



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

1
МАРТА

92 года Службе
Энергохозяйства
41 год
Троллейбусному
парку №6

1
МАРТА

181 год изобретателю
электрического
трамвая Фёдору
Пироцкому

8
МАРТА

84 года запуску
грузового трамвая
в блокадном
Ленинграде

ОНИ ИЗМЕНИЛИ ГЭТ

Первый весенний выпуск «Петербургских магистралей» мы посвящаем прекрасным, обаятельным, хрупким и в то же время очень сильным и выносливым женщинам. Во-первых, в этом месяце мы встретили самый красивый праздник – Международный женский день. А во-вторых, если заглянуть в подразделения и службы Горэлектротранса, мы увидим, как много дам трудятся на предприятии. Причём некоторые из них преуспевают и даже «дают фору» на должностях, на которых привычнее видеть мужчин. Давайте с ними познакомимся!

Довезут безопасно и с комфортом

У сибирячки Софьи Кабышевой любовь к машинам появилась после того, как дедушка её отправил учиться на «механике». Переехав в Петербург и дождавшись, когда исполнится 21 год, Софья пришла учиться в УКК ГЭТ. Третий год она – водитель Троллейбусного парка №6. «Управлять такой большой машиной не только престижно, это ещё и доброе дело – доставлять пассажиров до места назначения. Важно помочь маломобильным людям, мамам с колясками, тем более, сейчас это стало проще, благодаря низкопольным троллейбусам. А ещё, проезжая по улицам города, ты чувствуешь себя участником событий. Например, в День Алых парусов я работала на 31 маршруте. В салон заходили нарядные выпускники, а после торжества, этих же школьников я развозила домой. А вообще мой родной маршрут – №2. Кстати, в парке я встретила своего мужа. Он тоже водитель этого маршрута», – поделилась **Софья Кабышева**.

А вот Екатерина Антонова исполнила мечту мужа, он хотел быть водителем трамвая, но не сложилось, отправил на учёбу супругу. Два года Екатерина трудится в Совмещённом трамвайно-троллейбусном парке. «Просыпаюсь я в 2:50, смены стараюсь брать утренние. Освоила разные маршруты, но последнее время работаю на «сотом». Я не вожу машину, но трамвай считаю женским видом транспорта. Чтобы его покорить, нужно быть человеком стрессоустойчивым, внимательным и доброжелательным к пассажирам и коллегам. Например, когда я была молодым водителем, впервые столкнулась с сильным снегопадом на линии. Стрелки замело, их не было видно. В силу неопытности, я расчистила стрелочный перевод на Светлановской площади только с левой стороны, а заехала по другому направлению. Это был первый стресс, но я собралась, выполнила всё по должностной инструкции и продолжила движение. А из приятного... Работала на маршруте №20. Пассажиры сообщили, что в вагоне оставлен пакет с продуктами. Я сообщила центральному диспетчеру, хозяин быстро нашёлся! На обратном пути на остановке меня ждал дедушка, который был очень благодарен», – рассказала **Екатерина Антонова**.



Всё проконтролируют

Галина Висельская в ГЭТ пришла в 2000 году, по примеру мужа, который водит троллейбус аж с 1989 года. С 2005-го Галина Викторовна работает диспетчером в Службе движения. Сейчас на конечной станции «Северный проспект» контролирует троллейбусный маршрут №31, с самым высоким пассажиропотоком. В рабочий день она выпускает на линию 32 троллейбуса с интервалом движения 3,5 минуты. Муж – водитель этого же маршрута. «Он говорит, что жена и дома командует им, и на работе. Но я никогда не повышаю голос на коллег, уважительно отношусь к людям. Да, работа сложная: помимо контроля

Муж – водитель этого же маршрута. «Он говорит, что жена и дома командует им, и на работе. Но я никогда не повышаю голос на коллег, уважительно отношусь к людям. Да, работа сложная: помимо контроля



водителей, их допуска на линию, бесперебойного выпуска подвижного состава, технической проверки троллейбусов – а если что-то сломалось, я не выпущу машину на маршрут – ты взаимодействуешь с большим количеством людей. Это и водители, и кондуктора. До этой работы я хотела отучиться на психолога, но получилось так, что я им стала сразу на практике», – говорит **Галина Висельская**.

Справятся с любым напряжением

Зарине Шовхаловой 21 год. И она – слесарь-электрик по ремонту электрооборудования. Говорит, что знакомые недоумевают, как такая хрупкая девушка выполняет мужскую работу. А вот мама ничуть не удивлена: в детстве Зарина ремонтировала сломавшиеся игрушки. А ещё дедушка был механиком, а дядя – электриком, по



этому математический склад ума передан по наследству. Зарина «укрошает» электрическое напряжение уже более полугода. В ГЭТ пришла после того, как выпустилась из Академии транспортных технологий, с этим учебным учреждением у Горэлектротранса подписано соглашение о сотрудничестве. Зарина – целевик, училась на повышенную стипендию и теперь свои знания оттачивает в Совмещённом трамвайно-троллейбусном парке. «Раньше у меня не было точного представления, как прошивать блоки, паять провода и схемы. Обучалась здесь этому с нуля. Простыми словами, троллейбус – это множество компьютеров, которые соединены между собой. И когда случается какая-то неисправность, например, отключилась дверь, нужно знать, какой блок отвечает за эту работу, с ним и иметь дело. Моя профессия – очень интересная, всегда будет востребована», – радуется **Зарина Шовхалова**.

Исполнительные и творческие

Лидия Гнедина в ГЭТ пришла в 1986 году по совету подруги. Была маляром-штукатуром в Строительно-монтажном управлении на Васильевском острове. Тогда возводили тяговые подстанции, а Лидия Геннадьевна в составе бригады выполняла отделочные работы. В Службу подвижного состава пришла в 2000 году, наводит красоту в салонах троллейбусов. «Раньше корпус троллейбуса сначала обваривали металлическими листами, затем сварщики его зачищали, потом подключались мы: грунтовали, шпаклевали, красили машину снаружи, внутри. С обновлением подвижного состава в работе появились нюансы. Сейчас корпусу уделяем меньше внимания – он обшит пластиком. Основные работы – в салоне. Красим детали, раму, основание штанг. Коллеги спрашивают: «Не надоело ли одно и то же делать?» Отвечаю, что нет. Каждая машина уникальная. Мне радостно, что наши троллейбусы красивые и в этом есть частичка моих трудов. До работы и дома я добираюсь на любимом троллейбусе. Но вместо того, чтобы смотреть в окно, я оглядываю салон и подмечаю, нужно ли что-то подкрасить», – улыбается **Лидия Гнедина**.

Новости

11 марта состоялось первое заседание Координационного совета по доступной среде на транспорте в расширенном составе. Оно прошло под руководством председателя Комитета по транспорту Дениса Минкина. Заместителем председателя Корсовета выступил врио директора СПб ГУП «Горэлектротранс» Константин Шостак. ГЭТ вновь аргументировал необходимость строительства



повышенных остановок венского типа.

Врио директора СПб ГУП «Горэлектротранс» Константин Шостак дал старт пятому сезону корпоративного конкурса «Быть здоровым легко». Сезон открылся в ДОЛ «Зарница» с представления 19 команд подразделений. В спортивной программе первого дня самой быстрой стала команда движенцев «В джазе не только девушки». Праздник посетил председатель Комитета по транспорту Денис Минкин. «Такое ощущение, что домой в семью вернулся», – поделился он тёплой ностальгией с родным коллективом.



Константин Чегаев из Троллейбусного парка №1 и Владимир Иванов из Аварийно-восстановительной службы ГЭТ «Носорог» вошли в десятку лучших сварщиков города по итогам ежегодного конкурса Межрегионального профсоюза работников жизнеобеспечения Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Сварщики ГЭТ соревновались с коллегами из «Водоканала», «ПетербургГаза», «ТЭК Санкт-Петербурга» и других организаций.

1 марта исполнился 181 год со дня рождения Фёдора Пироцкого. Изобретатель электрического трамвая при жизни так и не застал его запуск в Петербурге, однако в наши дни имя инженера не забыто. На Московском проспекте, 91 можно увидеть световую проекцию с портретом Пироцкого, а в Курске в 2024 году появился мурал с его изображением. В Петербурге также есть сквер имени Пироцкого и вагон конки с номером 114 – в честь первой конки, ставшей электрическим трамваем.

Памятник Блокадному трамваю – в надёжных руках: школа №493 взяла над ним шефство. Школьники участвуют во Всероссийском конкурсе первичных отделений «Движение первых» и в ходе третьего игрового уровня «Первые рядом» выбрали в качестве объекта для долгосрочной социально значимой деятельности Блокадный трамвай на проспекте Стачек. В преддверии 84-й апрельской годовщины пуска блокадного трамвая они занялись подготовкой территории к памятным мероприятиям.



На линии УИТиС

Управление информационных технологий и интеллектуальных систем рассказывает об оплате проезда с помощью системы OpenLoop, которая будет внедрена на наземном электрическом транспорте Петербурга до сентября 2026 года, что станет точкой перехода к современному, бесконтактному и технологичному городскому транспорту. Соответствующее распоряжение Комитета по транспорту поступило в январе этого года.

ГЕОПОЗИЦИЯ ОПРЕДЕЛЯЕТ, МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ ОПЛАЧИВАЕТ

СПб ГУП «Горэлектротранс» приступает к масштабному внедрению на подвижном составе инновационной системы оплаты проезда OpenLoop, которая действует через мобильное приложение на основе геолокации. Для пассажиров это станет удобнее, сократит время посадки, так как исчезнет необходимость оплачивать проезд через валидатор.

Как работает система OpenLoop?

Технология сопоставляет геocoординаты смартфона пассажира и BLE-маяки, установленные в электротранспорте. Пассажир запускает мобильное приложение «Виртуальный проездной билет», переходит в раздел «Оплата по геолокации» и выбирает транспортное средство, в котором он находится. Оплачивает проезд по установленному тарифу, после чего приложение выдаёт электронный билет.

Плюсы системы OpenLoop

- ✓ Нет очереди при входе в салон (оплачивая проезд в мобильном приложении, пассажир не создаёт помех для остальных пассажиров);
- ✓ Сокращено время посадки/высадки пассажиров на остановках;
- ✓ Повышена пропускная способность транспорта.

Интеграция с инфраструктурой

OpenLoop обеспечивает корректное начисление тарифа, прозрачность расчёта, возможность проверки билета. Система станет частью единой цифровой экосистемы городского транспорта и важным этапом цифровой модернизации электрического транспорта ГЭТ. Реализация проекта укрепит позиции Санкт-Петербурга как одного из городов-лидеров внедрения интеллектуальных транспортных решений и создаст новый стандарт удобства для миллионов пассажиров.

Учебно-курсовой комбинат

УЖ В КАБИНУ НЕВТЕРПЕЖ

Обучение водителей будет проходить быстрее. Учебно-курсовой комбинат Горэлектротранса адаптировал учебные программы в соответствии с новым приказом Минпросвещения России. 1 июля 2025 года утверждены примерные программы профессионального обучения для всех категорий транспорта. Согласно документу с 1 марта в УКК ГЭТ действуют шесть новых учебных программ, как для кандидатов без водительского опыта, так и курсов переподготовки для водителей со стажем. Получить профессию водителя трамвая или троллейбуса можно с 21 года.

Для кандидатов без водительского опыта

ПОДГОТОВКА ВОДИТЕЛЕЙ ТРАМВАЯ

Было: 562 часа (4-4,5 месяца).
Стало: 544 часа (4-4,5 месяца).

Сокращён объём теории по пневматическому оборудованию, так как в современных вагонах его значительно меньше. Полностью в УКК от теоретического блока не отказываются, чтобы будущие водители могли работать с любым подвижным составом.

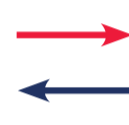
ПОДГОТОВКА ВОДИТЕЛЕЙ ТРОЛЛЕЙБУСА

Было: 852 часа (6-6,5 месяцев).
Стало: 504 часа (4-4,5 месяца).

Пассажирская практика перенесена в стажировку после трудоустройства. Она будет отрабатываться на маршруте под руководством инструктора парка. Будущий водитель будет получать не стипендию, а зарплату.

Новые программы взаимной переподготовки

Переподготовка с трамвая на троллейбус
389 часов
(3,5-4 месяца).
Старт: с 24 марта.



Переподготовка с троллейбуса на трамвай
448 часов
(3,5-4 месяца).
Старт: с 17 марта.

Обновлённые программы переподготовки (для кандидатов с водительским опытом)

ПЕРЕПОДГОТОВКА КАТЕГОРИЙ В, С, D НА ТРАМВАЙ

Было: 444 часа (3,5-4 месяца).
Стало: 448 часов (3,5-4 месяца).

Оптимизирован теоретический курс по пневматике, усилен раздел ПДД.

ПЕРЕПОДГОТОВКА С КАТЕГОРИЙ В, С, D НА ТРОЛЛЕЙБУС (новая программа)

Обучение: 389 часов (3,5-4 месяца).

Отдельной программы переподготовки на троллейбус для водителей с водительским удостоверением не было. Переподготовка на троллейбус займет 389 часов, на трамвай – 448 часов.

Пассажирская практика перенесена в стажировку в парке.

Алгоритм работы



Пассажир устанавливает мобильное приложение «ВПБ», привязывает к нему банковскую карту;

Смартфон определяет геопозицию и фиксирует транспортное средство через BLE-маяки;

Пассажир выбирает транспортное средство и производит оплату по заранее привязанной карте;

Приложение выдаёт электронный билет со статусом «Оплачено», его следует предъявить контролёру.

СЛУЖБА ГЭТ ДЛИНОЮ В 54 ГОДА

Его воспоминания – живая история предприятия. В Энергохозяйство Юрий Студзинский пришёл 26-летним парнем, после окончания Ленинградского политехнического института имени М. И. Калинина и двухлетней службы в 10 отдельной армии ПВО – лейтенант вместе с войсковыми товарищами защищал космодром «Плесецк». «Это был 1972 год. В то время директором службы Энергохозяйства был Борис Константинович Антонов, человек, который прошёл всю войну. Он предложил мне должность инженера в техотделе, но я отказался, хотел пройти профессиональный путь сначала, поэтому моя первая должность – электромонтёр кабельной сети 4 разряда», – рассказывает свою историю Юрий Александрович. И таких карьерных ступеней за более, чем полвека работы, было много. Также Юрий Студзинский принимал участие в сохранении воспоминаний о блокадных трамвайщиках и создании альбома «Ленинградский трамвай 1941-1945», изданного ещё в 1995 году. Сейчас Юрий Студзинский продолжает трудиться на предприятии – работает в родном Энергохозяйстве инженером I категории. Но обо всём по порядку.

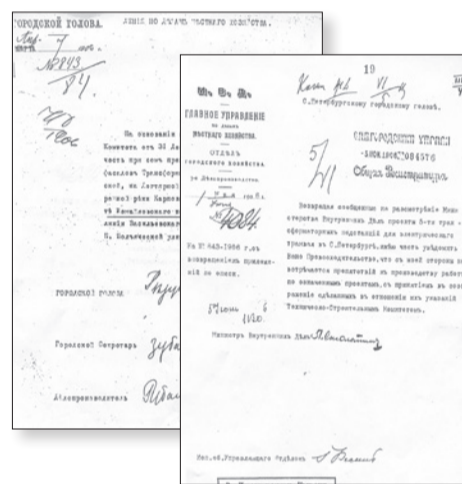


«Моя родная четвёртая подстанция»

Свой путь в Трамвайно-троллейбусном управлении Юрий Студзинский начал с Тяговой подстанции №4. «Если сейчас у нас два района кабельной сети (Южный и Северный), раньше – был один. Находился он на подстанции №4. Начальник был Павел Александрович Кузнецов. Он меня включил в группу измерителей – специалистов, которые занимаются проверкой кабелей: испытывают, проверяют целостность. Моими наставниками были две замечательные женщины: Роза Ивановна Свистунова и Полина Никитична Лисицына. Они меня познакомили со структурой энергоснабжения городского электротранспорта. Мы ездили на специальной машине к фидерам, замеряли состояние питающих кабелей, которые идут с тяговых подстанций. Работа интересная и знакомая, потому что до посту-

пления в институт я работал электромонтёром высоковольтных линий, а здесь напряжение ниже. В 1972 году в Ленинграде было порядка 40 подстанций. А в целом, в период 70-80-х гг. мы ежегодно строили по три тяговых подстанции! Последняя была построена в 1986 году, а в эксплуатацию её ввели только в 2006-м. Сейчас в городе 87 тяговых подстанций. В прошлом году мы включили небольшую модульную подстанцию в створе улицы Руставели и проспекта Луначарского», – рассказывает ветеран ГЭТ.

Родная четвёртая подстанция у Юрия Студзинского вызывает особые чувства. Это одна из пяти самых первых подстанций, по-



строенных для первой очереди петербургского трамвая в начале прошлого века. Стены этой под-

станции помнят и разрушения 1941 года, и запуск блокадного маршрута №9 в апреле 1942-го, и реставрацию уже в наши дни. Работы проводились в рамках программы развития ГЭТ «Сохраняя историю, движемся в будущее». О том, что подстанция нуждалась в капитальном ремонте, говорили давно. Писали и «Петербургские магистрали» в сентябре 1999 года. В качестве эксперта выступал наш герой.

Сейчас, готовясь к нашей беседе, Юрий Александрович нашёл важный архивный документ 1906 года – разрешение строительства пяти трансформаторных подстанций для электрического трамвая в Санкт-Петербурге, подписанное Министром Внутренних дел Российской империи Петром Столыпиным. Одна из них – «Новопетергофская» на 11 роте Измайловского полка (ныне тяговая подстанция №4 «Лермонтовская» на 11-ой Красноармейской ул, 28).

Прикипел к ГЭТ

В кабельной сети Юрий Студзинский проработал полгода, после его перевели в технический отдел Энергохозяйства на должность «инженер». «А в 1975-м меня назначили начальником электродиспетчерского отдела. Я пришёл на смену Валентине Яковлевне Вороновой, она работала до войны, во время войны... Кстати, о наших героях ТТУ я упомянул, когда редакционная коллегия собирала факты, которые затем опубликовали в книге «Ленинградский трамвай 1941-1945». Помню, как сразу вышел на смену – в отделе работали по 12 часов. Меня посадили к Галине Алексеевне Калининой. Так я увидел, как работает дежурный, какие оповещения приходят, как организована эксплуатационная и аварийная работа на объектах энергоснабжения», – вспоминает Юрий Студзинский.

Затем Юрий Александрович на время покинул Энергохозяйство, его перевели в Управление, заместителем начальника технического отдела. А после ухода на пенсию руководителя отдела капитально-

го строительства Якова Рейфера в 1977 году, Юрий Студзинский получил новую должность.

«Мне пришлось согласовывать документы по шестому троллейбусному парку (самый молодой парк ГЭТ, открывшийся 1 марта 1985 года – прим.ред), которые подготовил институт Ленпроект. Ездил в Москву. И тут интересная вещь: заходишь в кабинет, где сидят эксперты, все пожилые от 75 лет... Но какие люди! Один строил Магнитогорск, другой – Турксиб. Они прошли великие стройки! До сих пор записная книга помнит их телефонные номера... А в 1979 году я стал начальником Трамвайного парка №4 им. Смирнова, потом работал в конструкторском технологическом бюро ТТУ. Это было время открытий. Мы ударились в изготовление специальных приспособлений, механизмов, которые были необходимы для работы. Например, мы впервые создали вагон-вышку для работы на контактной сети трамвая. За что московская конкурсная комиссия вручила коллективу Ленинградского ТТУ диплом «за оригинальное решение конструкции вагона-вышки для обслуживания и ремонта контактной сети трамвая». А потом в моей трудовой истории были и служба в АВС, и снова Энергохозяйство, где много лет проработал главным инженером и даже был директором службы. Сейчас я инженер I категории, участвую в приёмке нового подвижного состава. Прилип к ГЭТ, прикипел. Меня знают, я знаю предприятие. Это очень важно. А Энергохозяйство очень изменилось: заменили оборудование, раньше мы покупали десятки тонн масла, заливали его в трансформаторы, автоматические выключатели. На выжимателях стояли вентиляторы, было воздушное охлаждение, всё это ушло. У нас даже появился специалист по обучению, такого раньше не было», – подытожил Юрий Студзинский.

Продолжаем беседу с Юрием Александровичем в нашем видео



Тяговая подстанция №4 построена в 1907 г. Введена в эксплуатацию в 1908 г. Общепользная площадь здания – 904,3 м². Первоначально обеспечивала питание трамвайной сети по Троицкому пр., Лермонтовскому пр., наб.Обводного канала, колец у Балтийского и Варшавского вокзалов и Измайловскому пр. В 80-е годы XX века питающая сеть представляла собой наличие на подстанции 10 ячеек фидеров постоянного тока. Сейчас тяговая подстанция осуществляет энергоснабжение троллейбусных маршрутов №3 и №8, проходящих по Троицкому пр., Лермонтовскому пр. до Балтийского вокзала. Протяжённость сети – 1,7 км (или 6,8 км одиночного провода), питает трамвайную сеть маршрута №16 по Троицкому пр., Лермонтовскому пр. до Садовой ул., протяжённостью 1 км (или 2 км одиночного провода), то есть, в работе на подстанции всего 3 линейные ячейки постоянного тока.

БЛОКАДНАЯ РАДОСТЬ

В этом месяце петербуржцы вспоминают, как в самое тяжёлое блокадное время, 8 марта 1942 года, в Ленинграде вновь застучали по рельсам колёса трамвая... грузового! Составы спасали ленинградцев от эпидемии: очищали город от мусора, снега, нечистот, скопившихся на улицах и во дворах после тяжелейшей зимы 1941-1942 гг. А ещё грузовые трамваи использовали для заготовки дров, транспортировки материалов для промышленных предприятий, строительства оборонительных сооружений. На них перевозили экспонаты из коллекций Эрмитажа и даже «Кабель жизни». При активном участии трамвайщиков, подвозивших Кабель жизни к железной дороге, по дну Ладоги от Волховской ГЭС пошёл ток, что ознаменовало конец энергетической блокады.

28 февраля 1942 года горком ВКП (б) постановил открыть с 10 марта грузовое трамвайное движение. Первоочередной задачей было привести в рабочее состояние контактную сеть и пути. Память о том, как решалась эта задача, и в наше время бережно хранят работники Горэлектротранса.

«Самая первая тяговая подстанция, которую мы включили в блокаду, была №15 на Можайской

улице, 19. Она вечером 7 марта 1942 года подала напряжение в контактную сеть трамвая на Загородный проспект. И с 8 марта началось движение грузовых вагонов для расчистки путей. А 15 апреля было запущено пассажирское движение. Для этого мы готовились и по контактной сети, и по путям. Движение осуществлялось практически с Васильевского острова», – рас-

сказал инженер I категории Энергохозяйства, ветеран СПб ГУП «Горэлектротранс» Юрий Студзинский.

С запуском грузовых вагонов очистка города набирала темп. С 27 марта по 15 апреля были убраны миллионы квадратных метров, вывезено порядка 1 млн тонн мусора, льда, нечистот. Вскоре ленинградцы вновь услышали звон пассажирских трамваев.



Фото: Центральный архив ГЭТ

Апрель в Экспозиционно-выставочном комплексе ГЭТ

15 апреля откроется выставка «Покорения Героев 2.0», приуроченная к 84-й годовщине пуска блокадного трамвая. Идея современной стационарно-передвижной экспозиции воплощена совместно с «Центром патриотического воспитания молодёжи «Дзержинец». Посетить экспозицию можно до конца мая по предварительной записи по телефону: +7 (981) 980-01-93, +7 (812) 321-54-05.

18 апреля в 19:00 состоится премьера интеллектуальной комедии «Дорожная карта», уже третьей постановки в рамках совместного театрального проекта Горэлектротранса и объединения «Причал». Не без житейского юмора создатели спектакля пытаются осмыслить тему развития искусственного интеллекта на транспорте. Информация о билетах – в профсоюзных комитетах ОСП.

Счастливый билет

Реклама плотно вошла в нашу жизнь. Она всюду: на улице, в транспорте, её транслируют в СМИ, интернете. Есть мнение, что появилась она лишь в 90-х годах XX века. Хотя ещё в Российской империи до 1917 года были распространены разные виды рекламы. Да и в советский период она тоже была. Но мало кто знает, что её печатали... на трамвайных и троллейбусных билетах!

Вот некоторые примеры из 1961 года. Так, билеты содержат, как бы мы сейчас сказали, социальную рекламу. Например, разъясняют пассажирам правила проезда или предупреждают об опасности нахождения в между-путье, при проходе трамвайных вагонов.

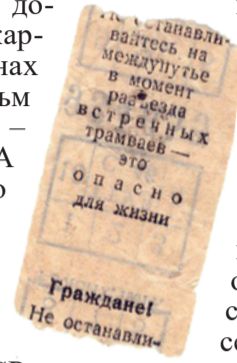
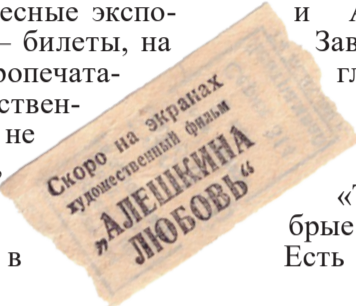
Но самые интересные экспонаты в коллекции – билеты, на обороте которых пропечатана реклама художественных фильмов. Она не вызывает негатив, как надоедливая современная, а наоборот, погружает в

НЕ МОЖЕТ БЫТЬ!

лёгкую ностальгию по добрым, качественным картинам. «Скоро на экранах художественный фильм «Алешкина любовь»», – читали пассажиры. А сейчас мы знаем, что эту мелодраму с Леонидом Быковым и Александрой Завьяловой в главных ролях в СССР посмотрели 23,7 млн зрителей. А ещё «Твое счастье», «Добрые люди»... Есть мнение, но его досто-

верность пока определить не удалось, что такие билеты появились из-за освоения новой печатающей машины или технологии повторной печати на рулонных катушках. Почему таких билетов мало? Скорее всего, от них отказались из-за сложности изготовления и высокой себестоимости. А реклама, напечатанная на обороте билета, скорее всего, была малоэффективной.

По материалам из личной коллекции Владимира Федорова



БЫТЬ ЗДОРОВЫМ БУДЬ ГОТОВ!



В 2026 году корпоративный конкурс «Быть здоровым легко» встречает свой первый маленький юбилей. За яркими и спортивными событиями стремительно пронеслось уже 5 лет! Первый день сезона мы все празднично отгуляли в ДОЛ «Зарница», рассказываем, что нас ждёт дальше.

Также в рамках БЗЛ была собрана и отправлена гуманитарная помощь участникам СВО. Программа на 2026 год включает ещё 8 мероприятий. Подведение итогов пройдёт в сентябре.

Программа БЗЛ 2026

- «КУЛЬТУРА ЗДОРОВЬЯ» (диспансеризация, лекции о здоровом образе жизни, санаторно-курортное лечение).
- «АКТИВ БЗЛ» (укрепление межличностных связей и навыков коммуникации).
- «ХОЧУ РАБОТАТЬ НА ТРАНСПОРТЕ» (привлечение интереса детей дошкольного возраста к отрасли городского электрического транспорта).
- «СПАРТАКИАДА» (спортивные соревнования в соответствии с Положением о комплексной спартакиаде, подготовка к сдаче нормативов «Комплекса ГТО»).
- «ФЕСТИВАЛЬ ТАЛАНТОВ» (сольные и коллективные творческие выступления: I смотр, II смотр, гала-концерт).
- «ИНИЦИАТИВА БЗЛ» (возможность для креативных, творческих работников внести вклад в разработку актуальных проектов).
- АКЦИЯ «ПОМОГИ ДЕТЯМ, СТАНЬ ДОНОРОМ!» (помощь детям с онкологическими заболеваниями).
- «ВПЕРЕДИ ВСЕХ!» (спортивно-оздоровительное мероприятие в ДОЛ «Зарница», финал БЗЛ, награждение команды-победителя).

ОБЪЕКТИВНО

Красивый отклик получила редакция «Петербургских магистралей» на предложение вместе придумать идеи публикаций к 90-летию троллейбуса. Ведущий инженер отдела эксплуатации бортового оборудования Алексей Изтлеуев поделился уникальным авторским фотоархивом с чарующими кадрами периода белых ночей. «Троллейбус для меня особенно дорог и близок душе. С детства ездил на нём. Помню, как по городу курсировали ЗиУ. А я всегда пытался разглядеть кабину водителя из салона», – поделился Алексей Изтлеуев.

В объективе: символы Петербурга



Фото: Алексей Изтлеуев

«СОВРЕМЕННЫЙ ГЭТ – ЭТО НЕ ТОЛЬКО РЕЛЬСЫ И ПРОВОДА»

28 марта ДОЛ «Зарница» вновь примет детей разных возрастов – до 5 апреля в лагере пройдёт весенняя смена под названием «Зарница будущего: версия 5.0». Ребята узнают всё об искусственном интеллекте, системе автопилотирования, умной городской среде и цифровой логистике. Познакомятся со сверхмощными аккумуляторами и композитными материалами.



«Весенняя смена даёт старт юбилейному году – в 2026-м мы отмечаем 90-летие петербургского троллейбуса. Ребята ждут эксклюзивные встречи с профессионалами Горэлектротранса и участие в создании интерактивной карты «Маршруты поколений». Мы решили объединить историю ленинградского троллейбуса с технологиями беспилотного транспорта. Ещё одной новинкой сезона станет Медиа-смена. Зарничники будут активно освещать это событие: создавать подкасты и репортажи, погружать зрителей и

читателей в жизнь лагеря и историю ГЭТ. Символично, что этот год объявлен Годом единства народов России, поэтому мы решили познать воспитанников с традициями, национальными играми, которые имеют свою историю и распространены по всей стране. Как итог, мы создадим «Магистралу дружбы», – анонсировал весеннюю смену директор «Зарницы» Дмитрий Лебедев.

Лето для зарничников пройдёт ещё более насыщенно. Каждая смена будет иметь свой сюжет, а дети в нём станут главными героями.

ДАТЫ ЛЕТНИХ СМЕН:			
30.05	23.06	17.07	10.08
19.06	13.07	06.08	30.08

Информация по путёвкам: +7 (812) 244-18-20 (доб. 6164), +7 (951) 674-17-61

ГЭТ-спорт

ЮБИЛЕЙНАЯ СПАРТАКИАДА ГЭТ

ДАРТС

Троллейбусный парк №2 – 1 место.

«Сызранская-15» – 2 место.

Троллейбусный парк №1 – 3 место.

Личное первенство:

Мужчины: Александр Юраткин («Сызранская-15») – 1 место, Александр Афанасьев (Троллейбусный парк №2) – 2 место, Кирилл Трубников (Троллейбусный парк №2) – 3 место.

Женщины: Елена Данченкова (Автобаза) – 1 место, Лидия Афанасьева (Троллейбусный парк №1) – 2 место, Елена Меликова (Трамвайный парк №5) – 3 место.

СПАРТАКИАДА «ТРУДОВЫЕ РЕЗЕРВЫ»

ВОЛЕЙБОЛ

Сборная ГЭТ (женщины) – 3 место.

НАСТОЛЬНЫЙ ТЕННИС

Сборная ГЭТ – 2 место.

Информация Горэлектротранса также доступна: ГЭТ.РУС getspb max.ru/spbgupget