



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

## ПЕТЕРБУРГСКОМУ ТРАМВАЮ - 99 ЛЕТ!

Сегодня, 29 сентября 2006 года, работники городского наземного электротранспорта, а вместе с ними и все горожане отмечают очередную, 99-ю годовщину Санкт-Петербургского трамвая. Солидная дата, большая история, в которой были весьма разные периоды. Но, главное, что наш трамвай выстоял в самые трудные времена и продолжает свой бег по городу, продолжает служить его жителям и гостям и даже набирает темп в своей работе. Остается всего одна ступенька на его длинном пути, всего год, и мы будем праздновать замечательный юбилей - 100-летие Санкт-Петербургского трамвая. Теперь мы можем сказать уверенно: этот юбилей состоится! А дальше - наш трамвай продолжит свой бег, "разменяв" уже второе столетие своей истории. Она будет написана новыми поколениями электротранспортников.

А сегодня, по ранее заведенной традиции, мы вспомним то, как петербургский трамвай начинался. Основные вехи на этом сложном пути. "В пятом номере журнала "Электричество" за 1880-й год сообщалось: "22-го августа в 12 часов дня в Санкт-Петербурге, на Песках, на углу Болотной улицы и Дегтярного переуллка г. Пироцким первый раз в России двинут вагон электрической силою, идущей по рельсам, по которым катятся колеса вагона". Демонстрации предшествовали опыты, проводившиеся талантливым инженером Ф.А. Пироцким на заброшенной железнодорожной ветке около станции Сестрорецк. А на 1 сентября 1880 года изобретатель назначил пробное движение вагона в присутствии владельцев Второго Общества конно-железных дорог, рассчитывая заинтересовать их своим детищем ... В 80-е годы 19-го столетия были предприняты попытки заменить конную тягу паровой. Первые опыты проводились 26 июня 1886 года на Большом Сампсониевском проспекте. Маленький локомотив, на который будто надели прямоугольный металлический ящик, тащил за собой несколько коночных вагонов с пассажирами. Дело это оказалось выгодным, и вскоре в городе появились две линии паровой железной дороги. Как ни странно, обе линии именовались по-прежнему "конкой" и даже "паровой

конкой". Исчезнувший в 20-е годы 20-го века "паровик" вновь появился на улицах Ленинграда в годы Великой Отечественной войны. В дни блокады он перевозил грузы, вооружение и бойцов.

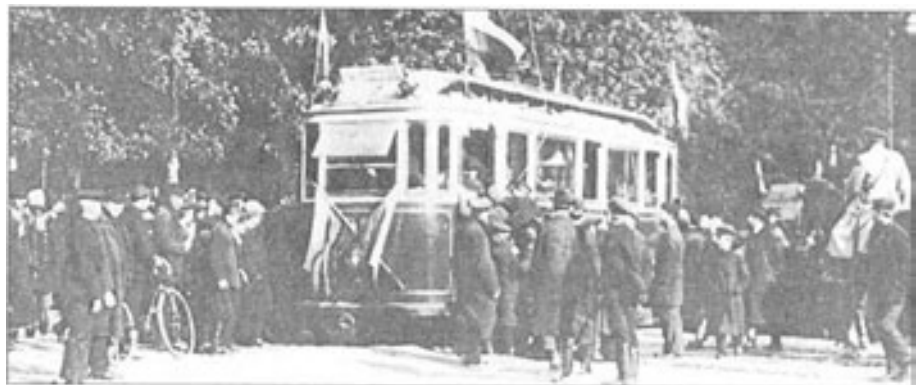
... петербургский трамвай проектировался и строился позже, чем в других городах Российской империи: в Киеве и Нижнем Новгороде, Казани и Екатеринославле (Днепропетровске). Надо было изучить их опыт, отобрать оптимальное для столицы решение. Предстояло существенно реконструировать канализационную сеть и магистрали. Трамвайная линия была шире колеи конно-железных дорог. Кроме того, ее делали двухпутной, а между колеями устанавливали столбы, по которым протягивали контактные провода. Для новых трамваев пришлось создать и новые парки - коночные для этой цели не годились. Первыми трамвайными парками города стали Василеостровский, Московский и Петербургский. К осени 1907 года ревизионная комиссия Городской управы констатировала, что "хотя не все работы выполняются в сроки, обусловленные договорами, и "действительность не оправдала ожиданий" - возможность открытия в Петербурге трамвайного движения стала реальной". Опираясь на доклад трамвайной комиссии, Городская Дума заключила: "Не встречается препятствий к открытию Электрического движения 16-го (по новому стилю - 29-го) сентября 1907го года - от Главного штаба до 8-й линии Васильевского острова".

Каким был этот знаменательный для города и его жителей день? Вот как описывал воскресное сентябрьское утро кор-

респондент газеты "Петербургский листок": "На тротуарах Адмиралтейского проспекта, против Александровского сада, масса публики. Тут же, на путях, в два ряда - десять новеньких, с иголки, трамвайных моторо-вагонов. Проспект усыпан песком, всюду необыкновенная чистота. Вагоновожатые в новеньких блестящих тужурках. В 9 часов 30 минут началось богослужение, по окончании которого священники окропили вагоны святой водой. Звучат тосты, провозглашается многолетие, шампанское льется рекой.

Речи и тосты завершились приглашением высоких гостей в вагоны. Первый рейс до 8-й линии Васильевского острова трамвайные вагоны проделывают за 7 минут. На всем пути публика тесной толпой сопровождает новый трамвай, выражая свое искреннее ликование ... По Адмиралтейскому проспекту трамвай движется медленно, притормаживая на поворотах, зато на Конногвардейском ход усиливается, и бульвар преодолевается за две-три минуты. Далее подъем на Николаевский мост, который взят без затруднений. И, наконец, прибытие к 8-й линии ... Вагоны переводятся на другой путь и движутся обратно, за те же 7 минут прибывая к дому градоначальства. Дождавшись прибытия последнего вагона, городской глава Н.А. Резцов объявил, что "с этого момента трамвайное движение в Петербурге открыто". В считанные минуты все вагоны переполняются и начинается регулярное движение за плату".

**По материалам книги "Трамвай и троллейбус" подготовил Валерий МЕЖОННЫЙ**



## У НАС ТЕХНИЧЕСКИХ БРАКОВ МЕНЬШЕ

Так с удовлетворением заявил начальник цеха "Профилакторий" 5-го трамвайного парка С.Ю. Шорохов, подтверждая свои слова ежемесячными сводками исполнительной дирекции СПб ГУП "Горэлектротранс". И это лидерство среди других трамвайных парков ремонтники Ланского удерживают уже несколько лет подряд. Тут же Сергей Юрьевич попросил выразить за это горячую благодарность всем своим штатным работникам, рабочим, которые стабильно демонстрируют подобные результаты, справляясь с большим объемом работ, качественно и в срок ремонтируют подвижной состав - несмотря на имеющиеся трудности. А главная из трудностей, пожалуй, - нехватка рабочих основных специальностей, неукomплектованность штатов, что ложится дополнительной нагрузкой на имеющихся работников. Вот и сегодня в цехе "Профилакторий" не полностью укомплектованы все четыре имеющиеся бригады планового ремонта ТО-1 и ТО-2. По штату в любой бригаде должно быть 8 ремонтников. Но в 1-й их только 7, в 3-й и 4-й - по 6, а 2-я бригада самая неукomплектованная, там всего 5 рабочих.

Нагрузки на рабочих большие, ведь 5-й трамвайный парк имеет самое большое количество подвижного состава среди всех трамвайных парков. При таком раскладе каждый рабочий буквально на счету, и отсутствие хотя бы одного из них весьма заметно для других членов бригад. Пока эти трудности преодолеваются за счет умелой организации трудового процесса. Но хотелось бы иметь и другие стимулы, лучше всего - материальный, уже давно рабочие ведут разговоры о сдельной оплате труда. А пока этого мощного стимула нет, хотя в цехе, чтобы справиться со все возрастающим объемом работ, на помощь рабочим планового ремонта то и дело приходится посылать "заявочников".

Таких бригад в цехе "Профилакторий" тоже четыре, и они укомплектованы полностью, каждая на 100 процентов, или по 5 человек в бригаде.

Вместо того чтобы заниматься большими объемами восстановительного ремонта, заявочные бригады привлекаются к техническому обслуживанию в тех бригадах планового ремонта, где неукomплектован штат. Разумеется, "на подмогу" посылается не вся бригада "заявочников", а только часть ее. Это возмож-

но и потому, что ремонтники заявочного ремонта как специалисты (в массе своей) более широкого профиля, чем рабочие бригад технического обслуживания, так как по роду своей повседневной деятельности они многие годы сталкиваются с самыми разнообразными сторонами ремонта вагонов. "Многие годы" здесь выражение не случайное. Ведь среди "заявочников", как правило, намного больше работников с большим стажем, чем среди тех, кто занимается техническим обслуживанием вагонов. А годы работы в основном дают и опыт, и мастерство.

Заканчивается время разгара отпускного сезона, и люди постепенно возвращаются в бригады. Но летом, во время "пика" отпусков, положение в бригадах было еще сложнее. В бригадах какое-то время оставалось по 3, а порой даже по 2 человека. В период отпусков случались заболевания в бригадах. Но даже и в таких ситуациях, когда людей очень мало, необходимые работы все же выполняются. Как сдержанно заметил С.Ю. Шорохов, "мы держимся на плаву, и прилично держимся".

Как руководителя цеха С.Ю. Шорохова беспокоит, в частности, "возрастной ценз" его работников. Их возраст не оставляет перспектив предпрятию. У большинства работников возраст приближается к пенсионному, до пенсии остается многим из них по 3-4 года. А молодежь на их место не приходит. Что же будет через несколько лет? Молодые, если и приходят в парк, в цех "Профилакторий", то, во-первых, в малом количестве, а, во-вторых, им еще надо в той или иной степени

осваивать профессию ремонтника, изучать подвижной состав. Когда они еще станут квалифицированными специалистами? Их ставят в основном на техническое обслуживание. К тому же, если молодежь приходит в парк, то многие из них по долгу не задерживаются, уходят по разным причинам. Да и на ТО сейчас есть работники в возрасте, а им приходится делать все, даже осматривать крышевое оборудование. Им за это можно только выразить благодарность. Возникает и такой вопрос: а если и таких работников не будет - что придется делать? Пока они буквально "спасают положение".

Кроме нехватки кадров, есть и еще проблема. На техническом обслуживании из 24 имеющихся работников - четвертая часть по медицинским показаниям не может работать на высоте. А у трамвая имеется и "крышевое" оборудование, которое тоже требует осмотра и ремонта. Значит, возрастает нагрузка на других. С 15 августа коллектив цеха "Профилакторий" приступил к подготовке подвижного состава к работе в осенне-зимних условиях. Всего надо подготовить 188 вагонов. Объемы большие, но с ними справляются, все идет согласно графику, разработанному в техотделе парка. Отставаний нет. Помогает организация этого процесса, отлаженная годами. Здесь считают, что подготовка "к зиме" вагонов отличается от "летней" подготовки только перечнем дополнительных работ.

**Валерий МЕЖОННЫЙ**





## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Надежде Петровне Кузьминой исполнилось 55 лет. Вся трудовая биография ее связана с городским электрическим транспортом. С 18 лет Надежда Петровна работала в трамвайном парке № 1. В 1986 году перешла на работу в Учебно-курсовую комбинат мастером по производственному обучению вождения трамвая. За 20 лет работы она подготовила не одну тысячу водителей трамвая. Ее знают во всех трамвайных парках и узнают водители трамвая на улицах города. За долготелетний плодотворный труд Надежда Петровна Кузьмина не раз была отмечена благодарностями и грамотами. Коллектив Учебно-курсового комбината от всей души поздравляет Надежду Петровну и желает здоровья, благополучия и дальнейшего творческого труда на благо нашего любимого дела.

*Коллектив Учебно-курсового комбината*

В 1881 г. в С.-Петербурге народо-вольцами был убит Александр II, и смертельно напуганный преемник Александр III срочно со всей своей семьей переезжает в Гатчину и поселяется в полутемных помещениях третьего этажа. Дворец окружили густой сетью внутренних и внешних постов охраны, оборудовали секретной сигнализацией, оцепили войсками. Сам император регулярно осматривал помещения, ища укрывшихся террористов. Практически безвыездно все 13 лет император провёл в гатчинском дворце, здесь жили и его дети, они размещались на первом этаже. Последний русский царь Николай II в Гатчине бывал редко, и город превратился в обычный дачный пригород, появилось много домов. Здесь летом любила отдыхать столичной знати. Здесь любили бывать И.А. Крылов, В.А. Жуковский, А.М. Горький, АА Блок, И.Е. Репин, П.И. Чайковский, Ф.И. Шаляпин и многие другие известные люди того времени. Стали открываться первые кинотеатры, а в 1909 г. французский авиатор Аеганье впервые в России пытался продемонстрировать полёты на аэроплане, но потерпел аварию и только в мае 1910 г. поручик Е.В. Руднев, обученный за границей, смог здесь поднять аэроплан в небо, а через несколько месяцев были вручены первые удостоверения пилотов Г.С. Сегно и Л.В. Зверевой, первой русской лётчице. Гатчина в это время становится авиационным центром России.

В период революции 1917 г. именно сюда, в гатчинский дворец, срочно приехал глава временного правительства Керенский, отсюда рассылались призывы о военной помощи войскам Антант<sup>1</sup> и белогвардейским генералам. Только 17 дней находились "заграничные гости" в городе, но успели существенно разграбить дворец, спилить все телеграфные столбы, много деревьев в ландшафтном парке, разрушить железнодорожные пути. После поражения казаков генерала Краснова из гатчинского дворца, переодевшись в женское

## МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК "ГАТЧИНА"

Окончание. Начало в №32

платье, на автомобиле английского посла бежал Керенский за границу. Далее, уже в советский довоенный период, город переименовали в Красногвардейск и только перед самой войной ему вернули его историческое название. В военное время город до 1944 г. был оккупирован немецкими захватчиками, которые нанесли ему большой вред. Были разрушены электростанция, водопровод, канализация и связь. Взорваны вокзалы и депо, дворец был превращен в груду развалин, похищены основные ценности, тысячи жителей были убиты и угнаны в Германию. Долгое время после войны даже и не пытались восстановить дворцовый ансамбль. До середины 70-х годов прошлого столетия в оставшихся помещениях дворца находились промышленные учреждения. Долгое время здесь размещался Ленэлектронстандарт и опытный завод. Затем было принято решение о восстановлении дворцового комплекса и создании здесь музея-заповедника. Всего дворец имеет 549 помещений, общей площадью более 30 тысяч квадратных метров; пока восстановлена незначительная часть, но работы продолжают. Так получилось, что музей-заповедник оказался без своих фондов, часть их находится в Эрмитаже, Павловском и Царскосельском дворцах, за рубежом. Многие потеряно безвозвратно. Реставрация и восстановление дворцового комплекса хоть и проводится, но средств выделяют недостаточно и поэтому руководство заповедника грустно шутит: для полного восстановления дворцового комплекса понадобится 300 лет. Но не будем о грустном, будем надеяться, что средства найдутся, и темп реставрации ускорится.

В настоящее время музей работает, в восстановленных помещениях проводятся экскурсии, открыты экспозиции

личных покоев императора Александра III и его семьи, арсенальная галерея, в которой размещена богатая коллекция оружия, собранная Г. Орловым, дополненная Павлом I. Парадные комнаты дворца сохраняют атмосферу времён Павла I: это золотая галерея, аванзал, мраморная столовая, тронная, малиновая гостиная, отделанная в своё время архитектором Бренна, парадная опочивальня, личные комнаты Марии Фёдоровны, жены Павла I, личные комнаты Павла I и многое другое. Полностью восстановлен Приоратский дворец по той же землелитной технологии. Во дворце открыта выставка из экспозиций Эрмитажа, Русского музея и музея Суворова по истории рыцарского мальтийского ордена, который возник в Париже в XI веке как католический, а затем с XVI века после войны с Турцией располагался на острове Мальта. После завоевания этого острова Наполеоном приор ордена французский принц Канде предлагает Павлу I возглавить орден. Павел I принимает предложение и размещает его в Воронцовском дворце в С.-Петербурге. Прекратил работу этого ордена в России Александр I, опасаясь "итальянских санкций". Однако орден существует и поныне в виде международной организации, вроде "Красного креста", и находится в Риме. В нашей же стране Приоратский дворец в Гатчине - единственное, что осталось от некогда богатого и могущественного ордена.

Вот такая интересная история гатчинского музея-заповедника. В выходной день его можно посетить с Балтийского вокзала (всего в часе езды и пешком 15 минут до дворца), узнаете много интересного и, если повезёт с погодой, погуляете по паркам города и Вам на долгое время запомнится эта поездка. Удачной поездки.

*Ю.М.ЛЬВОВ*

*Фото на 8 стр.*



Ю.А. Мельников

## ОТЧЕТНОЕ СОБРАНИЕ В ТРОЛЛЕЙБУСНОМ ДЕПО

Согласно решению профкома Первичной профсоюзной организации ГУП "Горэлектротранс" до конца нынешнего года все профкомы обособленных структурных подразделений должны отчитаться в своей деятельности. Первое такое собрание состоялось 13 сентября в профсоюзной организации троллейбусного депо. Собрание было отчетным, но не выборным, так как срок выборов еще не наступил.

В обеденный перерыв люди собрались в сборочном цехе. В президиум собрания выбрали присутствовавшего здесь заместителя директора СПб ГУП "Горэлектротранс" по экономике и финансам Ю.А. Мельникова, заместителя директора троллейбусного депо Д.А. Кулыгина, главного инженера этого же подразделения М.А. Щитинского. После соблюдения необходимых формальностей слово для отчета было предоставлено председателю профкома троллейбусного депо Г.И. Ивановой. Отчет проводился за период с 13 сентября прошлого года по 13 сентября нынешнего. За текущий год было собрано около 100 тысяч рублей профсоюзных взносов. Как и положено по Уставу, часть этих средств была отчислена в Межрегиональный комитет, а также в профком Первичной профсоюзной организации предприятия. Другая часть в соответствии с определенным процентом осталась на нужды профсоюзной организации депо.

На что тратились эти средства? Галина Ивановна четко, до рубля отчитывалась перед собранием, называла статьи расходов и потраченные суммы. Среди них часть средств пошла на поздравление членов профсоюза депо с юбилейными датами, на материальную помощь, а также на оказание материальной помощи членам профсоюза в связи со смертью их родственников, пришедшейся на отчетный период. Средства пошли также на празднование 100-летия профсоюзной организации, состоявшееся в прошлом году, на премии и по-

дарки членам профсоюза. Члены профсоюза депо были также приглашены на празднование Нового, 2006, года, им были выданы пригласительные билеты. И на это мероприятие деньги выделил профсоюз. К Новому году подарки также получили дети тружеников депо. В преддверии Первомая состоялся праздничный концерт, в котором приняли активное участие и работники депо в качестве самодеятельных артистов. Спортсмены депо принимали участие в профсоюзной спартакиаде, посвященной предстоящему 70-летию открытия троллейбусного движения в Ленинграде. Занимался профком депо и организацией отдыха детей своих сотрудников в ДОЛ "Зарница". Для детей имелись оздоровительные путевки также в зимнее время. Но, к сожалению, желающих не оказалось. Поздравлялись также от имени профкома депо женщины с Днем 8-е Марта. На это тоже выделялись средства. Были за истекший отчетный период поездки членов профсоюза депо на различные экскурсии, в музеи. Из социальных услуг, предоставляемых профсоюзом, предлагаются абонементы в бассейн. Путевки льготные, частично оплачиваемые профсоюзом. Предлагаются также билеты на концерты, в частности на концерт русского романса. В сентябре организуются поездки членов профсоюза депо за ягодами и грибами. Профорг Г.И. Иванова в своем отчете также посетовала на недостаточную активность членов профсоюза своей организации, предложила им чаще обращать внимание на доску информации, где сосредоточена вся информация о работе профкома депо, в том числе о поездках выходного дня, путевках и т.д. Было также высказано пожелание в адрес руководства ГУП "Горэлектротранс" отремонтировать, наконец, имеющуюся в депо комнату приема пищи. Вопрос этот, к сожалению, не находит решения длительное время.

На этом отчет был закончен. Членами профсоюза, присутствовавшими на собрании, единогласно была вынесена оценка работе профкома - "удовлетворительно!".

Затем слово взяла Н.П. Силина - председатель профкома Первичной профсоюзной организации СПб ГУП "Горэлектротранс". Она поблагодарила всех присутствующих за участие в работе собрания, пожелала всем дальнейших успехов в труде, счастья в личной жизни. Нина Павловна далее подробно рассказала присутствующим о работе профсоюзной организации предприятия. "Главная задача для нас сейчас, чтобы наша

профорганизация не снижала, а наращивала число членов профсоюза. Ведь от этого зависит напрямую - будет ли с нами считаться руководство города, будет ли оно выполнять наши социальные требования, одним из которых является повышение зарплаты.

Малочисленная профсоюзная организация вряд ли сможет этого добиться, - отметила Н.П. Силина. - Сейчас в коллективе депо 55,4 процента членов профсоюза, в основном - это работники со стажем. А молодежь неохотно вступает в профсоюз. Необходимо им разъяснять важность этого шага - вступления в профсоюз".

Нина Павловна сообщила коллективу, какая работа сейчас ведется по повышению заработной платы на предприятии. Если городские власти не выполнят обязательства по повышению зарплаты, записанные в Колдоговор, придется готовить на эту тему профсоюзную конференцию коллектива. Этот вопрос выяснится уже в сентябре. Затем Н.П. Силина рассказала о других направлениях деятельности профсоюзной организации предприятия, о реализации программы "Здоровье". Были высказаны пожелания - как улучшить отдельные направления работы. Председатель профкома предприятия также сообщила, что профсоюз в нынешнем году отметит своих ветеранов, вручив им удостоверения и значки "Почетных ветеранов профсоюза" и "Ветеранов профсоюза", а также отметит их денежными премиями. Здесь же, на этом собрании, были отмечены и первые ветераны. "Золотой" значок был под одобрительные аплодисменты собравшихся вручен Т.А. Ишутиной, которая в профсоюзе состоит уже 62 года. Такой же значок вручили и еще одному работнику троллейбусного депо - токарю А.Н. Смирнову. Его профсоюзный стаж насчитывает 55 лет. А тех, чей профсоюзный стаж превышает 30 лет, в этом коллективе оказалось более трех десятков. Им и вручали "под гром аплодисментов" "серебряные" значки "Ветеран профсоюза".

Перед собравшимися также выступил заместитель директора СПб ГУП "Горэлектротранс" по экономике и финансам Ю.А. Мельников. Он сказал, что вопрос о ремонте комнаты приема пищи "берет на себя" и что эта комната "будет сделана до конца нынешнего года". Заместитель директора предприятия сообщил также, что в скором времени на нашем предприятии вновь будет введен КТУ (коэффициент трудового участия).

**Валерий МЕЖОННЫЙ**



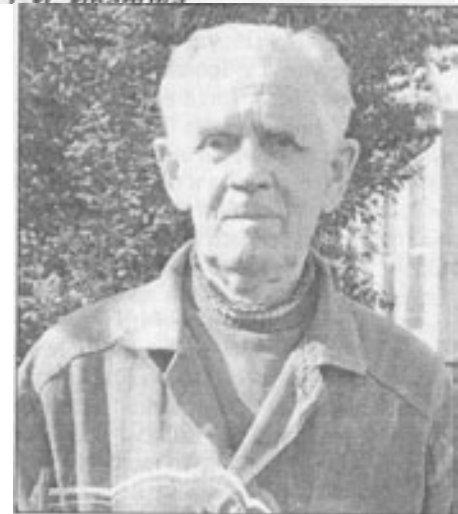
Президиум собрания



Г.И. Иванова



Голосуем "За!"



А.И. Смирнов

Николай УДАРОВ

## ЦВЕТОВ КОВЕР НЕУВЯДАЕМЫЙ

Посвящается живописцу  
Дмитрию Бучкину, подарившему мне  
репродукцию своего полотна  
"Цветы полевые"

В любые времена лихие  
всегда склоняются ко мне  
цветы России полевые  
на живописном полотне.  
Не жалуют меня удачи,  
и день-деньской

ко мне так строг!

На полотно взгляну -

всё ярче

к листку листок,  
к цветку цветок!  
Души моей отдохновенье,  
улада невеселых глаз,  
ожившее стихотворенье,  
родной бесхитрый рассказ! ..



Ветераны профсоюза

## 62 ГОДА В ТРОЛЛЕЙБУСНОМ ДЕПО

Счет ветеранов на нашем предприятии идет не на десятки - на сотни и даже "переваливает" за тысячу. Среди них буквально каждый человек - это уникальная, неповторимая личность. Общим для всех является непоколебимая преданность профессии, выбранному делу, которому посвятили всю свою жизнь. Но даже среди наших ветеранов немного найдется тех, чей трудовой стаж превышает шесть десятилетий. Подумать только: шла жизнь, три поколения людей сменили друг друга, а эти труженики остаются, как и прежде, на своем трудовом посту. К таким людям относится работница Троллейбусного депо Тамара Алексеевна Ишутина.

Она поступила в Троллейбусное депо 15 июля 1944 года, когда ей самой было "всего" 16 с половиной лет. Приехав из эвакуации в освобожденный от блокады город Ленинград, она пришла в отдел кадров на ул. Сызранской, где был 1-й троллейбусный парк. Попросилась на работу кондуктором. Трудиться было необходимо: труженикам просто легче было прожить в период карточной системы. Но что могла делать совсем юная девушка, почти ребенок, не имеющая профессии? Однако кондуктором ее не взяли. Определили учеником слесаря-электрика в Рембазу, расположенную на территории 1-го троллейбусного парка. С этой Рембазы и начинался троллейбусный завод. Фактически Тамара Ишутина начала работать на троллейбусном заводе еще до его основания. А 15 июля 2006 года исполнилось 62 года ее трудового стажа. И все эти годы - на одном предприятии. Вот только должности менялись.

Как уже говорилось, начала Тамара Ишутина учеником слесаря-электрика. Училась профессии в процессе работы, на практике. Бригада состояла всего из двух человек - ее самой и старшего рабочего В.В. Тимофеева, который и передавал ей свой опыт. Но и В.В. Тимофеев был всего на десять лет старше. В 1944 здесь всего было три троллейбуса марки ЯТБ, затем для ремонта стали поступать и машины типа МТБ. Их подготовкой для выпуска на линию занималась наша "дружная бригада". Тамара Ишутина всю старалась, и через немного времени стала полноценным кадровым рабочим-ремонтником, затем повысила свой разряд до 5-го. Это уже была "прочная средняя квалификация". В Рембазу постепенно набирались рабочие, росло число подвижного состава - троллейбусов, требующих ремонта, "Пригоняли" сюда на работу и пленных немцев, не раз Тамаре приходилось трудиться с ними буквально "бок о бок". По ее тогдашним впе-



Ветеран троллейбусного депо Т.А.Ишутина, справа

чатлениям, это были обычные люди, ничего особенного, кардинально отличавшего их от других тружеников, она не замечала.

Между тем троллейбусное движение в послевоенном городе набирало темпы, увеличивалось и количество "рогатых машин". Рембаза на Сызранской уже не справлялась с их ремонтом. Городские власти решили строить троллейбусный завод. Его строительство было организовано на базе завода "Автозапчасть" по существующему и ныне адресу. Днем рождения Троллейбусного завода считается 1-е апреля 1948 года. Сюда и была переведена Рембаза с Сызранской со всем штатом работников. И Тамара Ишутина перевелась сюда же, на Кондратьевский, 24. Она продолжала заниматься ремонтом троллейбусов. Одновременно велась реконструкция завода, деревянные корпуса заменялись кирпичными, строились и новые помещения, производство расширялось, возникали новые цеха, отделы. Рос коллектив, много было и молодежи. Только в сборочном цехе насчитывалось около 200 работников.

В 1949 Тамара Ишутина была переведена на должность нормировщика. Вела она и общественную работу, была секретарем комсомольской организации завода. Без отрыва от производства стала учиться в электромеханическом техникуме. Закончила его в 1957 по специальности электромеханик. Какое-то время трудилась инженером-технологом сборочного цеха затем экономистом по труду. Шли годы, менялась экономическая ситуация в стране, менялся и статус Троллейбусного завода. Но Тамара Алексеевна Ишутина оставалась на своем рабочем месте. В 1983 году она вышла на пенсию, но продолжала трудиться. И только спустя двадцать лет, в 2003, когда временно к руководству СПб ГУП Горэлектротранс" пришли непрофессионалы, - они сократили на Троллейбусном заводе, как и в других подразделениях электротранспортного предприятия, многие отделы. Тогда и покинула Т.А. Ишутина "свой завод". Но не надолго. Через четыре месяца ее снова приняли в штат, и она трудится и в настоящее время.

Имя нашей героини навсегда вписано в историю электротранспортного предприятия. Вот как пишется о ней в книге "Трамвай и троллейбус" в главе "Троллейбусный завод": "Много трудится на заводе ветеранов. В их числе экономист по труду Т.А. Ишутина, начинавшая свою деятельность с ученицы слесаря-электрика троллейбусной службы в 1944 году".

Тамара Алексеевна стала высококвалифицированным специалистом, всегда отличалась старательностью и трудолюбием. Не обходило ее руководство завода и предприятия и поощрениями. Одних только почетных грамот целая пачка. Награждалась ими "за добросовестный труд", "за долголетнюю и безупречную работу", "за досрочное выполнение 11-й пятилетки" и т.д. Есть у нее даже Почетная грамота от Министерства транспорта Российской Федерации от 29 ноября 1998 года "За заслуги в развитии транспортного комплекса России" с подписью министра.

Т.А. Ишутина - труженик тыла, Ветеран труда и Ветеран труда горэлектротранспорта. Имеет награды: "50 лет Победы в Великой отечественной войне 1941-1945 гг.", "60 лет Победы в Великой отечественной войне 1941-1945 гг.", знак "100 лет Российскому трамваю". Несмотря на годы, с большим оптимизмом встречает свой профессиональный праздник - предстоящее 70-летие открытия троллейбусного движения в нашем городе, хорошо понимая, что есть и ее личный вклад в это замечательное дело.

Поступив на работу в 1944 году, Тамара Ишутина сразу же вступила в профсоюз. И ее профсоюзный стаж равен трудовому.

Он - самый большой среди коллектива троллейбусного завода. 13 сентября здесь состоялось отчетное профсоюзное собрание, на котором Тамару Алексеевну Ишутину отметили как "Почетного ветерана профсоюза". Ее наградили "золотым" значком. Есть у нее и еще одна "профсоюзная" награда - медаль "100 лет профсоюзам России". Но главное - она чувствует себя своей в родном ей коллективе.

Валерий МЕЖОННЫЙ фото  
Марины ВЛАСОВОЙ

Нашему давнему и постоянному автору - поэту, критику и публицисту Николаю Сотникову (поэтический псевдоним - *Николай Ударов*) - исполнилось 60 лет. Этот юбилей у него, можно сказать, тройной: к цифре 60 надо добавить цифры 40 и 33: 40 лет назад началась его литературная работа (журналистская - еще раньше), а 33 года назад впервые в ленинградском радиозфире прозвучала литературная композиция, подготовленная Н.Н. Сотниковым. Ныне он ведет радиосцикл о поэтах фронтовиках и поэтах-блокадниках *"Память сердца"* (Передачи эти идут раз в две недели по средам после 18 часов в составе петербургской программы "ГОРОД И ГОРОЖАНЕ").

Наша редакция поздравляет Н.Н. Сотникова с юбилеями, желает ему здоровья и творческих удач и публикует его эту, специально написанный для нашей газеты.

## ВО СЛАВУ ТОКА, ЧТО КОЛЕСА ДВИЖЕТ, или Похвальное слово электротранспорту

Автор этих строк не инженер, не историк транспорта, а самый обыкновенный горожанин, влюбленный в свой город, Тем более искренни слова признательности трамваю и троллейбусу.

Задаю себе вопрос: "А когда я, более чем юный житель Петроградской стороны, впервые увидел троллейбус и трамвай? Думаю, что увидел и запомнил лет с четырех. Я как-то не очень верю в "светлую память" двух-трехлетних, а когда недавно прочитал о том, что один очень малоизвестный поэт и несколько более известный (но опять же в самых узких кругах знатоков) музыкант стал говорить "все слова с .. , года, а примерно с двух уже стал писать ... взрослые стихи", мне даже спорить с таким утверждением не захотелось!

Скорее всего мы как-то с бабушкой, дедом или младшей тетей пошли в хорошую погоду на Большой проспект в сторону улицы Олега Кошевого провожать домой мою старшую тетю, которая, заменив мне умершую на второй день после моего рождения мать, КАЖДЫЙ день приезжала к нам с утра с 1-ой Советской улицы, Так вошел в мою жизнь 12-й трамвай. Спустя многие годы, став как литератор членом Комиссии по литературному наследию поэта Леонида Хаустова, среди опубликованных им еще стихов я обнаружил чудесную миниатюру во славу нашего города: молодой офицер-фронтовик после тяжелого ранения и излечения в глубоком тылу возвращается в еще блокадный город, и первым вестником родной ленинградской жизни видится ему трамвай: *"Вот трамвая двенадцатый номер светит синим и белым огнем"*, Так что трамвай и у меня, и у моего любимого поэтического учителя оказался один, самый любимый!

Потом в мою жизнь вошли сперва *"тройка"*, возившая меня с Петроградской в Московский район, а затем *"шестерка"* с двумя синими огнями, уже взрослый мой трамвай, на котором я ездил с Петроградской стороны утром на завод "Кинап", а вечером на остров Декабристов в вечернюю школу. Были, конечно, и другие маршруты, но эпизодически, а вот те, названные, были постоянными.

Что же касается троллейбуса, то первым и самым главным для меня стал маршрут номер "один", Как ни странно, он на большей части пути с тех давних 50-60-х годов не изменился, Выросший на Петроградской стороне, я с самых ранних лет помню слова, уходящие своими корнями в глубь истории нашего города: "Надо бы съездить в город, к новому учебному году для Коли (то есть для меня. Н. С.) кое-чего присмотреть в "Гостином дворе", "ДЛТ" и "Пассаже",

Обратите внимание - "В ГОРОД", как будто мы, жители Березового острова, с которого начинался наш город - не город! Да и по облику, и по степени ухоженности, комфортности наш район ничуть не уступал центру! И всё же универмаг (районный) был один и, конечно же, не такой в нем выбор, как ~ наших городских упомянутых гигантов! А "ГОРОДОМ" петроградцы называли Центр истари, когда еще *Петроградская* сторона именовалась *сторона Петербургской* и не было моста, связующего наши берега.

На чем же мы ездили в "ГОРОД"? На первом номере троллейбуса! Как сейчас помню его синим, деревянным, с механической для водителя открывалкой дверей, с огромным каким-то рифленным ящиком в салоне, на который я очень любил забираться, чтобы вдоволь наглядеться по сторонам, Вот сейчас я на нем, родимом, "первом" вернулся с рынка на улице

Хасанской (о как маршрут продлился, который еще совсем недавно делал кольцо у Александров-Невской лавры!) и - прямо скажу - почти безучастно смотрел на похожие, как упаковочные коробки новостроечные улицы. Зато главная часть маршрута "единички", как мы ласково называли свой троллейбус, шла по таким местам, которые так любили сердцу, что на них всю жизнь не намотришься! Я и сейчас порой позволяю себе роскошь в тихие от пассажиропотока часы сесть на свою "единичку" и со Старо-Невского проспекта уехать в детство, на Большой проспект, к площади Льва Толстого, И знаете что я всегда привожу с собой? .. Новые стихи и песни! А с рынка у Хасанской привез лишь кое-что из продуктов. Такая разница.

Став студентом, полюбил я и троллейбус "десятку" и очень гордился ею - ведь она меня, уже студента, возила на Васильевский остров на журфак университета!

Выходит, у каждого возраста свои трамваи и троллейбусы!

"А автобусы? .. - спросите вы. - Неужели никогда, живя в таком огромном городе, автобусами не пользовались?". Очень редко! В доброй памяти остался длинноносый синий (по-моему, тоже еще тогда деревянный) автобус самого конца 40-х годов и так называемые автобусы львовские времен моей юности, Нынешние мне как-то не по душе, да и вообще, в автобусах всегда есть какой-то автобусный моторный перегар, в шутку говоря! Транспорт, движимый электротоком, чист не только снаружи, но и внутри,

Помню, как шуршал вдоль крымских пейзажей троллейбус междугородный, идущий от Симферополя в Ялту (ехал, а вспоминал Ленинград!), московские троллейбусы, так поэтично показанные в фильме "Мне 20 лет" и увековеченные в песне Булата Окуджавы "Последний троллейбус",

Вижу перед собой какой-то удивительно узенький по столь же узеньким улицам плывущий львовский трамвай, хабаровский трамвай медленно взбирающийся с холма на холм (там такое правило - пока состав не поднимется на холм, другой, за ним идущий, не начинает спуск), скоростной трамвай в Киеве, связавший дальнюю Никольскую Борщаговку с центром; московский, вытесненный с главных улиц на окольные пути уже в 70-х годах ... И всё же скажу, что они в городской жизни такого значения не имеют, как наши, неповторимые, любимые с детства, связующие не только расстояния, но и времена!

**Николай СОТНИКОВ**

## НА СТАРТ! ВНИМАНИЕ! МАРШ!

**В** начале сентября в детском оздоровительном лагере "Зарница" СПб ГУП "Горэлектротранс" прошли соревнования по легкоатлетическому кроссу. Это последний, седьмой вид состязаний профсоюзной спартакиады в честь 70-летия открытия троллейбусного движения в Санкт-Петербурге. В кроссе приняли участие представители 14 профсоюзных организаций. На беговую дорожку вышли 65 человек: 34 мужчины и 31 женщина. Соревнования по кроссу лично-командные. Командный зачёт определялся по сумме очков пяти лучших участников в каждой команде. В программу легкоатлетического кросса были включены две дистанции: для женщин - 500 метров и для мужчин - 800 метров.

Состязания в кроссе проводились среди четырёх возрастных групп. Судья соревнований отправлял на дистанцию по 5 человек. Азартно и шумно поддерживали болельщики своих участников. Немало сил отдали участники легкоатлетического кросса, пытаясь одолеть своих соперников.

«1,35 ... 1,40 ... 1,41» - вслух отсчитывал судья время призёров соревнований на дистанции среди женщин. Победителями в своих возрастных группах стали Ефимова Маргарита (СТТП), Вол-

кова Людмила (Трамвайный парк № 7) и Иванова Светлана (Трамвайный парк № 1).

Вторые места в кроссе, отстав от победителей на несколько секунд, заняли Шеломянова Галина (Троллейбусный парк № 3), Шинкаренко Нина (Служба движения), Парамонова Мария из Троллейбусного парка № 2.

Время, показанное Данченковой Еленой, Александровой Ниной и Ладейщиковой Анной на дистанции 500 метров, оказалось третьим.

Вслед за женщинами на дистанцию вышли мужчины. В этот день не было равных представителям Троллейбусного парка № 4 Леонтьеву Владимиру и Лелюшкину Анатолию, Иванову Дмитрию и Савину Василию, представляющими Службу энергетического и компьютерного обеспечения, Фёдорову Александру - водителю Автобазы.

В личном первенстве вторые результаты показали представители Троллейбусного парка № 2 Мергульев Михаил, Васильченко Игорь и Макарьев Анатолий. Замкнули тройку лидеров Серкин Андрей, Сергеенко Вадим, Чернышев Иван и Высоцкий Владимир.

Победители и призёры соревнований по легкоатлетическому кроссу награждены дипломами Первичной проф-

союзной организации ГУП "Горэлектротранс" и медалями.

В командном зачёте уверенную победу одержали представители Троллейбусного парка № 3 (председатель профсоюзной организации Г. Крылова). На полтора очка от победителей отстал коллектив Службы энергетического и компьютерного обеспечения. Коллектив Трамвайного парка № 3 замкнул тройку лидеров. Победитель и призёры соревнований по легкоатлетическому кроссу в командном зачёте получают дипломы Первичной профсоюзной организации ГУП "Горэлектротранс" и памятные кубки на празднике, посвященном 70-летию открытия троллейбусного движения в Санкт-Петербурге. Главным же результатом прошедших соревнований стали не только и не столько спортивные показатели и занятые места, а полученное хорошее настроение, возможность участникам пообщаться между собой. Праздник бега удался, и во многом этому способствовала отличная погода в день соревнований.

**Игорь РЕЗВЫХ, заместитель председателя Первичной профсоюзной организации ГУП "Горэлектротранс"**

