



«Зарница» открывает сезон

Седьмого июня стартовал сезон летнего отдыха для детей в Детском оздоровительном лагере «Зарница». Начинаясь первая смена. Как обычно, в лагерь отъезжали от 5-го трамвайного парка. С утра на площадке, у проходной парка, стали собираться родители с отъезжающими детьми, грузили в машину вещи, давали последние наставления своим «чадам». Сразу формировались отряды по возрастному признаку. Группы ребят высоко поднимали таблички с указанием «возрастного ценза», чтобы вновь прибывающие не разыскивали долго свой отряд. А на улице Сердобольской, что рядом с парком, ребят ожидала колонна автобусов.

Началу оздоровительного сезона предшествовала большая подготовительная работа. Прежде всего это ремонт и приведение в порядок жилых корпусов лагеря, а также прачечной, столовой, концертного зала, библиотеки, помещений кружков, медпункта, бассейна и всего необходимого для полноценного отдыха. Работы велись практически всю весну, каждому Обособленному структурному подразделению СПб ГУП «Горэлектротранс», каждому парку и службе был выделен свой участок работ. Сюда посылали они своих рабочих, каждое ОСП несет ответственность за свой участок. Первая смена продлится с 7 по 27 июня. В парках профсоюзные организации заранее формировали группы ребят, желающих отдохнуть. Но в этом году желающих было немного. Впрочем, в первую смену почти всегда так - сезон только открывается, кое-кто побаивается, что погода еще не достаточно теплая и т.д. А самый «пик» отдыха - это, конечно, во вторую и третью смены.

Но самая большая нагрузка в подготовительный сезон легла, без сомнения, на небольшой штат лагеря и прежде всего его директора Г.Н. Андреева. Практически всю весну его

невозможно было застать, он был в постоянных разъездах. Однако в день отъезда первой смены все же удалось взять краткое интервью у Геннадия Николаевича. Начался разговор с проблем. Главной из них директор назвал то, что не удалось набрать для первой смены количество детей, которое нужно. Набрали всего около 220-ти отдыхающих, а хотелось бы побольше. Ведь от количества отдыхающих зависит и рентабельность оздоровительного учреждения. Лагерь мог бы принять до 400 человек. И желающих попасть сюда в первую смену было как минимум на сотню больше, чем удалось оформить, но добрая сотня из желающих отдохнуть в первую смену, «сошла с дистанции» при оформлении документов на отдых и отказалась от него. Это, по словам директора лагеря, связано с тем, что при оформлении «очень много беготни» и не все ее выдержали. Если бы оформление было проще, то и отдыхающих было бы больше.

В первую смену из общего количества отдыхающих от работников СПб ГУП «Горэлектротранс» поехали только 150 человек, а остальные ребята - из детских домов. Все помещения лагеря к отдыху ребят подготовлены. А вот со штатами есть проблемы. Из-за низкой зарплаты, по словам Геннадия Николаевича, штаты никогда не были полностью укомплектованы. Есть еще и нынче вакансии воспитателей и технического персонала. Штаты столовой укомплектованы «по мизеру». Половина работников столовой - те же, что и в прошлый год. Люди проверенные и надежные. Договора о поставках продуктов «все подписаны, здесь все хорошо».

Для развлекательной программы готово почти все, но кое-что из развлекательной техники приходится докупать, так как была задержка с финансированием.

Зарплату персоналу лагеря в этом году повысили всего на 8 процен-

тов. Это, по словам директора, недостаточно - так как исходная сумма, с которой повышали, низкая. Уборщица здесь получает без вычетов 2 тысячи рублей. От этого и кадровые проблемы. Хорошо еще, что питание бесплатное, но и на него начисляется налог.

Старший воспитатель Т.Б. Халапсина, она здесь не первый год, приводит из вуза, где трудится проректором, своих студентов. Только благодаря этому, по словам Г.Н. Андреева, «мы и держимся», но большинство студентов все же идет трудиться в летний период воспитателями в другие детские оздоровительные лагеря - где зарплата вдвое больше, чем у нас.

При подготовке корпусов лагеря к летнему сезону, как сказал Г.Н. Андреев, «сделали все, что можно, и даже то, что нельзя». Но недоделки могут проявиться потом, во время эксплуатации, тогда придется их исправлять своими силами. А этих «сил» на штате оздоровительного лагеря до крайности мало. Есть всего один штатный электрик. Так что в случае необходимости придется снова обращаться к паркам и службам, которые готовили лагерь к летнему сезону. Но пока они приедут, пройдет время. Поэтому часто недоделки приходится устранять самим, то есть небольшим штатом работников, которые здесь есть. Активно участвует в этом и сам директор лагеря, оставив на время свои руководящие функции, выступает в роли различных ремонтных рабочих. Была проблема с бассейном: его подготовили к работе и стали заливать, но потекла труба, надо ее менять.

Но все это проблемы «решаемые», с ними, без сомнения, справятся и постараются создать ребятам полноценный и интересный отдых.

Валерий Межонный

Чтобы росли объемы производства

В прошлом месяце мы публиковали в нашей газете приглашение на работу в троллейбусное депо разных специалистов: слесарей-электриков, слесарей по ремонту подвижного состава, маляров по металлу, столяра, токаря, термиста и целого ряда других работников. И это закономерно. Растут объемы выпуска отремонтированных троллейбусов, а для этого нужны люди. Новое руководство пришло в депо в мае 2006 года, с этого времени директором стал Д.Д. Ершов. Троллейбусное депо в тот период было слабым подразделением электротранспортного предприятия. За 2005 год в общей сложности было отремонтировано 22 троллейбуса и сделано 2 вышки для автобазы. То есть практически каждый месяц депо ремонтировало меньше двух «рогатых» машин. Для всего СПб ГУП «Горэлектротранс» с его пятью троллейбусными парками это было крайне мало. Вот почему руководство электротранспортного предприятия и решило сменить в депо руководство. И результат не замедлил сказаться. Уже по итогам следующего, 2006-го, года был капитально отремонтирован 71 троллейбус и сделано 2 автовышки, то есть объемы выпуска выросли в 3,5 раза. Но директор депо Д.Д. Ершов замечает, что главная заслуга в этом руководства СПб ГУП «Горэлектротранс», решившего вдохнуть в данное Обособленное структурное подразделение вторую жизнь.

Но заметим, что роль руководства троллейбусного депо в этом деле никто не будет отрицать. Ведь и раньше здесь менялось руководство, но результаты не радовали. Теперь же эффект налицо. Обновился практически весь руководящий состав депо: здесь новый директор, его заместитель, главный инженер, начальник производства. Изменился весь стиль руководства предприятием. Заметные подвижки произошли и в самом коллективе троллейбусного депо. Только в 2006 году было набрано 26 новых специалистов. За этот же период уволил ось 22 работника - такая ротация кадров. Уволились в основном люди пенсионного возраста. Кадры существенно обновились. А до этого средний возраст, например, работников механического цеха был 64 года. Несколько лучше было положение в главном цехе предприятия - цехе ремонта троллейбусов. Здесь средний возраст работников 42 года, и сюда приходила и молодежь. Но, как известно, проблема кадров существует на всем электротранспортном предприятии, в парках и службах. И каждое Обособленное структурное подразделение решает ее по-своему. В троллейбусном депо проблему кадров решает сам директор.

Помогает ему в этом то, что он раньше трудился в системе автотранспорта в одном из автобусных парков. В депо пришли молодые работники, но не те, которым надо объяснять, что такое «транспортный профиль». Пришли уже специалисты из автобусных парков и сразу взялись за дело. Автобус и троллейбус во многом, конечно, отличаются, но много есть здесь и общего. Тем легче вновь пришедшим освоиться на новом месте. Наполнение новыми кадрами троллейбусного депо продолжается и сейчас.

Здесь была еще одна большая проблема, отчасти объясняющая, почему раньше было трудно с кадрами. Фактически троллейбусное депо - это производственная площадка, но здесь применялась повременная система оплаты работников. А, как известно, такая система совсем не способствует росту производительности труда, не может двигать вперед производственный процесс, не мотивирует или, лучше сказать, слабо стимулирует труд работников. Пришлось менять систему оплаты. И вот с 1 июля 2006 года руководство депо подготовило документы для перехода на сдельно-премиальную систему оплаты с учетом коэффициента трудового участия - КТУ. С 1 октября ее ввели с разрешения руководства СПб ГУП «Горэлектротранс», которое отнеслось к этому с пониманием. Пока такая система оплаты работников введена только в одном цехе - главном на предприятии - цехе ремонта троллейбусов. Так смогли поднять производительность труда, которая стала мотивированной работком. Систему эту называют «гибкой». И объясняют в депо так. Раньше, при повременной оплате главным был тариф по квалификации. Работай - не работай, а практически получишь этот тариф, и все. Ну можно было изменить оплату на 10 процентов в ту или другую сторону - в зависимости от старательности работника. Но все же это был не рычаг, не стимул для повышения заинтересованности в работе. Такие «колебания» в зароботке составляли раньше 500-600 рублей. И это было, по меньшей мере, несерьезно. Сейчас же такая «вилка» в оплате колеблется в половину зарплат, по словам директора депо. То есть с учетом КТУ можно гибко варьировать оплату работника. Правда, оплата - это еще не все для повышения производительности труда. Необходимо заменить, обновить еще и технологическое оборудование. А оно в троллейбусном депо 50-х - 60-х годов. Заменить его крайне необходимо, но сложно - проблемы с финансированием. Но, как говорит директор

депо Д.Д. Ершов, «мы работаем в этом направлении». И находят понимание со стороны руководства СПб ГУП «Горэлектротранс».

Сейчас в планах перевести и механический цех депо на «косвенно-сдельную» - с учетом КТУ - оплату труда. А пока этот цех работает по старому на повременной оплате труда. Директору депо приходится убедительно доказывать экономистам Управления СПб ГУП «Горэлектротранс» необходимость введения новой системы оплаты труда.

Помнится, как при посещении механического цеха несколько лет назад можно было там наблюдать полнейшее затишье, рабочих не было видно, станки стояли. А в самом конце 90-х здесь часто, во всем цехе, трудился только один старейший работник И. Галиш, уже 90-летний ветеран труда. Теперь же в цехе идет работа. Правда, специалисты нужны и теперь, особенно станочники. Но с ними проблема и в нашем городе, и вообще в стране, отвыкшей на какое-то время от производства.

В троллейбусное депо в целом сегодня нужно по основным специальностям человек 20-30. «Это не так много», - говорит Дмитрий Дмитриевич Ершов. Директор надеется вопрос решить именно в этом году, основываясь на том, что его предложения о смене системы оплаты труда найдут понимание у руководства электротранспортного предприятия. С введением новой системы оплаты труда в депо людям дали возможность заработать. И сегодня квалифицированный рабочий, который хочет работать, может заработать до 25-ти тысяч рублей. Такие рабочие уже есть в троллейбусном депо, с разрядами от 4-го до 6-го. Люди узнают об этом и приходят на предприятие, так как здесь можно заработать. И от них, в свою очередь, польза предприятию.

В 2007 году, несмотря на частые финансовые затруднения, руководство троллейбусного депо старается сохранить тот уровень производства, который был достигнут в 2006 году. Правда, приходится от годового планирования перейти к квартальному. Но при взятом ранее темпе выполнение годового плана дело реальное.

Если в этом году позволит финансовое обеспечение, необходимо сделать основной корпус депо-цеха ремонта троллейбусов - заменить на нем крышу и полы. Старые полы в этом корпусе не дают возможности использовать современное подъемное оборудование. Применение такого оборудования, которое тоже повышает производитель-

(Окончание на стр. 3)

(Окончание. Начало на стр. 2)

ность труда, предъявляет определенные технические требования к полу. Поэтому его необходимо обновить. А это все - значительные финансовые вложения. Если же в этом году удастся сделать этот корпус, то можно будет рассматривать более широко производственную программу.

Сейчас в депо делается стандартный капитальный ремонт троллейбусов при возрасте машин 4-6 лет и пробеге 300-350 тысяч километров. Там заменяется вся обшивка, все агрегаты, но рама не заменяется.

И есть вид ремонта, который производится с заменой рамы. Стали ремонтировать сочлененные троллейбусы ЗИУ-10 с заменой рамы, наполовину с восстановлением бортовой части. Всего на нынешний год ремонт таких машин по плану 11 штук, но половина из этого количества будет выполнена с полной заменой кузова. Из 11-ти ЗИУ-10 четыре уже выполнили и отдали в парки. Из этих четырех - два с полной заменой кузова. Пятый такой троллейбус стоит на стапеле, ремонтируется, вот-вот он сойдет со стапеля. Вся бортовая часть половины из этих 11-ти ЗИУ-10 будет из Энгельса и Москвы, там также полностью будет заменен кузов и заменена рама. То есть эти машины станут практически новыми. На качество ремонта от парков жалоб нет.

И все же технологическая база троллейбусного депо сильно запущена. При недавнем посещении депо представителями Комитета по транспорту встал вопрос о том, что в 21-м веке красить кузова троллейбусов кистью и валиком - по меньшей мере, не экономично, не говоря уж о том, что это несовременно. Но, однако, здесь приходится применять подобные методы ремонта. Но теперь стоит вопрос о строительстве легкой покрасочной камеры, которая будет отвечать современным требованиям. Тогда можно будет гарантировать и качество, и долговечность ремонтируемых машин. Но конкретных сроков строительства этой камеры пока не названо. Этот вопрос очень серьезный, требует немало капложений. Но все же приятно говорить о подобных перспективах.

Если же говорить о гарантиях, то директор депо берется гарантировать тем ЗИУ-10, у которых будет полностью заменен кузов, рама и все наполнение, новую жизнь на линии не менее 7-ми лет. А в случае обновления технологий этот срок увеличится. Эти машины, как уже говорилось, будут «почти как новые». И притом цена такого ремонта в депо - в сравнении с заводским ремонтом - на два с половиной миллиона рублей ниже на каждую машину. Это очень существенно для города, который не может приобрести сразу весь подвижной состав.

И есть еще такой ремонт: сюда привозят новые кузова троллейбусов из Вологды. В каком-либо парке списывается машина, все агрегаты с нее капитально ремонтируются, модернизируют систему управления и собирают практически новую единицу подвижного состава. В прошлом году таких машин сделано 12, в этом со стапеля уже сходит 4-я. Вообще план на этот год в месяц ремонтировать всего 12 машин, но могут быть корректировки, зависящие от финансирования.

Капитального ремонта и модернизации требует также кузница депо. Ее практически сейчас не используют. Сейчас работает термичка и заготовительный участок малой штамповки. Штаты здесь укомплектованы.

Сразу все сделать невозможно, но постепенно, шаг за шагом дело движется вперед.

Валерий МЕЖОННЫЙ



*Трамвай блокады...
Ты особая страница,
Ты тоже воин, ты всегда в строю.
Твоих звонков серебряные трели
Все ленинградцы сразу узнают.*

*Мы славили жизнь,
И вспоминаем павших
На той, священной, на войне,
И смерть, и голод победивших,
Жизнь подарив тебе и мне.*

*Трамвай блокады...
Первой ласточки победы
Ты шел по улицам холодным
и пустым.
Воспряли люди от звонков
знакомых,
Тебя, любимый город, отстоим.*

*И ты, мой парк,
Был на переднем крае,
Зениткам дав приют,
Ты, небо Ленинграда защищая,
Чемало жизней спас.
Твой подвиг нынче чтут,
Столетие трамвая отмечая.*

Антонина Андреевна
СМОЛЪЯНИНОВА

Линия фронта рядом

С первых дней Великой Отечественной войны работа ленинградского трамвая была подчинена интересам фронта. Вагоны помимо обычных пассажиров перевозили войска и боеприпасы, сырье и топливо. Трамвайщики вместе со всеми ленинградцами создавали оборонительные рубежи вокруг города. Тысячи ленинградских трамвайщиков ушли защищать Родину. В сентябре 1941-го года, когда замкнулось кольцо блокады, вся территория города стала подвергаться беспрерывным артиллерийским налетам и авиационным бомбежкам. Снаряды и бомбы рвали контактную сеть, коржили рельсовую колену, разносили в щепки вагоны.

Только за двенадцать дней ноября 1941-го года фашисты повредили сорок участков трамвайной линии. В отдельные дни аварийно-восстановительные бригады выезжали по сорока - сорока пяти адресам. А за все время блокады было 1050 непосредственных попаданий в объекты трамвайного хозяйства. И всякий раз движение возобновлялось, трамвай нес свою фронтную службу. На улицах Ленинграда часто можно было увидеть идущие рядом танк и трамвай - олицетворение мирного города, ставшего бойцом.

*Холодный, цвета стали,
Суровый горизонт ...
Трамвай идет к заставе,
Трамвай идет на фронт.
Фанера вместо стекол,
Но это ничего.
И граждане потоком
Вливаются в него, -*

писала о тех днях ленинградская поэтесса Вера Инберг.

За четыре месяца 1941-го года подано 388 вагонов для перевозки почты, только за июль-сентябрь около 4000 вагонов подано для ленинградцев, уезжающих на оборонные работы.

Во втором полугодии 1941-го года перевезено 2300 тонн военных грузов и для тушения пожаров 76 636 кубометров песка.

8 декабря 1941-го года ленинградцы, пришедшие утром на трамвайные остановки, напрасно всматривались вдаль. Трамвай все не появлялся. А дежурный инженер Энергохозяйства записал в своем журнале: «Подача энергии ... прекратилась утром в 8.12. Движение не возобновлялось».

Не слышно стало привычного трамвайного перезвона, плотным покрывалом лежал на рельсах толстый слой снега.

Прекращение подачи электроэнергии было столь неожиданным, что 52 поезда так и застряли на линии, не успев уйти в парки.

Остановились трамваи.

Из книги Я.Г. Годеса «Этот новый старый трамвай».

Хранители

На углу Атаманской и Кременчугской улиц теперь располагается Центральный архив ГУП «Горэлектротранс».

Начальник архива Галина Александровна Иванова ведет по просторным помещениям. - Это первое архивохранилище. Посмотрите на стеллажи. Мобильных у нас еще до сих пор не было.

Стальные шкафы перемещаются по рельсам, проложенным в полу. Вы крутите колесо, и шкаф отъезжает ровно настолько, чтобы можно было подойти к нужным полкам, отыскать необходимые папки. Поиск завершен, стеллаж возвращается на место. Так достигается компактность.

Поднимаемся на второй этаж, на третий. Всюду свежая краска. Перепланированы помещения. Здание практически пережило свое второе рождение. Правда, только изнутри. Снаружи оно должно выглядеть как и прежде. Таково требование Государственной инспекции охраны памятников. Поэтому и «расстекловка» окон проводилась по старым эскизам. Современные рамы повторяют рисунок прежних.

Большая перестройка практически завершена. Нет ни привычных куч мусора, ни даже строительных лесов. Более того, уже действует все оборудование. Коробки с архивными материалами не приходилось таскать по лестницам. Исправны оба грузовых лифта. Горят глазки сигнализации - противопожарной и охранной. Работают в полном объеме вентиляционные камеры. Благодаря им обеспечивается особый климат. Хранение архивных сокровищ требует особого температурно-влажностного режима.

Многие годы в этом здании располагалась Кременчугская подстанция энергохозяйства. Причем, были в ней не только производственные, но и жилые помещения. Теперь о них не напоминает ничего.

- И кто поверит, что работы длились всего полтора года, срок в общем-то небольшой, согласитесь, продолжает свой рассказ хозяйка архива. - Но ведь и работали всем миром. Парки помогли очень. И службы, конечно, тоже. Энергохозяйство, к примеру. После строителей нужно было мусор убрать. Оборудование завезти и смонтировать. А теперь главная проблема - перевезти фонды. В этом деле без помощников нам опять не обойтись. И на отсутствие их жаловаться не приходится. Тут нужно поблагодарить, к примеру, директора нашего колледжа Сергея Кимовича Корабельникова. Понимающий, отзывчивый руководитель. И мастера, и ребята-учащиеся - все помогли.

Центральный архив. При одном упоминании его у большинства работников в памяти всплывает другой адрес - улица Ломоносова, д. 1. Там архив располагался многие годы. Было тесно, но с теснотой этой свыклись. Потом эти обжитые помещения вдруг понадобились городу. И нужно было вывозить фонды. Куда? Несколько комнат сумел выделить Совмещенный парк. Потом, вроде бы, освободилось здание детсада Коняшинского трамвайного парка. Только и это пристанище оказалось временным. Основным адресом стал первый этаж здания на Московском проспекте, 77. Обустроивались там долго. Привыкали. Но по-настоящему привыкнуть так и не смогли. Архиву нужен был свой собственный дом. И вот он готов. Готовы архивохранилища, ждут работников кабинеты.

О них и пошла речь в ходе беседы.

- Не сомневайтесь: несмотря на четыре переезда, фонды смогли сохранить. А людей?

Многих специалистов потеряли за эти кочевые годы?

- Ни одного! Ни единого! - Начальник архива повторяет сказанное дважды. - У нас ведь народ работает не случайный. Делу своему преданы все. А стаж многих измеряется не годами - десятилетиями.

Сама Галина Александровна, кстати, по профессии бухгалтер. Но так сложилось, что пришла в 1979-м году устраиваться на работу в архив. Руководитель Марина Николаевна Величенко, задав пару вопросов, поняла: четких представлений о предстоящей работе у соискательницы должности архивариуса явно маловато. Но выяснилось: день рождения у них - 3 апреля - совпадает. И это решило вопрос окончательно. «Будем работать!» - сказала Марина Николаевна. Так они и работают уже вместе без малого три десятка лет. И когда Величенко в 2003-м задумалась о своей преемнице, лучшего кандидата не нашла. С тех пор Галина Александровна - начальник, а Марина Николаевна ее заместитель.

А весь штат архива - шесть человек. Назовем всех. Старший хранитель фондов Александра Васильевна Мишакова. Уже за годы работы закончила заочно один из факультетов ЛИИЖТа. А до этого успела еще закончить специальное училище по машинописи. Печатать приходится много. И компьютер знает. И делопроизводство. Незаменимый человек для архива. На все руки мастер.

Елена Сергеевна Новицкая - хранитель фондов. Из бухгалтеров, работала много лет в трамвайном парке имени Калинина. Печатает безупречно.

Хранитель Галина Александровна Савельева, пожалуй, единственная в коллективе, имела опыт работы в архиве. А первая ее профессия - библиотекарь. Вот уже и до пенсии доработала, а расставаться со ставшим для нее родным коллективом не собирается. Более того, когда коллеги пытаются установить для нее шадающий режим труда, обижается. Энергии, работоспособности ее и куда более молодые специалисты могли бы позавидовать.

Татьяна Ивановна Буш - тоже хранитель. Ее очень многие помнят по работе в библиотеке управления. На новом месте Татьяна Ивановна сумела освоиться быстро, сегодня она полноправный член трудового коллектива.

Вроде бы никого из шести специалистов не забыли. Но ведь есть еще один - ведущий специалист. Так зовут здесь Бориса Самуиловича Канторовича. Инженер первой категории, ветеран. Не так давно Канторович отметил свое 80-летие. Историю управления, парков, служб он знает досконально, может рассказать о том, как происходила реорганизация подразделений. Они ведь реформировались неоднократно, объединялись, разъединялись. Бывает, что приходит проситель, пытается восстановить главы своей прожитой жизни. При этом толком даже не может назвать подразделение, в котором трудился. Клубок получается запутанный. Без Канторовича распутать его не получится. А кроме того, Борис Самуилович лучше всех разбирается с технической документацией. Незаменимый человек.

Такое определение в устах начальника архива звучит постоянно. Это и характеристика. И оценка. Оценка прежде всего

отношения к делу. О переплетчице Татьяне Аркадьевне Макаровой она отзывается так же уважительно, как и хранителях. Не обойтись архиву без Татьяны Аркадьевны. И без уборщиц Ольги Львовны Прохниной и Ларисы Васильевны Каменевой тоже не обойтись.

Женщины разных возрастов, профессий сумели за годы совместной работы объединиться в коллектив единомышленников, сродниться даже.

И главное, что их объединяет - заинтересованность. Равнодушных здесь нет. Каждый сумеет отозваться на просьбу коллеги. И случись в том нужда, переплетчица Татьяна Аркадьевна Макарова сумеет выполнить работу хранителя фонда, подготовить нужную справку. А если вдруг заболел разом обе уборщицы, возьмутся за швабры и пылесос хранители. Процесс «обеспыливания» в архиве не знает перерыва, пыль среди главных врагов бумажных носителей.

49 фондов на попечении этого небольшого коллектива. Фонды всех существующих ныне и уже канувших в лету трамвайных и троллейбусных парков, всех отделов управления, всех служб. Прежде всего, конечно, это документация персонала. Лицевые счета, личные дела. Подлежат хранению 75 лет. За десятилетия существования архива в его фондах скопилось 400 тысяч дел. Трудная деятельность многих поколений электротранспортников зафиксирована в документах фондов. Здесь сведения не только об отдельных работниках, но и о производственных коллективах. Бухгалтерская, техническая документация. Путь каждого документа на стеллажи архива прописан четко. В течение пяти лет все сведения хранятся в отделах кадров и только после завершения этого начального срока передаются в Центральный архив. И здесь редко остаются они в забвении. С документами ведется постоянная кропотливая работа. В них нуждаются те же кадровики. К ним обращаются технические специалисты. Краеведы. Историки. И вот еще одна цифра. Каждый год Центральный архив управления выдает более трех тысяч справок.

Вот человек достиг пенсионного возраста, но для начисления пенсии не хватает нужных сведений. Вот нужно восстановить справедливость и доказать свое право на объявленные государством льготы. В последние годы особое внимание государство уделяет тем, кто воевал, кто оставался в городе в годы блокады. Порой для восстановления права на льготу достаточно выписки из домовой книги. А таких тоже немало в фондах архива. Очень многие работники парков проживали в общежитиях, ведомственных домах. Поднять необходимые документы, найти нужные сведения, оформить справку - это только несведущему человеку может показаться бесхитростным делом. Работа эта несуетная, кропотливая, скрупулезная.

- Кстати, Галина Александровна, подскажите нашим читателям, как им действовать в тех случаях, когда понадобится помощь архива.

- Прежде всего нужно обратиться к инспектору отдела кадров своего парка. Там работают опытные специалисты. Они сумеют точно сказать, какие именно документы вам нужны. Ну, а уже затем эстафету примут наши хранители.

(Окончание на стр. 5)

(Окончание. Начало на стр. 4)

Вот информация, которую можно сохранить в записной книжке. Прием посетителей в Центральном архиве ведется дважды в неделю. По понедельникам здесь вас ждут с 14 до 17 часов. А по пятницам с 9 до 13. И будет очень хорошо, если вы предварительно позвоните по телефону. Вот его номер 717-21-97.

Общение с посетителями - важная часть работы и начальника архива, и хранителей фондов. И тут очень важно проявить свою заинтересованность, желание помочь человеку, участливость. Сотрудники Центрального архива сумеют рассказать вам немало запутанных, почти детективных историй. Бывали и комичные эпизоды. О них как-нибудь в другой раз.

На рабочем столе Галины Александровны Ивановой во время нашей беседы лежал увесистый архивный том, больше похожий на амбарную книгу.

Пожелтевшие от времени листы наклеены на плотную бумагу. Видно, что переплет и реставрация выполнены уже в последующие годы. Название документа - «Список работников ТТУ Ленгорисполкома и их иждивенцев с детьми, эвакуированных из Ленинграда в Молотовскую область в августе 1941 года».

Еще до того, как окончательно сжалось кольцо фашистской блокады, Ленинград пытался спасти своих детей. В списке тысячи фамилий. Вот только одна из них Писаревы. Семья была вполне типичной для того времени - четверо детей. И так, в Молотовскую область в августе 1941-го эвакуировались вместе с родителями Сергеем Лавретьевичем и Устиньей Ивановой Писаревыми их дети Клавдия Сергеевна 1935 года рождения, Антонина Сергеевна 1933 года, Мария Сергеевна 1928 года и Зинаида Сергеевна 1926 года рождения. Все они до эвакуации проживали в Ленинграде по адресу - Кондратьевский проспект, 69, квартира 61. Есть номер эвакуодостоверения 16. Кто-то из родителей, а может быть и оба, работали в службе пути - об этом особая отметка. И вот еще - семье выданы на предстоящие расходы 200 рублей.

Читаешь все это и думаешь: эти люди должны были выжить. Они не должны были погибнуть под первыми бомбежками, они должны были пережить долгую и мучительную дорогу до Молотовской, ныне опять Пермской области. И они должны были вернуться после войны в родной город. Обязательно должны были вернуться!

Наверное, уже ушли из этой жизни их родители, но дочери, по девичьей фамилии Писаревы, разменяв кто восьмой, а кто седьмой десяток лет, вполне могут позвонить и прийти в Центральный архив за нужной справкой. Постаревшие дети войны и блокады. И они эту справку получают. Для этого существует Центральный архив. Для этого работают здесь люди, которые только за последние годы перевозили четырежды свои бесценные фонды из центра на Гражданку, на Московский проспект. А теперь вместе с десятками своих помощников день за днем доставляют увесистые коробки с папками в обновленное здание на углу Атаманской и Кременчугской улиц. И совсем не случайно в самих названиях их профессии есть слово хранители. Точнее - хранители фондов. Я бы добавил от себя - хранители памяти, хранители времени ...

Максим ШИГАПОВ

ГИМН «Трамвайного парка № 8»

слова Валерия Терещенко

В атомный век - век больших скоростей,
В век торопящихся всюду людей,
Свой автотранспорт, а где-то такси
Нас всегда выручают в пути,
Всех нас всегда,
Нас выручают в пути.

Если есть деньги - маршрутка твой друг,
Если влюблен, то ноги пойдут,
Если вдруг нищим ты стал невзначай,
Сядь на старинный наш красный
трамвай,

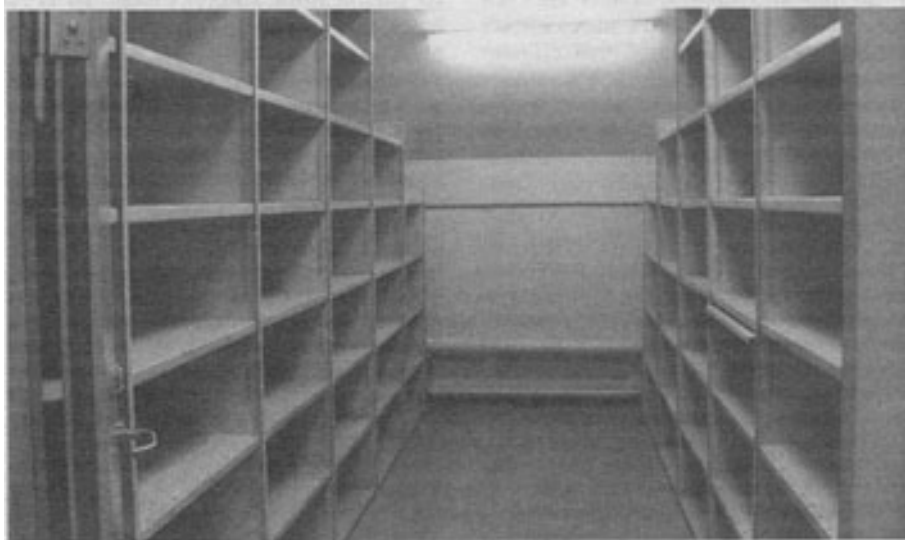
Наш ленинградский
Старенький красный трамвай.
Он твоя юность и он тебе друг,
И до сих пор в сердце слышится стук:
Стук монотонный чугунных колес
Для пассажиров, которых он вез,
И знойным летом,
В дождь и студеной мороз.

Помнишь, встречала кондуктор тебя
Доброй улыбкой в знак доброго дня,
И сквозь толпу прорываясь вперед,
Громко и четко она назовет
Улицу, площадь,
Фабрику или завод.

Вроде не моден сегодня трамвай
И отодвинут он с центра на край.
Некого нынче везти на завод,
А бизнесмен - не трамвайный народ,
Но тем не менее,
Старый трамвайчик живет.
Примет с любовью, как мамка, его
Старое доброе наше депо.
Сил набирайся и здесь отдыхай,
Парком прекрасный свой дом называй
Наш ленинградский
Старенький красный трамвай.



Здание архива



Новые стеллажи

Улучшая условия труда

В отчете по перечню мероприятий по улучшению условий и охраны труда за 2006 год из всех обособленных структурных подразделений СПб ГУП «Горэлектротранс» лидирует 1-й трамвайный парк. Освоенная за год сумма здесь «зашкаливает» за 7 с половиной миллионов рублей. Выполнены самые трудоемкие и финансово емкие работы. Например, капитальный ремонт трамвайных путей №№ 10, 18, 21 с заменой траншейного освещения. Все это в цехе «Профилакторий». Здесь были изношены трамвайные пути. Теперь ремонтникам стало трудиться более комфортно - чисто, светло и уютно. Общая стоимость капитального ремонта всех трех путей составила 5 500 тысяч рублей. Разумеется, столь трудоемкие работы выполняли подрядчики.

Но и этим не ограничились. Был произведен монтаж вентиляции в кузнице 1-го депо. Раньше здесь ощущалось задымление, что затрудняло трудовой процесс. Вентиляцию также заменили и в других местах: на участке по наплавке реборд бандажей колесных пар, на участке по ремонту катушек БРТ и др. Выполнен

аварийный ремонт сетей наружного водопровода в здании дома 83 по Московскому проспекту. В ряде помещений выполнен косметический ремонт: в электромастерской заготовительного цеха, в материальном складе, на проходной трамвайного парка. Приобретены и установлены нагревательные приборы в женском туалете административного корпуса. Работникам, занятым на вредных условиях труда, регулярно выдается молоко, с поставками не бывает перебоев, все делается своевременно. Сегодня в парке нет проблем со спецодеждой, есть необходимый запас на складе, в том числе перчаток. А в недалеком прошлом с этим возникали проблемы. Рабочие регулярно обеспечиваются не только мылом, но и смывающими средствами, кремами, улучшающими комфортность при мытье. Для тех, кто занят с компьютерами, регулярно предусмотрены медосмотры.

Капитальный ремонт асфальтового покрытия территории парка не был полностью выполнен в 2006 году, но сегодня на территории парка эти работы ведутся. Был в 2006 году

также выполнен капитальный ремонт трех пожарных гидрантов.

В 2007 году здесь планы поскромнее и в общей сложности «дотягивают» до суммы 1 миллион 170 тысяч рублей. Кое-что коллектив парка обязался выполнить и собственными силами. Например, произвести косметический ремонт в кузнице, капитальный ремонт траншейного освещения 23-го пути, ремонт душевых помещений женской раздевалки. Это работы не дорогие. А самая финансово емкая работа в плане на нынешний год - это проектирование и монтаж системы пожарной сигнализации и автоматического пожаротушения административного здания, общежития и складских помещений. Ее стоимость составляет миллион рублей. Однако здесь есть проблема это поиск подрядчика. Но еще есть время, прошла только половина трудового года.

В результате проведенных за 2006 год мероприятий некоторые работники вышли из категории «с вредными условиями труда».

Валерий Межонный

План мая зачтен с корректировкой

Закрытие на капитальный ремонт Лиговского проспекта принесло дополнительные проблемы эксплуатационникам 1-го трамвайного парка. Часть маршрутов стала ходить по сокращенному плечу пробега. Например, 25-й маршрут трамвая раньше ходил от Перекупного переулка, где было оборотное кольцо, до Купчино. Теперь ему пришлось ходить от Купчино до Карбюраторного завода. Не стал этот маршрут подвозить пассажиров к Московскому вокзалу, что сильно снизило его популярность. Ушли пассажиры, а вместе с ними, естественно, и выручка. 49-й маршрут до закрытия Лиговского проспекта ходил от малой Балканской до Кузнечного переулка. Теперь - от Малой Балканской до Купчино. И здесь тоже существенные потери выручки. Постоянные пассажиры нашли новые способы добираться до мест назначения, оставив трамвай. Многие перешли на маршрутки. 29-й маршрут после снятия трамвайных путей возле 1-го парка не идет по Обводному, где садилось много его постоянных пассажиров. Теперь и здесь их потеряли. Этот маршрут ходит до Мясокомбината, имея оборотное кольцо в самом парке. Сокращение маршрутов, частичное их изменение привело к тому, что кондукторам стало трудно

собирать выручку. Не выполняя свои индивидуальные планы по сбору выручки, они стали существенно терять в зарплате. В результате - увольнения кондукторов, которых и так не хватало. Сейчас в этом отношении ситуация обострилась. Положение сложное, возможно, сложнее, чем в наших парках. Сегодня в 1-м трамвайном не хватает больше половины штатного расписания кондукторов. То есть один кондуктор практически должен работать за двоих. Такие нагрузки не каждому по плечу. В результате - те же увольнения. Еще часть кондукторов взяла расчет на летний период. Это пенсионеры, которые всегда летом увольняются для работы на дачных участках.

Пришлось в парке перейти на бескондукторный метод обслуживания пассажиров. Правда, такой метод стараются здесь применять как можно реже, ведь при нем потери в выручке неизбежны. Во-первых, сам рейс водитель при подобных условиях выполняет дольше обычного, так как ему приходится тратить время на продажу билетов, проверку проездных. Во-вторых, не всех безбилетников он может обнаружить, так как занят дорогой. В-третьих, проездные документы в таких условиях не проверя-

ются валидатором. И этим пользуются постоянные пассажиры, часть из которых предъявляет просроченные билеты. Пока без кондуктора в парке работает только 29-й маршрут. Естественно, что здесь план по выручке за день часто не выполняется.

В мае было с этим положение еще не плохое, удавалось в иной день и справиться с планом и даже его перевыполнить. Но вот в июне к середине месяца на этом бескондукторном маршруте потери в сумме составили 25 тысяч рублей.

Потери в выручке преследуют эксплуатационников парка еще и оттого, что на маршрутах 25-м и 49-м ежедневные закрытия в самом разгаре трудового дня - с 9.30 до 15 часов. Разумеется, пассажиры уходят и здесь. С мая начались летние отпуска, и это тоже заметно снизило пассажиропоток на маршрутах 1-го трамвайного парка. Если смотреть итоги работы кондукторов за половину июня, то резко бросается в глаза невыполнение плана большинством из них. Но есть и такие, кто идет «с плюсом» в таких трудных условиях. Среди передовиков сегодня кондукторы А.В. Козляев, Т.Н. Семенова, А.Б. Егорова.

Валерий Межонный



Как это все начиналось

Бурный рост городов и населения в них, вызванный развитием капиталистического способа производства и концентрации последнего в крупных центрах, потребовал регулярной связи между различными районами города и отдельными пунктами. Возникла необходимость массового передвижения людей на значительные расстояния внутри города.

В различных городах мира, в том числе и в Петербурге, появился один из видов городского транспорта омнибус (рис. 1). Однако очень скоро омнибусы перестали обеспечивать все возрастающие потребности населения в перевозках. Под влиянием разветвлявшегося железнодорожного строительства на смену омнибусам, двигавшимся непосредственно по мостовой, пришли конные железные дороги (рис. 2 и 3).

Первая такая дорога появилась в Петербурге в 1860 г. Это была короткая грузовая ветка, соединявшая 17-ю линию Васильевского острова со складами биржи. Но уже спустя три года были построены и первые три пассажирских линии: Невская, Адмиралтейская и Садовая. Они далеко не удовлетворяли потребностей населения и в массовых перевозках использовались, главным образом, привилегированной публикой.

В 1878 г. в Петербурге было закончено строительство конно-железных дорог протяжением 85 верст, охвативших густой сетью улицы города. Конно-железные дороги в Петербурге существовали до 1917 г.

К этому времени в ряде больших городов Европы конную тягу начали заменять паровозы. В 1882-1883 гг. паровая тяга появилась и в Петербурге. Впервые поезд с паровой тягой

прошел по Лесной линии (ныне проспект К. Маркса и Ф. Энгельса). Позднее паровая тяга была введена на Второй линии - от бывшей Знаменской площади (ныне площадь Восстания) за Невскую заставу (см. рис. 3). Этот вид транспорта, просуществовавший до 1922 г., представлял для горожан массу неудобств.

Первый опыт применения электрической энергии на транспорте был осуществлен нашим соотечественником академиком Б.С. Якоби в 1838 г. Своими выдающимися работами Б.С. Якоби и другие ученые и изобретатели - В.Н. Чиколев, Д.А. Лачинов, П.Н. Яблочков - разрешили важнейшие теоретические проблемы, возникшие при организации электрического транспорта, в том числе и городского.

Одним из первых изобретателей, занимавшихся вопросами применения электрической энергии на городском транспорте, был Федор Апполонович Пироцкий.

В журнале «Электричество» № 5 от 22 августа 1880 г. сообщалось: «1880 г. 22 августа в 12 часов дня в С.-Петербурге, на Песках, на углу Болотной улицы и Дегтярного переулка, г. Пироцкий в первый раз в России двинул вагон электрической силою, идущей по рельсам, по которым катятся колеса вагона».

Однако это выдающееся изобретение не нашло немедленного признания в России. Частнокапиталистические порядки и законы, их охранявшие, конкуренция на долгие годы задержали развитие прогрессивного вида транспорта, хотя потребность в нем ощущалась весьма

(Продолжение на стр. 8)



Рис. 1. Двухэтажный омнибус в старом Петербурге



Рис. 2. Конка на Дворцовом мосту в Петербурге



Рис. 3. Поезд городских железных дорог с паровой тягой в Петербурге



Рис. 4. Трамвай на льду реки Невы (1895 г.)



Рис. 5. Конка на Невском проспекте в период строительства первой очереди петербургского трамвая



Рис. 6. Первый трамвай на улице Петербурга 29 (16) сентября 1907 г.

Как это все начиналось

(Продолжение. Начало на стр. 7)
остро. Первый в России трамвай был построен в 1892 г. в Киеве. В последующие девять лет трамвай был построен еще в двенадцати городах.

В Петербурге первый трамвай пошел зимой 1895 г. по льду реки Невы. маленькие вагончики курсировали по рельсам, проложенным по льду, от Дворцовой набережной на Мытнинскую набережную (рис. 4). В следующие годы, в других местах города, были построены еще две такие же линии по льду реки Невы. Все эти линии действовали в зимние месяцы в течение ряда лет.

До истечения срока контракта с концессионерами, эксплуатировавшими конно-железные дороги, петербургская Городская дума не имела права вводить другие виды тяги на существующих или вновь прокладываемых линиях. Но еще в 1898 г. Городская дума создала подготовительную комиссию для разработки вопроса «Об устройстве электрической тяги на городских железных дорогах в С.-Петербурге».

После перехода в ведение города всех линий конки в 1903 г. Городская дума поручила комиссии составить проект переустройства всей сети городских железных дорог на электрическую тягу и дальнейшего их развития. Через год специально созданный технический отдел закончил проектирование. Предусматривалась постройка рельсовой сети длиной около 420 км одиночного пути. Все линии - двухпутные, на бетонном, щебеночном и шпально-щебеночном основаниях. Энергоснабжение предполагалось осуществить от собственной станции мощностью 18 тыс. кВт и девяти тяговых преобразовательных подстанций. В проекте предлагалось приобрести 1450 двухосных вагонов и построить для их текущего содержания восемь трамвайных парков. Для заводского ремонта намечалась постройка центральных мастерских на Горячем поле (территория нынешнего Грузового парка). Строительство трамвая рассчитывали осуществить в четыре очереди.

Работы первой очереди (рис. 5) начались весной 1906 г. Генеральным подрядчиком являлась фирма «Вестингауз». Уже к осени следующего года были закончены основные

работы: рельсовые пути, контактная и кабельная сети, центральная станция, пять тяговых подстанций, три трамвайных парка (ныне парки им. Леонова, им. Коняшина, им. Блохина). Одновременно велись работы по переустройству мостов. Ведущими строителями петербургского трамвая были инженеры Г.О. Графтио и Я.М. Гаккель.

29 (16) сентября 1907 г. состоялось открытие первой линии петербургского трамвая протяжением 2,14 км. Первые вагоны курсировали от Большого проспекта Васильевского острова через Николаевский мост по Конногвардейскому бульвару до Адмиралтейства (рис. 6).

В октябре-декабре того же года были открыты еще две линии: по Садовой - от Невского до нынешней площади Тургенева и по Невскому от Московского вокзала до Адмиралтейства. Остальные линии первой очереди строились по главным артериям города в радиальном направлении и связывали окраины города с центром.

Конка все больше и больше отступала перед трамваем, уходила на окраины. Новый вид транспорта завоевывал популярность среди населения, становился важнейшим средством перевозок пассажиров (рис. 7). К 1 июня 1909 г. в Петербурге функционировали 13 маршрутов трамвая, а к 1914 г. - 17 маршрутов. В 1913 г. трамвай перевез 285 млн. пассажиров. Общий инвентарь вагонов первой очереди составлял 500 единиц, из которых 400 выпускались на линию; 190 вагонов были получены из Англии, а остальные построены на отечественных заводах.

Строительство второй очереди трамвая началось в 1913 г. Начали вступать в эксплуатацию новые линии: к Политехническому институту (взамен паровой тяги), в Порт, Екатерингоф, к больнице Петра 1 (ныне им. Мечникова) и др. Подвижной состав для второй очереди трамвая был заказан на отечественных заводах - Коломенском, Мытищинском, Путиловском.

С 1913 по 1917 гг. было построено три новых трамвайных парка - Рождественский (ныне им. Смирнова), Ланской (ныне им. М.И. Калинина), Крестовский (ныне им. Скороходова). В 1916 г. выпуск вагонов на линию составлял уже 710 единиц.

Петербургский трамвай создавался на более совершенной технической основе, чем трамвайные предприя-



тия других городов. Это объясняется тем, что ко времени организации трамвая в Петербурге имелась возможность изучить и обобщить опыт других городов, проанализировать итоги многолетней эксплуатации трамвая. Имелись реальные возможности создать мощное транспортное предприятие, способное в значительной мере удовлетворить нужды населения. Но эти возможности находились в противоречии с частнокапиталистическими интересами. Хозяева трамвая даже не ставили себе целью выполнить законные требования населения об удобстве перевозок, они не шли навстречу интересам пассажиров. Трамвай действовал исключительно как коммерческое предприятие, приносящее колоссальную прибыль.

В годы первой мировой войны значительная часть ремонтных рабочих была мобилизована и отправлена на фронт. Резко ухудшилось снабжение трамвайного хозяйства материалами и запасными частями для подвижного состава и путей. Отсутствие ремонтных баз крайне отрицательно сказывалось на эксплуатации подвижного состава. Все это привело к резкому ухудшению технического состояния трамвайного хозяйства. К моменту Великой Октябрьской социалистической революции петроградский трамвай, как и другие отрасли городского хозяйства, находился в состоянии полного технического упадка и разрухи.

Очень тяжелой была в дореволюционной России жизнь трудящихся городского электротранспорта. Исключительно плохие условия труда, жесточайшая эксплуатация вызывали недовольство работников трамвая.

*В.А. Попов и др.
"50 лет ленинградского трамвая", М., 1957г.*

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

Адрес редакции:
190000, г. Санкт-Петербург,
ул. З. Россия, д. 1/3. Ком. 205, 209
Редактор: Александр Верховный
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:
Сергей Протас
Поли. в печать 27.06.2007 г.
Тир. 2000 экз. Зак. № 310