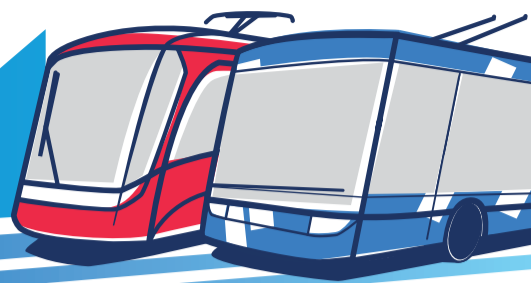


# Петербургские МАГИСТРАЛИ



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

1

апреля

90 лет со дня  
открытия  
Трамвайного парка  
№8 на ул. Маршала  
Говорова, 33

7

апреля

118 лет  
Трамвайному  
парку №3

13

апреля

124 года  
российскому  
троллейбусу

15

апреля

84 года со дня  
пуска блокадного  
трамвая



С 31 марта директором СПб ГУП «Горэлектротранс» назначен Константин Шостак. С февраля 2023 года он занимал должность главного инженера ГЭТ, а со 2 февраля 2026-го был врио директора предприятия.

Константин Викторович Шостак – представитель трудовой династии, весь его профессиональный путь связан с городским электрическим транспортом. Начиная слесарем-электриком по ремонту электрооборудования, занимал должности главного инженера в различных троллейбусных парках, был генеральным директором волгоградского МУП «Метроэлектротранс». В структуре петербургского Горэлектротранса работает с февраля 2023 года.

## Трудовая биография

Родился 28 ноября 1986 года в Москве в семье водителя троллейбуса ГУП «Мосгортранс». Первым рабочим местом Константина Шостака ещё во время учёбы в Электромеханическом колледже стал Троллейбусный парк №6, куда он пришёл слесарем-электриком, также был лаборантом Электромеханического колледжа.

Высшее образование получил в 2009 году в Профессиональном институте управления г. Москвы по специальности «Менеджмент организации». В 2020 году прошёл повышение квалификации в АНО ДПО «Межрегиональная академия повышения квалификации руководителей и специалистов» по специальности «Экономика и планирование на предприятии».

В ГУП «Мосгортранс» прошёл путь до руководящих должностей: начальника смены, инженера-технолога, заместителя главного инженера, главного инженера Троллейбусных парков №№1 и 8.

С 2017 работал в Волгограде, сначала занимал должность первого заместителя генерального директора, а с 2020 по 2023 годы был генеральным директором МУП «Метроэлектротранс».

## СОЧЕТАЕТСЯ ВСЁ: И ИСТОРИЯ, И СОВРЕМЕННОСТЬ

Горэлектротранс, следуя программе развития, завершил реставрацию исторической тяговой подстанции №4 на 11-й Красноармейской улице. Она входит в пятёрку первых подстанций Петербурга, построенных в начале XX века для пуска электрического трамвая первой очереди. В годы Великой Отечественной войны «четвёртая» подстанция была действующей. 15 апреля 1942 года, в день пуска блокадного трамвая, она подавала ток на маршрут №9 от Политехнического института к Нарвским воротам. Накануне 84-й годовщины этого события обновлённая «Лермонтовская» открыла свои величественные двери. С визитом прибыли вице-губернатор Кирилл Поляков, председатель Комитета по транспорту Денис Минкин, руководители КГИОП и Адмиралтейского района.

Директор СПб ГУП «Горэлектротранс» Константин Шостак доложил вице-губернатору Кириллу Полякову, какие работы были проведены на подстанции за последние два года. Был восстановлен исторический облик здания: фасады, крыша, внутренние сети и интерьеры. Удалось сохранить оригинальные элементы архитектуры: кран-балку машинного зала и метлахскую плитку. В здании сохранены рабочие места для сотрудников Южного кабельного района и Участка по борьбе с блуждающими токами службы Энергохозяйства. Сегодня «Лермонтовская» обеспечивает работу трамвайного маршрута №16 и троллейбусных – №№3,8, которые перевозят более 26 тыс. пассажиров в сутки.

В канун 84-й годовщины пуска блокадного трамвая вспомнили и военную историю подстанции: в октябре 1941-го в неё попала фугасная бомба: стена машинного зала была разрушена, были разбиты приборы и релейная защита, повреждены конвертор и трансформатор, из-за чего были потеряны 3,5 тонны масла.



Кириллу Полякову показали в машинном зале слегка погнутую ферму, напоминающую о тех событиях военных лет.

Также в день визита в машинном зале представили выставку об энергетике предприятия в блокаду. Кирилл Поляков пообщался с ветераном Службы Энергохозяйства ГЭТ Юрием

Студзинским и ребятами из профильного ГЭТ-класса и ДОЛ «Зарница». Во дворе подстанции вице-губернатору продемонстрировали современную спецтехнику Энергохозяйства в сравнении с исторической вышкой контактной сети на базе Урал-ЗиС, которую ГЭТ восстановил к 80-летию Великой Победы.

## В честь Дня Победы

**8 мая, 12:00** – церемония возложения цветов к памятнику Блокадного трамвая на пр. Стачек, 114.

**9 мая, 11:00-17:00** – серия экскурсий «Май. Победа!» в экспозиционно-выставочном комплексе ГЭТ. Знакомство с трамваями МС, МСП, ЛМ-33, ГМУ с рассказом, как жили и работали блокадные трамвайщики. В депо посетители въедут на трамвае от главных ворот. Пройдут тематические мастер-классы. Не обойдётся и без фронтальной каши. Билеты на месте в режиме живой очереди.

## КОНКУРС ПРОФМАСТЕРСТВА ВОДИТЕЛЕЙ ТРАМВАЕВ И ТРОЛЛЕЙБУСОВ

**19 мая, 10:00** – открытие конкурса на площадке ПТО «Шаврова», жеребьёвка, сдача водителями ПДД, приёмка подвижного состава.

**20 мая** – в Троллейбусном парке №6 юбилейный заезд водителей, посвящённый 90-летию петербургского троллейбуса. На площадке ПТО «Шаврова» водители трамвая продемонстрируют навыки взаимодействия с маломобильными пассажирами.

**21 мая, 10:00** – финальный конкурсный день и большой трамвайно-троллейбусный праздник на площадке ПТО «Шаврова».

## VII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ «ТРАНСПОРТФЕСТ»

**22 мая** – открытие выставки инновационного транспорта и оборудования.

**23 мая** – Петербургский международный парад ретроавтомобилей с участием экспонатов Горэлектротранса. В год 90-летия петербургского троллейбуса впервые в колонне раритетов проедет ПТЗ-5283-03 с бортовым номером №4969 «юбилейный», выпущенный в единственном экземпляре на Петербургском трамвайно-механическом заводе.

## Новости

**1 апреля Горэлектротранс, метро и ТМХ подписали соглашение о сотрудничестве в области развития беспилотных технологий на транспорте.** Церемония прошла в рамках Международного транспортно-логистического форума. СПб ГУП «Горэлектротранс» и АО «ТМХ» более года сотрудничают в вопросах цифровизации трамвайного движения. Среди ключевых направлений – развитие высокоавтоматизированных систем управления трамваями, внедрение системы авторасстановки на территории трамвайных парков.



Фото: АО «ТМХ»

**Горэлектротранс принял участие в первом заседании Научно-технического совета Комитета по транспорту (создан в марте 2026 года, в него вошли 83 специалиста, включая 29 кандидатов и 12 докторов наук – прим.ред.), призванного определить вектор развития технологий ИИ на транспорте в Петербурге.** По какому сценарию должны развиваться беспилотные технологии и текущее положение дел в этой сфере рассмотрели на опыте Горэлектротранса, метро, РЖД, Нацпроектстроя, российской компании «Cognitive Technologies», Дирекции по организации дорожного движения и других городов. По итогам НТС принято решение продолжить НИОКР с целью перспективного внедрения высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств.



**Комитет по транспорту закупит 26 трамваев со 100% низким уровнем пола по двум контрактам.** По одному контракту планируется приобрести 23 трамвая: 19 трёхсекционных – для маршрутов №№36, 100 и 4 двухсекционных – для маршрута №20. По другому контракту ожидается закупка 3 трёхсекционных вагонов двухстороннего движения для маршрута №55. Документация опубликована на сайте госзакупок. Поставка трамваев планируется в этом году.

**Более 400 гостей посетили День открытых дверей Учебно-курсового комбината ГЭТ.** Управление по персоналу провело десятки индивидуальных консультаций для желающих трудоустроиться на предприятие. Ближайшая трамвайная группа стартует **20 мая**, троллейбусная – **24 апреля**. А летом будет дан старт двум ибильным троллейбусным группам, выпуск которых состоится накануне 21 октября – даты пуска троллейбусного движения в Ленинграде в 1936 году.



**Почти 140 работников отмечены юбилейными наградами в честь 90-летия с момента создания обособленного структурного подразделения «Трамвайный парк №8» на улице Маршала Говорова.** Председатель Комитета по транспорту Денис Минкин поблагодарил коллектив за службу пассажирам и зачитал поздравление от имени губернатора Санкт-Петербурга Александра Беглова. В современном «восьмом» парке, который в наши дни расположен на проспекте Стачек, трудятся 660 работников, которые обеспечивают эксплуатацию 110 трамваев (75% – это новые вагоны «Богатырь-М», «Витязь-М» и «Витязь Ленинград»). Маршруты №№ 36, 41, 52, 56, 60 и перевозят в среднем порядка 84 тысяч пассажиров в будни.



**20 работников Энергохозяйства отмечены Почётными грамотами за вклад в развитие службы.** В их числе и ветераны предприятия, которые трудятся здесь уже более 20 лет. Торжественное мероприятие состоялось на подстанции «Клинская» 15 апреля, в 84-ю годовщину пуска блокадного трамвая. Эта подстанция на Можайской улице работала в блокаду, именно она подала ток для пуска в марте 1942 года первого грузового трамвая после тяжелейшей блокадной зимы. Начальник Энергохозяйства Александр Щербань поздравил коллектив, а главный инженер Энергохозяйства Александр Кавуненко подвёл итоги 2025 года и рассказал о перспективах службы.

## И СНОВА ЗВЕНИТ ТРАМВАЙНЫЙ ЗВОНОК

**15 апреля 1942 года после тяжелейшей блокадной зимы Ленинград вновь услышал звонки пассажирских трамваев – на улицы вернулся единственный вид транспорта! В этот день заработали пять маршрутов №№ 3,7,9,10,12. Поэтому именно маршрутом №12 экипирован исторический вагон МС, установленный в качестве памятника на проспекте Стачек, 114. Он проходил через центр города: от Барочной улицы через нынешний Невский проспект к Большой Охте.**



Этот день работники Горэлектротранса встречают с особыми чувствами, преклоняясь перед подвигом блокадных трамвайщиков. Торжественно-памятные мероприятия проводятся в разных частях города. В этом году 84-я годовщина возобновления трамвайного движения в блокадном Ленинграде стартовала с открытия выставки «Поколения героев 2.0» в ЭВК ГЭТ



парка им. Леонова со 120-летней годовщиной со дня рождения отца (продолжение на стр.3).

На проспекте Стачек кадеты школы №493 несли у Блокадного трамвая Почётный караул, вместе с ними в памятной программе приняли участие ученики лицея №393. Константин Шостак обратился к юным петербуржцам и поблагодарил их за сохранение памяти.



и возложения цветов к мемориальной доске у ворот Василеостровского трамвайного парка.

На выставке председатель Комитета по транспорту Денис Минкин и директор СПб ГУП «Горэлектротранс» Константин Шостак поздравили Константина Шпиллера, сына директора Трамвайного



На Пискаревском мемориальном кладбище руководители, работники Горэлектротранса и учащиеся Учебно-курсового комбината ГЭТ возложили цветы к монументу «Мать-Родина» и к стеле работникам ТТУ, погибшим в блокаду и на фронтах Великой Отечественной войны.



Редакция с прискорбием сообщает, что 1 апреля на 86-м году жизни умер наш коллега, бывший корреспондент «Петербургских магистралей» Валерий Межонный. В «Магистралах» он проработал 13 лет: с 2000 по 2012 годы и завершил карьеру здесь в возрасте 71 года. До этого он некоторое время сотрудничал с нашей газетой в 1994 году. Валерий Михайлович всегда оперативно выезжал на редакционные задания, возвращался с качественными материалами. В архиве «Петербургских магистралей» тех лет навсегда останутся его добрые,

уважительные, детально проработанные портретные очерки о людях труда – работниках подразделений и служб.

«Я был главным редактором «Петербургских магистралей» в период, когда здесь работал Валерий Михайлович, уже будучи на пенсии. Он был журналистом советской закалки, очень опытным, брался за любую тему. Его отличало трудолюбие и аккуратная работа с фактами, а также доброжелательность, кото-



рая помогла ему быстро располагать к себе людей. Я всегда был уверен в качестве материала, если его готовил Валерий Михайлович», – рассказывает Роман Агапитов, возглавлявший «Петербургские магистрали» с 2007 по 2014 гг.

Валерий Михайлович Межонный родился 25 декабря 1940 года в Новгородской области. Журналистское образование получил в Санкт-Петербургском государственном университете. Корреспондентскую

карьеру начал в 1979 году в газете «Рабочий Кронштадт», где проработал 15 лет. В середине 90-х преподавал русский язык и литературу в школах Кировского и Московского районов.

Петербургский Горэлектротранс и редакция газеты «Петербургские магистрали» приносят искренние соболезнования родным и близким Валерия Межонного. Архивные страницы корпоративного издания на многие-многие поколения сохранят его доброе имя и события, очевидцем которых он стал.

# СОЛИДНЫЕ ЮБИЛЕИ

Их объединила не только весна, именно в это время года родились наши герои. Каждый по-своему пережил страшные военные годы, потери. И у каждого был свой трудовой путь в Горэлектротрансе: долгий, интересный, счастливый, значимый. Сегодня говорим о наших юбилярах!

## Ровесник ленинградского троллейбуса



25 марта 90-летие отметил слесарь 6 разряда Троллейбусного парка №3 **Борис Старостин**. В Горэлектротранс он пришёл по переводу в 1994 году (22 года тру-

дился на заводе «Северный пресс» старшим инженером) и проработал в ГЭТ 13 лет. «Мог бы и дольше, коллектив отпустить не хотел, но заболела супруга, ей нужен был уход», – говорит о своём последнем месте работы **Борис Логинович**. Он трудился слесарем механо-сборочных работ слесарно-механического участка. На эту должность его принимал руководитель участка Троллейбусного парка №3 Михаил Бендер (первый директор парка), с директором парка Владиславом Репкиным Борис Логинович познакомился позже. Борис Старостин изготавливал детали, устанавливал штампы, работал на токарном и шлифовальном станках. И, кстати, его детали отдел технического контроля не проверял, они сразу поступали на склад – у слесаря было своё личное клеймо «Знак качества работы», о ко-

тором старается не говорить из-за своей скромности.

«Мою работу ценили. В 90-х транспорт находился не в лучшем состоянии. И я радовался, что могу качественно отремонтировать троллейбусы. Так я помогал людям, чтобы они смогли добраться на нужном маршруте до места назначения. Я чувствовал себя нужным в парке. Кто-то что-то не может сделать, просят меня. Бывало, что работал и в выходные. Но финансово всегда поощряли. И зарплата была хорошая», – поделился воспоминаниями **Борис Старостин**.

Всю жизнь Борис Логинович трудился на заводах. После окончания ремесленного училища его распределили на «Ленотип» (завод полиграфических машин «Ленполиграфмаш»), он обслуживал спецстанки. Затем – армия, слу-

жил в инженерных войсках сначала на Кубани, потом в г. Онега. В 1960-м с женой уехал на 4 года в Калинин (ныне – город Тверь). «Там тоже трудился на заводе слесарем штампов, пресс-форм. Сначала был 6 разряд, затем 7-й. Друзья хорошие появились. Я там встретил блокадника, дружили всю жизнь. А через 4 года мы с женой посмотрели фильм красочный про Ленинград. И оба заплакали. Каждый стеснялся и пытался скрыть свою печаль. И я решил возвратиться обратно», – вспоминает **Борис Старостин**.

А ведь в годы блокады он несколько раз был на волоске от смерти и потерял отца в день своего 6-летия.



Подробнее – в нашем видео.

## «До сих пор трамваи сняты»

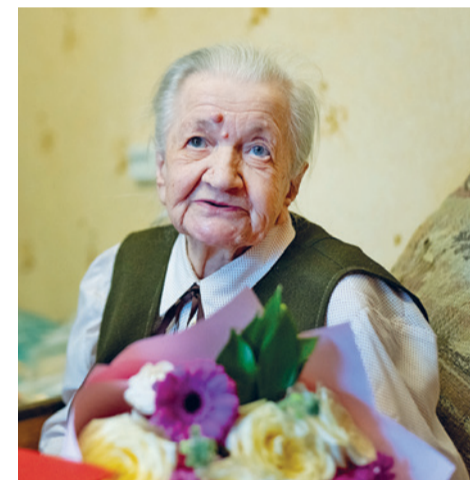
**Мария Самсонкина** не предполагала, что всю свою трудовую жизнь, длиною в 35 лет, она посвятит ленинградскому трамваю. А муж будет её пассажиром. Родилась Мария Мироновна в деревне Желонка Новгородской области 4 апреля 1926 года. И да, совсем недавно она отметила свой **100-летний юбилей!** Отец был плотником, мама занималась детьми, в семье их было 12. Когда началась война, 15-летняя девочка Маша помогала взрослым копать противотанковые рвы на берегу реки Городня. А спустя 5 лет она была уже в Ленинграде – мечтала поступить в швейный техникум, но опоздала на экзамены. Тогда, по совету знакомой, устроилась в Трамвайно-троллейбусное управление. Работала кондуктором, табельщиком, а затем отучилась на водителя трамвая. Вагоновожатой прорабо-

тала в Трамвайном парке им. Коняшина до 1981 года, пока не вышла на пенсию. Освоила 17 маршрутов, но любимым был «третий», охватывал разные районы. Управляла вагоном МС, затем её фаворитом стал ЛМ-33.

«Сначала управлять трамваем было сложно. В этом деле нужна интуиция и быстрая реакция. Но потом руку я набила. Был такой случай. Мы продавали проездные талоны и билеты. Выходит из салона мужчина, стучится ко мне в «форточку». Я машинально протягиваю руку, на него не смотрю. Думаю, ему талон нужен за 30 копеек. А потом, как одёрну руку. Он мне конфету в ладонь положил! И говорит: «Когда я сажусь к Вам в вагон, Вы так плавно ведёте трамвай, что чай пить можно: из стакана не расплескается ничего!» Приятно было, конечно. Понимае-

те, за 35 лет работы я ни одного воробья не сбила!» – рассказывает **Мария Мироновна**.

Несмотря на почтенный возраст, она не перестаёт шутить. Любила повеселить и своих пассажиров. «Как не разыграть их 1 апреля? Выезжаю на линию в 5 утра. На «тройке» работала. И вот мы проезжаем под железнодорожным мостом. Я объявляю «Дорогие пассажиры! Пригните голову, едем под мостом». Они и пригнули. А когда поднялись, ничего не понимая, я им отвечаю: «С 1 апреля!», – смеётся юбиляр. И продолжает: «Люблю трамваи. Они мне сняты до сих пор. Только неисправные – приходится перевозить пассажиров на деревянных санях, на тех, что лес раньше возили. Везу своих пассажиров аккуратно, чтобы повозку не опрокинуть. Рядом же вода: почему-то я их везу



по набережной Обводного канала. Вот такие сны», – подытожила **Мария Самсонкина**.



Продолжение интервью в нашем видео.

## Михаилу Шпиллеру посвящается...

25 апреля исполняется 120 лет со дня рождения **Михаила Шпиллера**, директора Трамвайного парка им. Леонова и Центральных вагоноремонтных мастерских в годы блокады. Он сыграл ключевую роль в восстановлении трамвайного движения в осаждённом городе. Об отце редакции «Петербургских магистралей» рассказал добрый друг Горэлектротранса **Константин Шпиллер**.



«Михаил Михайлович родился в семье работника Обуховского завода, революционера, поэтому и сын вырос со своими жизненными позициями. Трудовую деятельность он начал с профессии слесаря в Московском трамвайном парке, который подчинялся Московской

железнодорожной дороге. Когда он служил в РККА, окончил автошколу командного состава, поэтому машину знал досконально, был шофёром I класса. После армии он поступил в военную академию, но понял, что это не его, вернулся в Ленинград и окончил промышленную академию. Работал на ленинградских предприятиях и в 1937 году судьба его привела в Трамвайно-троллейбусное управление. Так он стал директором трамвайного парка им. Леонова. В предвоенные годы его перевели трампарк им. Калинина. Отсюда он ушёл на фронт. Попал в автополк, занимался вопросами эвакуации, прохождения по Ладоге. Когда в блокадном Ленинграде полностью остановилось трамвайное движение, вышло постановление областного и городского комитета партии о возобновлении трамвайного грузового движения. «Командир блокадного трамвая», начальник ТТУЛ Михаил Хрисан-

фович Сорока составил список тех людей, которые требуются для восстановления. Среди них был и мой отец Михаил Шпиллер. Указанием города, согласованным с Москвой, эта группа специалистов была отозвана от фронтовых задач. В Ленинграде отцу нужно было создать сплочённый рабочий коллектив, это было нелегко, ведь 90% работников – женщины, мужчин всего 10-12% и то половина – молодёжь допризывного возраста. Женщины работали слесарями, кондукторами, водителями трамвая. Чтобы грамотно обучить молодых сотрудников, Михаил Михайлович привлекал потомственных рабочих. 3 января 1942 г. полностью прекратилась подача электричества и трамвайное движение встало, составы застыли на территории города. Но в парке велись работы. Отец возглавил Центральные вагоноремонтные мастерские. 7-8 марта нужно было

восстановить грузовое трамвайное движение, к середине апреля – пассажирское. И это удалось. Первый пассажирский вагон, который вышел на линию из парка 15 апреля 1942 года в 6:30 провожал Михаил Михайлович, стоя около ворот. В 21:30 все вагоны вернулись обратно. У водителей впервые за время блокады появилась улыбка на лице, у некоторых – слёзы. Знали все: жизнь продолжается! Я считаю, что это рекорд, представьте, 812 дней блокады в городе функционировал трамвай! Немцы были ошарашены этим, нещадно бомбили остановки, трамвайные пути. Как только водители выезжали за ворота парка, они оказывались на передовой, по-своему сражались».



Ещё больше интересных фактов – в нашем видео.



«Петербургские магистрали» в честь 90-летия троллейбуса открывают юбилейную рубрику «Мой маршрут». В ней известные пассажиры делятся личными историями о народном транспорте. Это воспоминания о времени, которое неумолимо течет под стук колёс и складывается в большой маршрут жизни человека. Встречайте под звуки гитары первого пассажира: музыкант, поэт, художник, лидер и автор песен группы «Башаков-бэнд» Михаил Башаков!

«Несмотря на то, что мне было 6 лет, я помню свои первые поездки с бабушкой на троллейбусе. Это был 26-й маршрут, он ходил от Будапештской улицы по проспекту Славы к Московскому парку Победы, где мы гуляли, посещали все детские площадки и даже катались на лодочках. Троллейбусы были такие «лобастые», немного утоплено было лобовое стекло... Любимое пассажирское место: за кабиной водителя. У окошечка, конечно. Мы видели издали, что он подъезжает к остановке, бежали к нему.

Прекрасное было время! Кстати, в Московском парке Победы был роддом (роддом №9 был открыт в 1938 г. – прим.ред.) и там я был рождён в 1964 году. Как повзрослел, я доезжал до него: хотел запросить архивные документы, чтобы узнать, во сколько я родился. Также на троллейбусе совершал этот маршрут, который у меня был в сердце. Его не стереть из памяти! А ещё одним значимым маршрутом был 35 троллейбус. На нём я мог быстро добраться от дома до центра Петербурга и обратно», – вспоминает музыкант Михаил Башаков.

## ЮМОР – ПУТЬ К СПАСЕНИЮ

«Будущее наступает быстрее, чем мы успеваем его осмыслить». Горэлектротранс совместно с театральным объединением «Причал» представил на площадке ЭВК ГЭТ комедию «Дорожная карта» о внедрении искусственного интеллекта на транспорте.

По сюжету руководителям транспортных организаций поручено внедрить в работу ИИ, а количество сотрудников сократить. Между коллегами возникает конфликт: роботизация приведёт к исчезновению важных профессий. Большинство считает, что ИИ не сможет заменить человеческие интеллект и работоспособность. Поэтому вынуждены вместе с профсоюзным лидером Ядвигой Мокрой отстаивать своё мнение перед начальством, используя все



методы, включая обращение к президенту. Драматическая история развивается и в семье Гороховых, где водитель-передовик Гена, продолжающий вековую семейную династию, оказался не у дел. С монологом он обращается к трамваю, который въезжает во время спектакля в «депо – зрительный зал», чего зрители никак не ожидают.

С расписанием спектаклей можно ознакомиться в интернете.



## ОБЪЕКТИВНО

Работники Горэлектротранса в рамках встреч Объединённого молодёжного совета транспортного комплекса Петербурга встретились с легендой отечественного футбола Александром Кержаковым. На память осталось фото в форме. Правда, не спортивной, а нашей водительской.

В объективе: по всей форме



Информация Горэлектротранса также доступна: [ГЭТ.РУС](http://gtp.ru) [spbgurget](https://vk.com/spbgurget) [max.ru/spbgurget](https://max.ru/spbgurget)

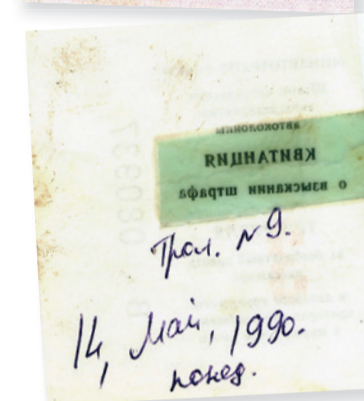
## Счастливым билетом

Тема безбилетного проезда на транспорте была злободневной всегда. Вот и в 80-е годы неосознательные граждане не оплачивали проезд. Даже известный лозунг: «Совесть – лучший контролёр», не мог обеспечить 100% оплату.

Штраф собирали контролёры. Обычно это были специальные сотрудники транспортного предприятия. Но чем ближе к 90-м, тем ситуации были интереснее. По рассказам староженов, в контролёры могли отправить инженерно-технических работников или даже водителей, не занятых в это время при перевозках. Впрочем, кроме воспоминаний, такие факты ничем не подтверждены.

Курьёзные случаи тоже были. Так, на одной из квитанций, которая выдавалась сотрудникам ревизорской службы 4 автобусного предприятия Ленинграда на Васильевском острове, есть запись на обратной стороне, что квитанция получена за штраф в троллейбусе 9 маршрута. Тогда он тоже проходил по Васильевскому. Такое случалось, когда автобусникам нужно было выполнить план любой ценой: поймать «зайцев» не только в своём транспорте, но и у смежников – в троллейбусах.

По материалам из личной коллекции  
Владимира Федорова



## ГЭТ-спорт

КУБОК ЖКХ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МИНИ-ФУТБОЛ

Сборная ГЭТ – 3 место.

ЮБИЛЕЙНАЯ СПАРТАКИАДА ГЭТ

ПЛАВАНИЕ

Результаты командного первенства: «Сызранская-15» – 1 место; Трамвайный парк №8 – 2 место; Автобаза – 3 место.

Результаты эстафеты: Трамвайный №8 – 1 место; Троллейбусный парк №2 – 2 место; «Сызранская-15» – 3 место.

СПАРТАКИАДА «ТРУДОВЫЕ РЕЗЕРВЫ»

ПАДЕЛ

Сборная ГЭТ – 2 общекомандное место.

Результаты соревнований в парах:

Женщины: Юлия Ермолаева и Елена Овсянникова (Троллейбусный парк №3) – 3 место.

Смешанная пара: Наталия Соколова и Максим Лагуткин («Сызранская-15») – 1 место.

## ВОЛЕЙБОЛЬНОЕ ПОСВЯЩЕНИЕ ТРОЛЛЕЙБУСУ

Корпоративный волейбольный турнир 11 апреля открыл праздничную программу в честь 90-летия петербургского троллейбуса. 16 команд боролись за первенство в рамках Спартакиады Горэлектротранса и Профсоюза. Для работников предприятия – это не просто спорт, а традиция: вот уже несколько поколений транспортников на перерыве в своих подразделениях и службах играют в волейбол.

Впервые на волейбольном турнире коллективу представили юбилейный логотип к 90-летию троллейбуса. Он присутствовал и в фотозоне, и на форме сборной «Ленинград-1» в составе руководителей трамвайных и троллейбусных парков во главе с директором предприятия Константином Шостаком.

Результаты серебряного плей-офф:

1 место – «Троллейбусный парк №3»;

2 место – «Гражданка» (Совмещённый трамвайно-троллейбусный парк);



3 место – «Троллейбусный парк №1».

Результаты золотого плей-офф:

1 место – команда АВС «Носорог»;

2 место – «Трамвайный парк №5»;

3 место – «Автобаза».

Команда «Ленинград-1» получила «золотую середину», обыграв половину команд и вышла в серебряный плей-офф.