пассажира. Наблюдала, контролировала меня, а я этого не замечал, увидел только, когда приехал на вечную станцию. Первую смену отработал хорошо, без происшествий.

– А о чём Вы думаете на линии? Только о работе, или, может быть, о красоте города?

– Это зависит от обстановки. Если ты стоишь в пробке, то, на-



верно, думаешь о красоте города. Или о том, что сделать бы здесь выделенную трамвайную линию, и вообще было бы замечательно. А если у тебя маршрут такой, что пролегает без пробок, то ты думаешь о том, как бы качественнее и комфортнее довезти пассажиров. Чтобы они вышли с вагона с хорошим настроением, на позитиве. И тогда они всегда тебя благодарят.

– Поделитесь, в чём секрет Вашей безаварийной езды?

– Наверно, это сосредоточенность на своей работе. Но если сравнить движение, которое было в 80-х и сейчас – то сейчас гораз-

до сложнее. Гораздо сложнее! Намного сложнее! Если представить, сколько тогда было автотранспорта, попутного трамваю, и сколько сейчас, то сейчас о-очень сложно! Очень!

– И какими же качествами нужно обладать, чтобы работать в таких условиях, да ещё без аварий?

– Хорошей нервной системой. Это, наверно, самое главное. Мы на дороге все – водители: автомобиля, трамвая, троллейбуса, автобуса, маршрутки. Мы все под одними правилами, и все должны соблюдать их. Но практика показывает, что соблюдает, наверно только пассажирский транспорт, поскольку там работают водители-профессионалы, а не любители.

– Но как добиться внутреннего спокойствия, когда тебя подрезают, не дают проехать?

– Просто не обращать внимания. И выполнять свою работу. Конечно, у любого человека бывает какая-нибудь неординарная ситуация, когда можно даже выругаться. Большой опыт ещё пришёл, когда я стал водителем-инструктором, когда начал обучать учеников. Поначалу было сложно. Конечно, очень переживал, нервничал. Но с годами, с опытом нервная система непобедимая становится (смеётся).

– Почему, по-Вашему, трамвай обладает такой притягательной силой?

– Во-первых, это, можно сказать, малая железная дорога. Многие молодые водители говорят, что они чувствуют себя машинистами. Во-вторых, это очень интересное общение с людьми. Каждый день у тебя проходит нестандартно, не как было вчера. Сегодня у тебя один маршрут, завтра другой. Сейчас у тебя один пассажир, через 5 минут – другой. И настолько дни становятся не серыми, как у любого офисного работника, когда у него один и тот же кабинет, одна и та же бумажка! Намного всё по-другому. И это очень интересно. Многие работники жизни себе уже не представляют без трамвая.

Полностью интервью с Д.М. Коровкиным читайте на сайте ГЭТ.ру

Помимо Дмитрия Коровкина знаком «За безаварийную работу» I степени в 2017 году награждены Валерий Ефремов (Трамвайный парк № 3) и водитель троллейбуса Александр Ларин (СТТП). Ещё 37 водителей предприятия удостоены знака «За безаварийную работу» II и III степеней.

КАК НОВЫЙ ГОД ВСТРЕТИШЬ....

Отгремели новогодние торжества. Народная примета гласит: «как Новый год встретишь, так его и проведёшь». «Петербургские магистрали» нашли тех, кто в праздник радовал на линии пассажиров в образе Деда Мороза и Снегурочки, кого Новый год застал в дальней дороге среди заснеженных лесов Русского Севера, и кому волшебной ночью открыл двери храм Божий.

Евгений Лозовой, водитель Троллейбусного парка № 1

Я, как и многие жители нашей страны, являюсь отчасти суеверным человеком — как встретишь Новый год, так его и проведёшь! Так уж вышло, что я встречал этот праздник на 41-м маршруте — за рулём электробуса, на котором работаю. Однако я решил всё равно не отходить от традиций, и встретить праздник так, как позволяет положение — пусть и без праздничного оливье и бокала шампанского, которые всё равно ждали меня дома. И чтобы поднять праздничное настроение себе и моим пассажирам, я нарядился в костюм Деда Мороза! Родители подвели детей к кабине, они улыбались, удивлялись и махали мне. С собой было чуточку конфет, которыми я угощал детей. Самое интересное, что Деду Морозу за рулём радовались больше всего взрослые, которые одобрително отнеслись к этой идее, фотографировали на остановках, а также проезжая мимо на своих авто!

Жанна Цехович, водитель Трамвайного парка № 3

В новогоднюю смену 31 декабря я вышла на свой 38-й маршрут в костюме Снегурочки. У всех куча проблем, радостных эмоций мало, и даже по магазинам люди бегают на автопилоте — потому что Новый год, и надо. И я решила — почему бы и нет? Смена оставила всплеск ответных эмоций от реакции пассажиров. Например, подходит к кабине девушка с вопросом. Я поворачиваю голову, а она: «Ой, я вас узнала!» И на весь салон: «Ребята-а-а, нас Снегурочка везёт!!» На Тихорецком на пешеходном переходе ребёнок дёргает маму за рукав: «Мама, смотри, Снегурочка!» Та оглядывается по сторонам, но на вагон не смотрит. Ребёнок снова её дергает, уже пальцем показывает. Тут она видит мой трамвай и расплывается в улыбке! На Обручевых на остановке было много народу с детьми, при этом сами взрослые, мужчины от 35-ти до 50-ти, реагировали как дети — махали в ответ, у всех улыбки, счастье невообразимое! Хотелось бы верить, что эта радость, которую я подари-

ла и людям, и себе, сохранится весь год!

Ирина Щепкина, заместитель председателя ППО ГУП «Горэлектротранс»

Новый год мы начали встречать как обычно — приехали с семьёй к маме. Дождались боя курантов, отметили, и в начале второго пошли в Южно-Приморский парк, где каждый год бывает гуляния. Однако на этот раз ни сцены, ни гуляний не было, и мы просто пошли гулять по парку. На выходе из парка, уже на Доблести, стоит небольшая церквушка. Смотрю — вышел молодой человек из неё. А было уже три часа ночи! Давайте, говорю, и мы попробуем зайти. Мы заходим, никого нет. Потом подошёл служитель, на вопрос, можно ли поставить свечи, сказал почему-то: «Вам — можно». Мы поставили по свечечке Николаю Чудотворцу, и пошли домой. Никогда такого не было — чтобы в новогоднюю ночь были открыты церкви! Расценили всё это как хороший знак свыше.

Денис Сафонов, главный редактор газеты «Петербургские магистрали»

У меня появилась прекрасная возможность проверить известную народную примету «Как Новый год встретишь — так его и проведёшь». В ночь с 31 декабря на 1 января я был в пути: поехал на праздники в Архангельск к младшей дочке Сонечке. Примерно за час до полуночи начальник поезда в парадной форме прошёл по вагонам и лично поздравил каждого пассажира. А ровно в 0.01 наш поезд прибыл в Ярославль. В пути было интересно наблюдать взлетающие среди чёрного леса фейерверки. А разноцветные гирлянды в окошках домишек выдавали пролетающие мимо деревеньки, которые обычно прячутся в ночи. Кстати, в нашем вагоне было довольно спокойно, разве что компания молодых финнов, возможно, излишне громко пыталась петь на русском языке «Ой, мороз, мороз» и «Подмосковные вечера».

ОТ «ПЕРВОГО» – К «ДАЧНОМУ»

Сразу две новинки появились в Музее городского электрического транспорта. Макет первой трамвайной линии Петербурга стал частью постоянно действующей музейной экспозиции, а «дачный трамвай» «заехал» в старинное депо погостить.



«Дачный трамвай» построен транспортным энтузиастом Александром Васильевым. Его прообразом является аккумуляторный трамвай, который испытывался в Петербурге на рубеже

XIX – XX веков. Вагончик эксплуатируется на колее 300 мм, в нём могут разместиться 8 детей и четверо взрослых. А благодаря совмещённой ручке «ход – тормоз» управлять «дачным трамваем» способен даже ребёнок. Вагон оборудован действующим пантографом, позволяющим использовать трамвай с питанием от контактной сети. Почти полгода «дачный трамвай» привлекал внимание посетителей Центрального музея железнодорожного транспорта России, где работала выставка, посвящённая 110-летию петербургского трамвая. В Музее городского электрического транспорта «дачный трамвай» будет гостить до начала летнего сезона, а затем вернётся за город, где будет использоваться по своему прямому назначению — катать детей по проложенным на дачном участке путям.

Макет, выполненный в масштабе 1:22, представляет собой трамвайную линию, включая съезды, стрелки, опоры контактной сети, фонари освещения, а также две модели самых первых трамвайных вагонов «Бреш». Трамваи движутся навстречу друг другу от Василеостровского трампарка до Главного штаба — именно так проходила трасса первого маршрута электрического трамвая, запущенного в 1907 году. В оформлении макета использованы изо-



бражения зданий и сооружений, находившихся на маршруте 110 лет назад, а также выполненные на 3D принтере фрагмент решётки Николаевского (сейчас Благовещенского) моста и самого трамвайного депо.

ОБЪЕКТИВНО:

Рассказ в одном снимке. «Петербургские магистрали» запускают новую рубрику, в которой предлагают посмотреть на электротранспорт через объектив фотокамеры. Корреспондентами рубрики могут стать как работники предприятия, так и все петербуржцы, любители транспорта. Присылать фотоистории с краткими комментариями вы можете на почту редакции: redactor@spbget.ru.

Открывает рубрику фото из проекта «Горэлектротранс / Индустриальный ландшафт», который с 7 февраля по 4 марта будет представлен в Музее городского электротранспорта.

в объективе – gero



Галина Кожмяченко. «Хорошие».

Информация Горэлектротранса доступна также на следующих ресурсах:

Сайт: ГЭТ.РУС ВКонтakte: spbgupget Фейсбук: get.spb Твиттер: spbget Телеграм: getsph