



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



С ДНЁМ РОЖДЕНИЯ, ТРОЛЛЕЙБУС!

От всей души поздравляем!

Профсоюзный комитет Первичной профсоюзной организации "Горэлектротранс" от всей души поздравляет всех сотрудников Санкт-Петербургского государственного унитарного предприятия городского электрического транспорта с Днём рождения троллейбуса! В этом году он особенный - юбилейный!

Это праздник всего многотысячного коллектива СПб ГУП "Горэлектротранс", но, конечно, особые чувства испытывают работники троллейбусных парков, ведь ежедневно они трудятся для того, чтобы троллейбус выходил на магистрали города, вкладывая частичку своей души в эту работу, и это ощущают жители города - пассажиры, ради которых "по улицам мчит" наш дорогой троллейбус Санкт-Петербурга уже 70 лет.

За эти годы сменилось не одно поколение работников. Своим трудом они вписывали яркие страницы в историческую летопись троллейбуса. Менялось время: довоенное, военное, послевоенное, менялись приоритеты, но неизменной оставалась цель: транспортное обслуживание жителей нашего города.

Особую благодарность необходимо выразить ветеранам троллейбусного движения за то, что много лет остаются верными родным предприятиям, в которых начали свою трудовую деятельность, работают сами и создали семейные династии. Низкий поклон вам, дорогие!

В дни праздничных торжеств много добрых слов будет сказано в адрес работников троллейбусных парков. Профсоюзный комитет "Горэлектротранс" присоединяется к ним. Это действительно заслуженные слова благодарности за нелегкий труд, который выполняют водители троллейбуса, кондукторы, ремонтные рабочие, диспетчера и работники других профессий, без которых невозможно обойтись.

В день знаменательного юбилея желаем всем работникам Санкт-Петербургского троллейбуса большого счастья, благополучия, удачи и успеха в работе и во всех делах. Пусть ваша жизнь будет полна здоровья и радости!

С уважением, Председатель Первичной профсоюзной организации "Горэлектротранс" Н.П. СИЛИНА

В день юбилея, оглядываясь на пройденный путь, мы с благодарностью вспоминаем всех работников, внесших свой вклад в развитие троллейбусного движения в нашем городе.

Уверен, что работающий сегодня коллектив троллейбусников успешно справляется со своими проблемами и будет способствовать дальнейшему совершенствованию обслуживания пассажиров и эксплуатации троллейбусов.

Желаю вам крепкого здоровья, долгих лет жизни, благополучия и активного участия в нашем общем деле!

Генеральный директор СПб ГУП "Горэлектротранс" Александр Николаевич АЛЕКСАНДРОВ



НАЧАЛО РАБОТЫ ТРОЛЛЕЙБУСА

21 октября 1936 г. в 12 часов 30 минут по маршруту Красная площадь (ныне пл. А. Невского) - площадь Труда впервые пошёл в нашем городе новый вид транспорта троллейбус. Готовили пуск троллейбуса, конечно, трамвайщики, имеющие опыт работы с электротранспортом. Президиум Ленсовета ещё в 1935 г. принял решение о пуске в городе троллейбуса, проектная организация Лентрамвая приступила к проектированию первого троллейбусного парка на Сызранской ул. Руководителем проекта был С.М. Цейтлин, а позже он был и главным строителем этого парка. Однако оказалось не всё так просто, т.к. группа специалистов была против этого вида транспорта в городе, надо было преодолеть скептицизм и маловерие трамвайщиков.

Первых 30 водителей троллейбуса готовили из опытных водителей первого класса автотранспортных предприятий города. Проектированием новой контактной сети занимались Б.Т. Иванов, А.И. Лавина и Ю. Блумберг. Но для нормальной совместной работы трамвая и троллейбуса надо было спроектировать и создать оригинальные пересечения, с этой задачей успешно справились Б.т. Иванов и Б.П. Наумов, а вот для их изготовления пришлось привлечь сторонние предприятия, такие как "Красный треугольник" и завод "Пролетарий". Постройку троллейбусных машин было поручено ВАРЗу, который к этому времени уже имел опыт строительства трамвайных вагонов. В помощь заводу были прикомандированы от Треста "Лентрамвай" главный инженер Штерцер О. Н. и главный конструктор трамваев Кондратьев Д. И.

Первый троллейбус был готов в начале 1936 г. В свой первый рейс троллейбусы выходили не из троллейбусного парка, он был готов только в 1940 г., а из трамвайного парка им. Смирнова. Через некоторое время в городе работало уже четыре троллейбусных маршрута. Первый: Красная площадь - площадь Труда, второй: площадь Ленина река Таракановка, третий: площадь Ленина - Балтийский вокзал, четвёртый: Сызранская улица - Адмиралтейский проспект. Причём, второй и третий маршруты тогда ходили по чётной стороне реки Фонтанки.

Новый вид транспорта стал довольно популярным и быстро наращивал свои мощности, и, конечно, сразу стало ясно, что Первый троллейбусный парк, рассчитанный всего на размещение 50 машин, с этой задачей не справится. Надо было строить второй, но его стро-

ительство не удалось реализовать не только до войны, но и сразу после войны. Он был открыт только 29 декабря 1952 г. Перед войной по городу ходило уже 70 троллейбусов по 5 маршрутам при инвентарном количестве 127, длина пути составляла 57 км, и только в 1940 г. троллейбусом было перевезено более 40 млн. пассажиров.

Троллейбусы остановились первой же блокадой зимой. Не было электроэнергии, да и не было сил восстанавливать разорванные контактные провода. Машины стояли, занесённые снегом, они были такой же неотъемлемой деталью блокадного пейзажа, как и пощёлкивание метронома, и гульки разрывы снарядов. Троллейбусы стояли по всему городу. Почти все мужчины троллейбусной службы ушли на фронт. Осталось 72 человека, из этих людей создали два взвода самообороны. Среди них были инвалиды, старики и несколько специалистов. По решению Ленинградского фронта они занимались ремонтом мотоциклов для фронта. В феврале - марте 1942 г. много из них погибло от голода, осталось полтора десятка мужчин. Когда стало теплее, начали по городу собирать троллейбусы, чистили их, а потом собрали в трёх местах города: на бульваре Профсоюзков, на Красной площади и в Первом троллейбусном парке. Машины оттранспортировали к работающим трамвайным линиям. Троллейбусы шли рядом с трамваем, питаясь через бугель электроэнергией. В дальнейшем часть работников перешла работать в грузовой трамвайный парк, остальные занимались восстановлением троллейбусных машин. Первый троллейбусный парк был законсервирован, и на его территории находилась воинская часть!

До конца 1942 г. троллейбусной службой руководил Рейфер Я.А. После прорыва блокады Ленинграда в 1943 г., по решению Совета министров, было передано г. Кирову на баланс 16 троллейбусных машин, их привели в порядок, поставили на ход, и на Горячем поле они были отгружены. В феврале 1944 г. начальником троллейбусной службы был назначен В. А. Попов, в его распоряжение было передано всего 23 человека из пожарно-сторожевой охраны. Предстояло фактически заново возродить троллейбусное предприятие и его обслуживающий персонал. Из всего боевого инвентаря машин, 27 были полностью разрушены, а остальные требовали полного капитального ремонта. Стали возвращаться по запросу опытные троллейбусные кадры с фронта: И.И. Денежкин, Ф.П. Сорокин,

В.И. Смирнов, В.Б. Земцовский и другие. Для восстановления машин стали привлекать крупные городские заводы, такие как "Кировский", "Большевик" и другие. В результате принятых организационно-технических мер 24 мая 1944 г. было восстановлено троллейбусное движение в городе на трассе: ул. Решетникова - площадь Труда, а затем и на второй: Красная площадь - площадь Труда. На двух маршрутах работало 20 троллейбусных машин. Велась также подготовка водителей, но очень не хватало слесарей-ремонтников.

При содействии Горкома партии и Ленгорисполкома в распоряжение троллейбусной службы с линейного корабля "Октябрьская революция" были откомандированы 15 моряков. Это были молодые, физически крепкие ребята, хорошо разбирающиеся в слесарном деле. Находились они на казарменном положении в троллейбусном депо и питались в столовой троллейбусного парка. С помощью этих моряков в течение двух месяцев было отремонтировано 28 троллейбусных машин. Серьезную помощь восстановлению троллейбусного транспорта оказал Ленинградский авиационный завод, капитально отремонтировав в 1945 г. 72 троллейбуса ЯТБ-1-2-4, а к концу 1947 г. даже было построено четыре цельнометаллических машины МТБ-82 большой вместимости. Далее по строительству таких машин свои услуги предложил Тушинский авиационный завод под Москвой и некоторые другие московские предприятия.

С 1945 г. началось бурное строительство в городе. В парке построили новое административное трёхэтажное здание, затем слесарно-механический цех, гараж, склады и открытую площадку для отстоя на 125 машин. Опять пришлось заниматься пересечениями контактных проводов под различными углами. Этой работой занимались Рейфер Я.А., Бурдонов Л.В., Стыренко К.К., Стасенко В.Ф. А Уздыным Д.К. была разработана головка токоприёмника типа ЛПТ, Макеевым В.И. - беспроводная троллейбусная стрелка типа ЛТС.

Для расширения Первого парка надо было перейти на безгаражное хранение машин. В результате этого удалось разместить 125 машин. К концу 1946 г. троллейбусная служба могла без посторонней помощи осуществлять все виды ремонта троллейбусных машин на производственной базе троллейбусного парка.

Начало.
Окончание на стр. 3.

Окончание.
Начало на стр. 2.

Коллектив троллейбусной службы вёл упорную борьбу по модернизации троллейбусных машин выпуска Ярославского завода типа ЯТБ-1-2-4. Специалисты ленинградского троллейбуса принимали непосредственное участие в создании и совершенствовании современных троллейбусов МТБ-82, ЗИУ-5 и других типов машин. Совершенствовалась система технического обслуживания и плановых ремонтов троллейбусов. Эта система была разработана и внедрена инженерами Шраером П.Б., Уздиным Д.К., Аншелесом А.Д. Эти специалисты доказали преимущество агрегатного метода ремонта. Их предложения были использованы затем во многих троллейбусных хозяйствах страны. Эта система вошла после в "Правила технической эксплуатации троллейбуса". Директором троллейбусного парка на Сызранской ул. после войны был назначен Бендер М.Ф. Вся организация движения троллейбусов в городе осуществлялась под руководством Моргунова И.Г. и Радзивиловича Г.Я.

Руководство троллейбусной службы в 1947 г. подыскало в Калининском районе города на Минеральной улице, дом 4 полуразрушенный завод "Автозапчасть" Министерства автомобильного транспорта. Исполком Ленгорсовета вышел с предложением в Правительство СССР о передаче этого завода Трамвайно-троллейбусному управлению. Эта просьба Правительством была удовлетворена, троллейбусная служба разработала технологическую схему завода, предусматривающую поточный метод ремонта троллейбусов. Проектными работами занимался Рейфер Я.А. Институт "Ленпроект" выполнил проект реконструкции этого завода для использования его в качестве предприятия по ремонту троллейбусов. Приказом начальника ТТУ М.Х. Сороки Попов В.А. по совместительству был назначен ещё и директором этого завода. В 1949 г. предприятие пополнилось специальным оборудованием и полностью укомплектовалось кадрами. Был назначен новый директор Ладыженский Г.А., работавший ранее на ВАРЗе № 2, он сумел сплотить коллектив и полностью обеспечить потребность в ремонте троллейбусов.

Вот так начиналось освоение троллейбусного движения в нашем городе. Было всё новое, потому и трудное, война значительно усугубила решение этой задачи, потребовались просто героические усилия большого коллектива работников. Для восстановления трамвайных перевозок по уровню довоенного понадобилось всего два послевоенных года, но это был тогда основной городской транспорт. Троллейбус был в более сложном положении, сил на всё городу не хватало, однако наступило и для него время.

С 1950-х годов начался период интенсивного развития троллейбусного движения. В 1952 г. открывается Второй троллейбусный парк, в 1965 г. - Третий, в 1972 - Четвёртый, в 1981 г. из Совмещённого трамвайно-троллейбусного парка стали выходить троллейбусные машины, а в 1985 г. открывается и Шестой по счёту троллейбусный парк. К концу 1980-х годов длина маршрутной сети составляла более 600 км, И в инвентаре было уже 1260 троллейбусных машин. А вот дальнейшее развитие троллейбуса в городе шло по сложной схеме, ибо на начало нынешнего года в инвентаре всего 735 пассажирских машин, а на линию выходят всего 494.

Ю.М.ЛЬВОВ

При подготовке материала автор использовал воспоминания ветеранов-троллейбусников, которые работали в военные и послевоенные годы в Трамвайно-троллейбусном управлении: Сороки М.Х., Попова В.А., Земцовского В.Б., Поха И.Е., Рейфера Я.А.



ЗДЕСЬ НАЧИНАЛСЯ ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ПУТЬ

70

лет назад жители нашего города, уже привыкшие к автобусам, с интересом восприняли информацию о первых трехосных автобусах. О них писала не только наша пресса, но и специальный сборник о культуре городской жизни "Город образцовый", который выпустил в свет ЛенГиз. А вот троллейбусы, которые горожане увидели впервые, были непривычной для нас формы: два больших лобовых стекла, посередине переключатель, две фары без подфарников, а об указателях поворота тогда и речи не было. Особой комфортностью троллейбус не отличался, но был значительно удобнее, чем привычный автобус и громышающийся трамвай. Новый вид транспорта горожане оценили: его плавный ход, незаметное для пассажиров изменение скорости.

У первого троллейбуса был первый номер, удивительно, что он и сейчас следует по большей части своего пути от площади Льва Толстого, так что этот маршрут сам по себе является своеобразным памятником нашему троллейбусу.

Наш город стал третьим после Москвы и Киева троллейбусным городом СССР. Троллейбусная сеть росла быстро, и в 1941 году в Ленинграде было уже пять троллейбусных маршрутов протяженностью в 50 километров. Что же касается самих троллейбусов, то их число приблизилось к 130.

В канун праздника 70-летия троллейбуса обратились к директору Первого троллейбусного парка Юрию Борисовичу Березину, от которого и узнали и о современном состоянии парка, о его перспективах.

К юбилею парк подготовил списки людей на поощрения. Среди них ветераны троллейбусного движения, такие как Жаков Герман Алексеевич, Наквас Евгений Константинович и Осипов Валентин Яковлевич.

Парк принял эстафету у троллейбусного парка, который был организован в депо трамвайного парка имени Смирнова. После войны в парк вернулись люди,



с доблестью защитившие Родину. Именно они восстановили разрушенную технику и транспортное хозяйство.

К сожалению, сейчас в распоряжении парка находится всего 110 единиц техники, а новых троллейбусов всего 40. Проблем с эксплуатацией новой техники практически нет. Она удовлетворяет запросы пассажиров и работников "Горэлектротранса". Также в парк идет поставка кузовов, что способствует капитальному ремонту транспорта.

В наше время все сложнее привлекать людей в транспортную сферу деятельности. Ведь если мы совсем немного перенесемся в прошлое и обратим внимание на водителя троллейбуса советской эпохи, то нашему взору предстанет элегантно одетый человек, в белой рубашке, с галстуком и черной фуражкой. Не так-то просто было устроиться в те годы на это почетное рабочее место. Люди проходили строгий отбор.

Юрий Борисович, сравнительно недавно беседовавший с представителями трамвайно-троллейбусного движения в Таллинне, рассказал мне о том, что коммерческий транспорт этого города отдает половину своей

выручки троллейбусному парку, так как занимает его маршрут. К сожалению, в Петербурге пока не видно тенденции к подобной практике, и впоследствии это может серьезно ударить по развитию электротранспорта.

Прямо при входе в Первый троллейбусный парк невольно обращаешь внимание на небольшой, но очень уютный, содержащий много уникальной информации музей. Здесь находится особая гордость троллейбусников, а именно спортивные кубки и награды. Первый троллейбусный всегда славился своими спортивными достижениями. Лыжи, шахматы, плавание, стендовая стрельба - вот наиболее популярные у троллейбусников виды спорта.

"Принять к сведению доклад начальника Трамвайно-троллейбусного управления тов. Фрушкина о готовности к эксплуатации троллейбусной трассы со всеми устройствами от Красной площади до площади Труда".

Этот материал вышел 20 октября 1936 г. в "Красной газете" под заголовком "Завтра запуск троллейбуса" и стал весьма значимым для истории нашего города.

Денис ЛИСНЯК

ВОДИТЕЛЮ-НАСТАВНИКУ - 82 ГОДА



В 82 года можно представить себе активно работающего литератора, научного сотрудника-теоретика, актера, но иметь в таком почтенном возрасте медицинскую справку о допуске к вождению троллейбуса - это своеобразный рекорд, второй немало важный рекорд в его судьбе - это полувековой трудовой стаж во Втором троллейбусном парке. И, наконец, рекорд третий - это безаварийность за все время работы!

А ведь троллейбусником и вообще транспортником быть он не собирался, в довоенные годы он поступил на военного фельдшера в Ленинградское медицинское училище. И надо же было такому случиться, что только он успел окончить училище, как грянула Великая Отечественная война, а вскоре и блокада нашего города.

Военная судьба бросила молодого фельдшера на правый берег Невы, а затем и он испытал на се-

бе, что значит легендарный Невский "пятачок". Это великое и ужасающее место на Ленинградском фронте было своеобразным рекордсменом по числу выпущенных пуль и снарядов. Шляпников в ту пору чудом остался жив и переправился с ранеными на другой берег.

Тогда по линии будущего прорыва Ленинграда бойцы и командиры, веря в победу, мечтали о том, что дойдут до германской столицы. В судьбе Владимира Петровича бои под Берлином чуть не сыграли роковую роль. В городке Люкенбальд на полковой медицинский пункт напали власовцы. Все легко раненные заняли круговую оборону, но враг численно превосходил наших, и медицинский пункт был окружен. К величайшему счастью именно в этот момент через Люкенбальд на Берлин проходила наша танковая колонна, "вот эти-то танкисты и спасли нас в тот момент ..."

После окончания войны он вернулся в родной город и занимался разными хозяйственными работами, по направлению Петроградского исполкома был рекомендован в троллейбусный парк.

В послевоенные годы троллейбус переживал второе рождение, и к кадрам предъявлялись повышенные требования. Поначалу Владимир Петрович работал на довоенных ЯТБ, но вскоре перешел на троллейбус новой марки МТБ. По словам Владимира Петровича, это были довольно сильные машины, но у них был один недостаток: две двери, а потом появилась новая марка троллейбуса ЗИУ-5. Те, кто привык водить МТБ не спешили переходить на новую технику. Но Владимир Петрович решил освоить один из первых троллейбусов на 7-м маршруте.

Новую свою машину водитель полюбил и стал вникать во все тонкости, научился делать мелкий ремонт, даже порою если испортилась дверь, то он ее успевал починить на кольцевой остановке, владел он и малярными работами так ему хотелось, чтобы любимый троллейбус выглядел нарядно.

А теперь он водитель-наставник. Огромный профессиональный опыт, помноженный на знание жизни, создает чудесный сплав уникальных качеств этого человека.

Денис ЛИСНЯК

РАСТУТ ОБЪЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА

В прошлом году Троллейбусное депо отремонтировало 22 троллейбуса. Такие объемы явно недостаточны для 6 троллейбусных парков, имеющих подвижной состав, большой процент которого почти полностью самортизирован.

В нынешнем году план ремонта - 70 машин. К началу октября уже выполнен капитальный ремонт 34 ЗИУ-9, двух "гармошек" ЗИУ-10 и еще четырех ЗИУ-9 по 1-й комплектности, с заменой кузова. Итого уже есть 40 машин. Директор депо Д.Д. Ершов уверен, что за оставшиеся три месяца будут отремонтированы еще 30 машин, то есть годовой план будет выполнен. Для этого есть основание. Во-первых, есть финансирование. А, во-вторых, с приходом нового руководства проведен "ряд организационных мероприятий".

Дмитрий Дмитриевич пришел в депо в начале мая нынешнего года. Сам он автотранспортник, проработал 29,5 лет в "Пассажиравтотрансе", в 3-м автобусном парке. Прошел за эти годы всю служебную лестницу от сменного инженера, мастера, начальника цеха, смены до начальника производства. Опыта и знаний ему не занимать. А троллейбусы имеют много общего с автобусами. "Организационные мероприятия", которые Д.Д. Ершов провел вместе со своим заместителем Д.А. Кулыгиным, направлены на улучшение производственного процесса, разграничение прав и обязанностей отдельных работников. Но сегодня и этого недостаточно. "Планку надо поднимать выше - на развитие", - так говорит директор депо. У него есть планы на перспективу, но здесь нужно решение руководства СПб ГУП "Горэлектротранс", нужно и соответствующее финансирование.

Сегодня в депо выполняются практически все виды ремонта - как капитально-восстановительный с заменой рамы и кузова, так и сборка 1-й комплектности кузовов, которые поставляет сейчас Вологда. Делают и восстановительные работы троллейбусов, которые сгорели в парках. Кроме того, в планах на нынешний год сборка 2 аварийных вышек для Автобазы. А механический цех выполняет производственную плановую программу по изготовлению и поставкам запчастей для троллейбусных парков на сумму в месяц от 500 до 800 тысяч рублей. Номенклатура их весьма широкая: порядка 40-45 наименований.

Сегодня в депо еще стоит минский троллейбус - на базе МАЗ-103. Есть только кузов, а все "наполнение" его производится оборудованием различных предприятий Санкт-Петербурга. И если машина пройдет испытания, поставят вопрос о ее выпуске.

Валерий МЕЖОННЫЙ

МУЗЕЮ ТРОЛЛЕЙБУСА БЫТЬ

В конце 1990-х годов среди энтузиастов нашего предприятия родилась идея - создать в городе музей троллейбуса. Она нашла поддержку у руководства СПб ГУП "Горэлектротранс". Однако, по мнению одного из энтузиастов - Алексея Гонтарева, действовать надо было более активно. А так за несколько лет потеряли несколько моделей старых троллейбусов и много запчастей к ним. Ведь старые троллейбусы находились где попало, заброшенными, разрушенными - даже на дачных участках в пригородах Санкт-Петербурга. Они выполняли роль сараев, разрушаясь все безвозвратно. Время "работало" против них. И только в 1999-м году было принято решение о том, чтобы пере возить обнраженные старые модели в город и восстанавливать их.

Небольшая группа энтузиастов в 1999-2000 годах стала активно работать в этом направлении. Так были перевезены в город несколько машин, вернее, их жалкие остатки, и начались работы по восстановлению самого первого отечественного троллейбуса ЯТБ-1. Вернуть к жизни такой троллейбус-раритет - подобного не допускалось и в самых дерзких мечтах. Эта машина считалась навсегда потерянной. Не прибавило оптимизма и то, что найденный на огороде под Зеленогорском полусгнивший кузов троллейбуса ЯТБ-1 перевезли в город, в Троллейбусное депо. Специалисты - электротранспортники вынесли беспощадный, приговор: восстановить его невозможно. Так основательно он был разрушен - лучше сказать: разрушен до основания. И не было для него никаких запчастей или агрегатов.

Но даже в такой "безнадежной" ситуации наши энтузиасты не отступили. Они взялись за дело. Три с половиной года самоотверженного труда - это настоящая эпопея восстановления утерянного образца. И наша газета об этом в свое время подробно писала.

А 26 мая 2004 года петербуржцы увидели чудо: по Невскому проспекту и другим улицам города, по старинному маршруту - от Красной площади до площади Труда по самому центру Санкт-Петербурга шел старинный, довоенного выпуска, троллейбус марки ЯТБ-1. Его из небытия вернули к жизни энтузиасты-реставраторы, среди которых были Н.Д. Кудренко, Д.А. Карпов, А.И. Андреев, А. Гонтарев, С.Д. Кузьмин и другие. Об этом событии широко сообщали средства массовой информации. А горожане были в восхищении от этой почти игрушечной машины. Ее призна-

ли вполне "достоверной" и те петербуржцы-ветераны, которым в довоенное время выпало счастье ездить на таких машинах. Теперь о восстановленном петербургском раритетном троллейбусе знает весь мир, о нем сообщает Интернет. Подобная машина - единственная в мире.

Но наши энтузиасты на этом не остановились. Воплощение мечты о музее троллейбуса в нашем городе получило дальнейшее развитие. Когда заканчивали работы с ЯТБ-1, параллельно начали работать над другой редкой машиной - ЗИУ-5Г, 1967 года выпуска. Её полностью сделали в 2005 году, к 69-летию начала троллейбусного движения в Ленинграде, которое, как известно, стартует от 21 октября 1936 года. Потом энтузиасты "на скорую руку" сделали косметический ремонт бортового троллейкара, который используется как инструмент в их работе. С его помощью при необходимости переставляется раритетный подвижной состав. А далее "героическими усилиями" была выполнена подготовка к перевозке и сама перевозка найденного в Сосново "заброшенного" троллейбуса марки МТБ-82Д, 1947 года выпуска. Эта модель уникальна вдвойне: и потому, что редкая сама по себе и еще потому, что одна из первых появилась в нашем городе и выпущена на московском Тушинском заводе № 82 (машиностроительном) еще до того, как производство троллейбусов было передано на завод им. Урицкого, где они выпускаются и сегодня. Но, разумеется, уже другой марки.

С середины января 2006 года эта машина была перевезена в цех Троллейбусного депо. И начались рестав-

рационные работы. Сегодня в депо четыре машины ЯТБ-82Д. И есть надежда, что из них "соберут" хотя бы одну, способную ходить по трассе. У энтузиастов есть и свои трудности. Работа их идет неровно, порой она приостанавливается из-за остановок финансирования, затем возобновляется вновь. Все энтузиасты - специалисты своего дела, профессионалы, которые трудятся в наших троллейбусных парках и депо.

Между тем в их планах - год за годом пополнять "парк" раритетных машин и пустить по городу музейные маршруты троллейбусов, как сегодня существуют в Санкт-Петербурге музейные маршруты ретротрамваев.

Несколько слов хотелось бы сказать об одном из энтузиастов-реставраторов - Алексее Гонтареве. Он увлекался троллейбусами с детства. Выполнял модели троллейбусов, легковых автомобилей, грузовиков. Сегодня его коллекция составляет 500 единиц, среди которых немало выполненных собственными руками. Закончив вуз, Алексей стал инженером и пришел работать в Троллейбусное депо. Вот уже несколько лет он активно занимается восстановлением старых троллейбусов, отличается необыкновенной энергией и целеустремленностью. На сентябрьском заседании профкома Первичной профорганизации СПб ГУП "Горэлектротранс" эта деятельность Алексея Гонтарева была отмечена благодарностью и денежной премией.

Валерий МЕЖОННЫЙ
Фото Марины ВЛАСОВОЙ

На снимке: инженер Троллейбусного депо Алексей Гонтарев





ВОДИТЕЛЬ ТРОЛЛЕЙБУСА И РЕВИЗОР

Борис Иосифович Лерман - ветеран троллейбусного движения. С этим видом электротранспорта связано 36 лет его жизни. Но прежде чем стать водителем, к своим 24 годам Борис Иосифович очень многое в жизни испытал и узнал.

Когда началась Великая Отечественная война, ему только исполнилось 16, и он был учащимся ленинградского ремесленного училища. Учеба была прервана войной и блокадой. Молодому ремесленнику вместе с товарищами выпала нелегкая задача возводить оборонительные сооружения на Лужском рубеже, рыть окопы под Колпино, формировать противотанковые рвы у станции Сортировочная. В осажденном врагом Ленинграде они также патрулировали улицы, вылавливая диверсантов-ракетчиков, подающих немцам сигналы. Пришлось испытать холод и голод. Борис Лерман в это время так ослабел, что не мог ходить. От неминуемой смерти спасла посылка с продуктами, пришедшая с Ладоги, от старшего брата-фронтовика. Затем эвакуация ремесленников, переезд на автомашинах через обстреливаемую врагом Ладогу, длительный путь на поезде до Ставрополя. Здесь доходяг-учащихся месяц откармливали, а потом отправили в Москву на авиационный завод. Они все недоучились, имели невысокую квалификацию, но все же кое-что умели, учились и в процессе работы.

Борис Лерман на токарном станке вытачивал "болтики" для боевых самолетов, а рядом опытные рабочие изготавливали сложные детали. Они трудились для фронта. Борис был мал ростом, и под ноги у станка подставлял ящик. Их труд был необходим для фронта, поэтому на ремесленников

распространялась бронь. Однако Борис Лерман не оставлял попытки попасть в действующую армию. Наконец, одна из них увенчалась успехом. Он стал артиллеристом, заряжающим и наводчиком самоходной артустановки. С середины 1944 воевал на 1-м Украинском, затем на 1-м Белорусском фронтах. В составе 1-й танковой армии с боями прошел всю Польшу, затем Германию - до Берлина. Служил пулеметчиком в отдельном разведывательном мотоциклетном батальоне. Был несколько раз ранен и контужен. В конце апреля 1945 года для взятия Рейхстага в Берлине были созданы штурмовые группы - из танков и приданных им автоматчиков, которые должны были уничтожить фашистов - фаустников, угрожавших нашим танкам, рвущимся к Рейхстагу. В такую штурмовую группу попал и Борис Лерман. Автоматчики "снимали" фаустников, танки "утюжили" улицы, а по верхним этажам домов еще били наши "катюши". Кругом был настоящий ад.

Рейхстаг взяли другие наши части. Но Борис Лерман все же расписался на Рейхстаге - в первых числах мая, уже после капитуляции Германии. Он награжден четыремя боевыми наградами: медалями "За освобождение Варшавы", "За взятие Берлина" и орденами "Красной звезды", "Отечественной войны". А юбилейных наград, полученных после войны, у него много.

В 1949 Борис Лерман демобилизовался и приехал в Ленинград искать работу, услышал по радио о наборе на курсы водителей троллейбуса и пришел на ул. Сызранскую, в 1-й троллейбусный парк. За год набирались всего две группы учащихся. Профессия водителя троллейбуса в то

время считалась престижной, элитной. Бывшему фронтовику сказали, что примут только того, кто имеет права водителя. Пришлось сбегать домой, принести права водителя танка и броневика - этим профессиям он обучился на службе. Только тогда его приняли, но группа еще набиралась. Пришлось пару месяцев работать в парке смазчиком троллейбусов и по уборке территории. А еще через 5 месяцев он закончил курсы и получил права водителя троллейбуса. По воспоминаниям Б.И. Лермана, в 1949-1950 годах в парке было всего 125

"рогатых" машинки по 2,5 водителя на каждую машину, поэтому приходилось отправляться в рейсы на разных троллейбусах. В то время в парке были машины ЯТБ-1, ЯТБ-4, позднее МТБ-82. Смены длились по 8 часов. Каждая рабочая четырехдневка сменялась выходным. Борис Иосифович трудился старательно, без нарушений, бережно относился к технике. Активно повышал профессиональную квалификацию. В то время сдавал, на очередной класс раз решалось только тем, кто не имел никаких нарушений. Борис Иосифович как раз был таким водителем. Второй класс он получил через два года, а еще через три - первый. В 1949 году месяц ему пришлось трудиться на маршруте Красная площадь - площадь Труда, на том самом троллейбусе ЯТБ-1, с бортовым номером 44, который в 2004 году наши реставраторы-энтузиасты восстановили. И номер на нем сохранился. На снимке вы видите Б.И. Лермана возле этой машины. А вообще, как водитель высшей квалификации, Б.И. Лерман ездил по всем маршрутам. У него в личном деле не было никаких замечаний. И в 1971 году его назначили ревизором по безопасности движения троллейбусной службы. К этому времени он уже закончил электромеханический колледж. Затем его перевели ревизором в Отдел безопасности Управления, а позднее - ревизором на 3-е отделение Службы движения. Здесь он проработал до середины 1985 года.

В трудовой книжке Бориса Иосифовича Лермана 45 поощрений за самоотверженный и добросовестный труд. Много раз его портрет вывешивался на стенд почета предприятия. Он "Ветеран труда" и "Ветеран СПБ ГУП 'Горэлектротранс'".

Он честно выполнил роль, предназначенную судьбой, - воина-освободителя и труженика. Мы желаем ему здоровья и долголетия!

Валерий МЕЖОННЫЙ
ФОТО Марины ВЛАСОВОЙ

МАРШРУТЫ ОСТАЛИСЬ "НАШИМИ"



Инженер-технолог I-й категории ПТО
Службы движения Н.И. Цалемчук

В 1958 году, когда в отдел организации движения Троллейбусной службы пришла Н.И. Цалемчук, в городе было всего 14 маршрутов троллейбуса, протяженность контактной сети достигала около 60 километров, а на линию ежедневно выходило 214 троллейбусов. Год за годом маршрутная сеть росла, как и протяженность контактной сети и количество подвижного состава. Самый "пик" всего этого "хозяйства" пришелся на 1990 год. Тогда было 49 маршрутов, 623,6 километров контактной сети и выпускалось ежедневно на линию 1076 троллейбусов. Электротранспорт, в частности троллейбус,

тогда был одним из монополистов городского сообщения. Затем последовал спад, вызванный экономическими изменениями в стране. Сегодня мы имеем 44 городских маршрута троллейбусов, 490,6 километров троллейбусной сети и выпускаем ежедневно на линию около 500 "рогатых" машин.

Маршруты, как видим, пострадали не сильно - "ушло" всего 5 из них. Троллейбусная сеть "усохла" на 21 процент. Но зато подвижной состав "сократился" более чем в 2 раза. Теперь приходится укрепляться на этих позициях.

Нелли Ивановна десятки лет занималась организацией движения, "прокладкой" маршрутов по городу, их рациональным изменением - в связи с изменением пассажиропотока, связанного, в свою очередь, со строительством новых жилых кварталов. Троллейбус должен был "успевать" за нуждами горожан. С участием Нелли Ивановны было проложено более 30 троллейбусных маршрутов. Каждый новый маршрут "вводится в строй" примерно за год, пройдя предварительно всестороннее обследование, в том числе и с многими городскими службами.

Есть маршруты-долгожители, как, например, 1-й маршрут троллейбуса. С этого маршрута и начиналось движение троллейбусов в нашем городе 70 лет назад. Он "шел" от Красной площади (теперь пл. Александра Невского) до площади Труда. Но и этот "самый первый" маршрут несколько раз менялся, вернее, продлевался в ту и в другую сторону. Этого требовал растущий пассажиропоток, связанный с тем, что город "разрастался".

В мае 1944, когда после полного снятия

блокады пошли первые троллейбусы, этот маршрут начинался от ул. Сызранской, где была ремонтная база троллейбусов, и шел до площади Труда. Это было вызвано послеблокадными трудностями. Потом, в 1945 году, маршрут вернулся - стал курсировать, как вначале. Потом от Красной площади его продлили на Петроградскую сторону, до улицы Ординарной, что в конце Большого проспекта. Затем 1-й маршрут продлевался в другую сторону - туда, где росли новые жилые кварталы.

В 1965 году его "конечная" была уже не на пл. Александра Невского, а на Заневской площади, на правом берегу Невы. В 1985 вошла в строй действующих станция метро "Ладжская". И 1-й маршрут "пошел" еще дальше - до этой новой станции. Между тем шло время, все дальше разрастался наш город. Жилые кварталы построили на Ржевке. Тогда 1-й маршрут продлили до улицы Хасанской. Теперь это его "вторая" конечная станция, а первая - на ул. Ординарной. Как видим, от первоначального маршрута, с которого начиналось троллейбусное движение, осталось совсем немного, значительно меньшая его часть. Да еще его номер.

Изменялись со временем и другие маршруты. Изменялись, например, "двойка", "тройка". А вот "самый доходный" троллейбусный маршрут всего нашего предприятия - "двадцатка" - был создан так удачно, что менялся он мало. Открыли его 2 декабря 1965 года. И шел он от метро "Нарвская" до Дачного, а далее был продлен до ул. Солдата Корзуна. В 1970 году его продлили в связи с ростом новых жилых кварталов на Юго-Западе города до ул. Авангардной. С тех пор он не изменялся,

Мы помним, как хорошо ходили троллейбусы в советское время. Машин было много, и интервалы между ними были маленькими. Сегодня интервалы увеличились, хотя и не везде и не всегда. Но для этого появились "непреодолимые объективные причины". Во-первых, в разы увеличилось количество автотранспорта на магистралях. Создаются заторные "пробки", о которых 16 лет назад почти не слышали. Во-вторых, у нас появились в рыночной экономике конкуренты, которые и трассы занимают, и пассажиров "наших" забирают. А с ними и выручку. В-третьих, теперь в дорожных правилах нет того преимущества электротранспорту - трамваям и троллейбусам, которое предоставлялось раньше. Теперь нам работать труднее. Но главное, что мы отстояли "свои" маршруты. И возим по ним пассажиров.

Валерий МЕЖОННЫЙ
Фото Марины ВЛАСОВОЙ

Комп. набор, верстка:
Екатерина Ильина

Подп. в печать 17.10.2006 г.
Тир. 2000 экз. Зак. 173.10



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

Адрес редакции:
190000, г. Санкт-Петербург, ул. 3.
Росси, д. 1/3. Ком. 205, 209

Редактор: Александр Верховный
Тел. редактора: 710-44-93
Тел. сотрудников: 313-89-54,
2599 (м.)

Отпечатано в типографии
000 ** Издательство Русь **
Лицензия ПЛД № 69-152 от
25.12.1995 г.

190031, СПб. • Столярный пер., д.
18/69. Тел.: 315-97-35. E-mail:
itr_rus@mail.ru
Home page: www.rus-izdat.ru