



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

## 27 ЯНВАРЯ ИСПОЛНЯЕТСЯ 64 ГОДА СО ДНЯ СНЯТИЯ БЛОКАДЫ ЛЕНИНГРАДА

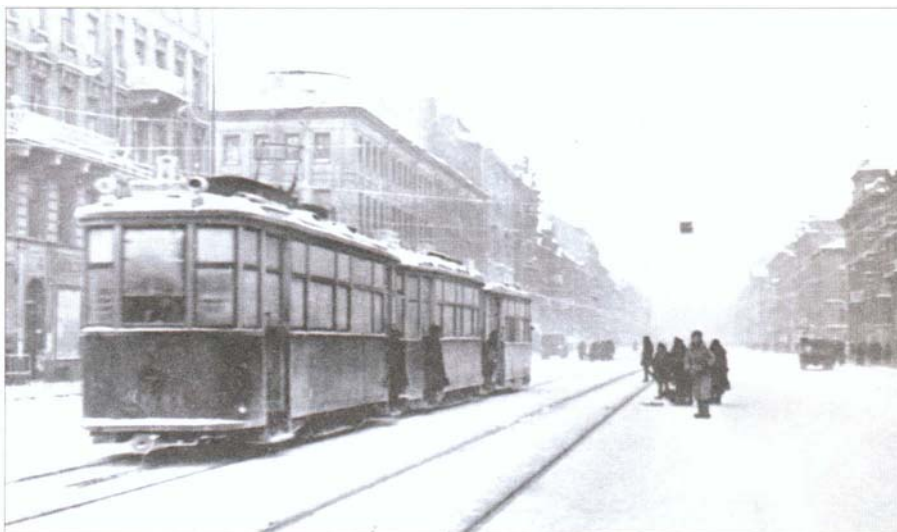
В первый день блокады, 8 сентября 1941 года, в Ленинграде находилось 2 миллиона 544 тысячи жителей, а в последний блокадный день - чуть более 500 тысяч жителей ...

### Доблокадная история

К 1941 году ленинградцев обслуживали более 1800 трамвайных вагонов, которые работали на 42-х маршрутах и перевозили более 90 процентов всех пассажиров. Роль трамвая в жизни города была неоценимой, и городские власти понимали это. Граница с Финляндией в то время проходила в каких-то 30-40 километрах от Ленинграда, и в случае нападения врага трамвай должен был принять на себя основную нагрузку по эвакуации людей к железнодорожным вокзалам, перевозкам раненых и перемещению стратегических грузов. Троллейбус в городе только начинал свое развитие: тогда действовало 5 маршрутов, на которые выходило около 80 машин.

Город исторически разделен на две части Невой, через которую был перекинут всего один железнодорожный мост. В случае его разрушения надо было создать альтернативу. И она была создана в виде построенного в 1936 году Володарского моста с трамвайной линией. Трамвайный путь на мосту и прилегающих улицах был уложен по железнодорожным стандартам с «тяжелыми» рельсами и пологим профилем. Ближайшие товарные станции при помощи соединительных веток были «подключены» к трамвайной сети. Таким образом, воинские эшелоны могли идти на фронт прямо по улицам города. А железнодорожники передали трамвайщикам «на всякий случай» два легких паровоза.

За предвоенную пятилетку была трамваифицирована большая часть промышленных предприятий города. Почти вся городская трамвайная сеть прошла капитальный ремонт. В трам-



парках создали стратегические запасы рельсов, контактного провода и запчастей (надо заметить, что этих запасов хватило для выживания предприятия вплоть до 1945 года). Строили новые вагоны: грузовые и пассажирские, причем пассажирские были спроектированы таким образом, что в случае необходимости их быстро можно было переоборудовать в санитарные. Многие из этих перечисленных мероприятий были выполнены в ходе подготовки и после окончания советско-финской войны, которая закончилась так же быстро, как и началась. Но меры по «вооружению» трамвая не пропали даром - из грядущих 914 блокадных дней трамвай в городе бездействовал менее 70-ти суток. Но об этом ниже ...

### Как начиналась блокада

Ленинград стал прифронтовым городом уже с первых дней войны. 23 июня в 2 часа ночи была объявлена первая воздушная тревога, а 26 июня

войну нам объявила и Финляндия. Немецкие войска быстро продвигались вглубь страны, все увеличивалось количество беженцев из западных и юго-западных районов области, а также из соседних областей. Пассажиропотоки росли ежедневно, но часть вагонов забрал себе Военный совет Ленгорисполкома для стратегических и эвакуационных перевозок.

Враг быстро дошел до пригородов Ленинграда, а к 8 сентября вышел на берег Ладожского озера. Железнодорожная связь с «Большой землей» была прервана еще 29 августа. Кольцо блокады сомкнулось.

16 сентября 1941 года в «Ленинградской правде» читатели нашли заголовки «Враг у ворот». И это правда - немецкие войска заняли ближайший пригород - Урицк (сейчас это один из районов новостроек юго-запада, утративший свое первоначальное название). А еще накануне в Урицк можно было доехать на трамвае по Стрельнинской линии. Заголовки газет от

24 сентября 1941 года: «Враг в нескольких трамвайных остановках от Кировского завода». И отсчёт остановок идёт как раз по этой самой линии в Стрельну. Всего за сентябрь 1941 года на этой линии пропало 18 (!) трамвайных поездов. Вполне возможно, что часть вагонов была расстреляна или сошла с рельс, но некоторые все-таки въезжали прямо в руки к немцам! Этому есть подтверждения в виде фотохроники и архивных записей. И, кстати, на кольце в Стрельне всю войну простоял полуразрушенный трамвай, который убрали с путей только в 1947 году, одновременно с реконструкцией конечной станции. Можно долго судить о событиях сентября 1941 года, но подобные факты говорят о плохом понимании властями города того, как продвигалась линия фронта к городу.

#### Транспорт остановился ...

По мере окружения Ленинграда в руках у немцев постепенно оказывались пригородные тепло- и гидроэлектростанции. Важна точная дата остановки движения, в связи с этим город все больше важен сам факт. «У Лавры на путях испытывал энергетический голод. Правда, цепь трамваев с выбитыми стеклами, с в Ленинграде было несколько городских сугробами на скамейках. Тоже стоят электростанций, которые работали на Неужели мы в этом когда-то ездили? угле. После начала блокады поставки угля Странно! Я шла мимо умерших закончились и ленинградских трамваев и троллейбусов в каком-то специалистам пришлось срочно другом столетии, в другой жизни» - переоборудовать котлы электростанций писала тогда Ольга Бергольц. для работы на торфе, разработки которого велись вокруг города. Но доставку торфа в необходимых количествах оперативно организовать не удалось, да и стало понятно, какое неопределимое значение имел трамвай в Ленинграде. «В целях экономии калорий нужно восстановить движение вагонов по городу» - к такому выводу пришли власти блокированного города. Но в условиях суровой снежной зимы (мороз несколько недель держался ниже 20 градусов, а в отдельные дни опускался до -33 градусов) сдвинуть трамвай с места оказалось совершенно невозможно. Тяжелая зима постепенно подходила к концу, в городе скопился огромный количество снега, грязи и нечистот (канализация не работала). Чтобы не допустить вспышки эпидемий, Ленгорисполком 26 февраля 1942 года постановил: «В целях очистки основных магистралей обя-

зать Трамвайно-троллейбусное управление в марте открыть круглосуточное движение 50 грузовых поездов». А что делать - другого транспорта в городе вовсе не было. Ведь автобусы «призвали» в армейский строй, и они все работали на службе Красной армии, как правило штабными и санитарными машинами. Как бы то ни было, но в городе началась огромная подготовительная работа: необходимо было восстановить разрушенное взрывами авиабомб и артиллерийских снарядов рельсовое полотно и порванные провода контактной сети, восстановить тяговые подстанции, а также расчистить от снега рельсовые пути на специально определенных и жизненно важных маршрутах грузовых поездов. Кстати, вот сейчас и пригодились те самые паровозы, которые передали городу железнодорожники еще в конце 1930-х годов - к 5 марта был закончен ремонт путей, но контактную сеть восстановить к тому времени полностью не успели. И вот, 7 марта 1942 года (на день раньше установленного срока), по улицам замерзшего и разрушенного, истерзанного блокадой города пошли несколько грузовых вагонов. Многие горожане, не сдерживая радости, кричали «Ура!».

в пределах строгих лимитов. Многие заводы и фабрики останавливались.

Троллейбусы, вышедшие на маршруты 20 декабря, так и не смогли вернуться в парк. Энергия попросту перестала поступать в электросеть. Трамваи еще несколько дней работали, но и то с большими перебоями, вызванными нехваткой энергии и начавшимися морозами и снегопадами.

Точную дату остановки трамвайного движения в блокадном Ленинграде найти не удалось: одни источники утверждают - конец декабря, другие - первые числа января. Да и не так уж



#### Поехали!

После полной остановки движения стало понятно, какое неопределимое значение имел трамвай в Ленинграде. «В целях экономии калорий нужно восстановить движение вагонов по городу» - к такому выводу пришли власти блокированного города. Но в условиях суровой снежной зимы (мороз несколько недель держался ниже 20 градусов, а в отдельные дни опускался до -33 градусов) сдвинуть трамвай с места оказалось совершенно невозможно. Тяжелая зима постепенно подходила к концу, в городе скопился огромный количество снега, грязи и нечистот (канализация не работала). Чтобы не допустить вспышки эпидемий, Ленгорисполком 26 февраля 1942 года постановил: «В целях очистки основных магистралей обя-

#### Первые пассажиры

Когда горожане справились с задачей по очистке города, встал вопрос о восстановлении перевозок пассажиров. Но электроэнергии по-прежнему не хватало. Городские электроцентральные не могли увеличить выработку электричества. Поэтому на Волховской ГЭС начались работы по вводу в строй спешно демонтированных осенью 1941 года энергоблоков. А от нее по дну Ладожского озера протянули электрокабели. Когда подготовительные мероприятия были выполнены, Ленгорсовет принял постановление открыть с 15 апреля 1942 года трамвайное движение по пяти маршрутам.

«И вдруг вагон ожил. Не могу передать, что испытала в эту минуту. Вывела трамвай из парка. На остановках входят люди, смеются, плачут от радости», - вспоминала вагоновожатая Ефросинья Федоровна Агапова. Люди



на улицах с восхищением оборачивались на звук трамвая. Вагоновожатые поминутно трезвонят, как бы салютуя в честь праздника, зачастую просто по просьбе пассажиров. 116 поездов вышли на маршруты №№ 3, 7, 9, 10, 12. Почему именно эти пять маршрутов? Они охватывали почти весь город, пересекаясь в центре, и можно было доехать из одного конца Ленинграда в другой всего с одной пересадкой. Шел 219-й день блокады, впереди - еще 681 день мужества, подвигов и героизма.

Пуск троллейбуса городские власти сочли нецелесообразным из-за плохо развитой сети и, опять же, недостатка энергии. Троллейбусы, замершие в декабре прямо на улицах, с помощью трамваев буксировали на места консервации таким образом: от трамвая к троллейбусу перекидывали питающий кабель, и троллейбус «на привязи» двигался параллельно трамваю.

В дальнейшем, по мере восстановления трамвайного хозяйства, количество маршрутов и вагонов на них продолжало увеличиваться. Так, с 15 июня возобновлено движение по маршруту № 20, пересекавшему весь город с севера на юго-запад, а 20 июня, закончились работы по ремонту 5-километрового участка, куда был продлён маршрут № 10. 21 ноября восстановлены еще три маршрута. К ноябрю количество поездов, ежедневно работающих на линиях, возросло до 152 (456 вагонов), перевозивших в день до миллиона пассажиров.

### Блокадные будни

Жизнь продолжалась. Специалисты ТТУ продолжали заниматься не только восстановлением вагонов и инфраструктуры, но и разрабатывали новые проекты. Вспоминая уроки первой блокадной зимы, в ТТУ обратили внимание на законсервированные троллейбусы и разработали проект прокладки по Дороге Жизни по льду Ладожского озера троллейбусной линии для увеличения грузоперевозок. Проект не был осуществлен в связи с прорывом блокады 16 января 1943 года.

Продолжалась и война. Гитлеровцы постоянно подвергали город артобстрелам и налетам авиации. Надо сказать, что вагоновожатых инструктировали, как действовать при объяв-

лении воздушной тревоги или начале артобстрела. 15 июня 1942 года восемнадцатилетняя вагоновожатая Агафья Герасимова привела в парк поврежденный поезд, один из вагонов которого был изуродован до неузнаваемости. К счастью, жертв не было - как только поблизости начали рваться снаряды, Агафья Герасимова остановила трамвай и приказала пассажирам немедленно укрыться в бомбоубежище. Но, в отличие от авианалетов, артобстрелы города начинались неожиданно, и враг знал, что трамвайные остановки - самые людные места. Например,



30 июня 1942 года на Международном (ныне - Московском) проспекте снарядом разбило двухвагонный поезд. 22 человека ранено, 4 убито. 17 апреля 1943 года снаряд попал в трамвай, стоявший на остановке на Загородном проспекте. Пострадали десятки пассажиров. 8 августа 1943 года на Невском проспекте осколками снаряда, разорвавшегося на остановке, убило 12 и ранило 43 человека, в этот же день около площади Искусств снаряд попал в вагон - 23 пассажира погибло. И такие «точные» попадания были, к сожалению, нередки.

Вражеская артиллерия с неистовством продолжала обстреливать Ленинград вплоть до полного снятия блокады. Последнее упоминание о попадании снаряда в трамвай встречается в записи от 4 января 1944 года, за 23 дня до полного снятия блокады. В тот день один из первых снарядов, выпущенных по городу, попал в переполненный трамвай на Лесном проспекте. Убито 82 пассажира, более 90 ранены. Последний снаряд разорвался на улицах города 22 января 1944 года. Всего за 611 дней обстрелов по Ленинграду было выпущено более 148 тысяч снарядов (!).

11 сентября 1943 года Ленгорисполком принял решение «О мероприятиях по уменьшению потерь среди населения при артиллерийских обстрелах города», в котором дано указание

о переносе трамвайных остановок с перекрестков в глубину улиц. Из парков обычно выпускали одиночные вагоны, а сами маршруты, по возможности регулярно меняли, запуская движение по параллельным улицам (где это было возможно). Вскоре ослабили требования светомаскировки, и со 2 ноября 1943 года началось восстановление существовавших до войны сигнальных огней маршрутов.

27 января 1944 года в 20:00 улицы непокоренного города озарились залпами салюта. Блокада снята! Одновременно с грохотом салюта, в звонки звонили и вагоновожатые - таким образом они салютовали приходу этого долгожданного дня.

### Возрождение к жизни

За годы блокады трамвайному хозяйству Ленинграда был нанесен огромный ущерб, в ряды Красной Армии ушло около 4,5 тысяч рабочих и служащих ТТУ, многие из которых так и не вернулись. В самом Ленинграде 57 работников городского трамвая были убиты или умерли от ран, 211 трамвайщиков - ранены или контужены. Враг полностью разрушил 2 подстанции, 25 зданий служб, повредил 1065 трамваев, 153 вагона полностью уничтожены, 13% путей выведены из строя.

Почти сразу после снятия блокады в город хлынули потоки людей. Несмотря на противодействие властей, в течение года население города увеличилось на 372 тыс. и составило более 930 тыс. человек. Чтобы решить транспортную проблему, Ленгорисполком 10 февраля 1944 года принял решение о восстановлении троллейбусной службы. И уже 24 мая первый троллейбус вышел на маршрут № 4, а через месяц открылся маршрут № 1. Также набирало обороты и трамвайное движение - к концу 1944 года на 20 маршрутов выходило уже до 1000 вагонов.

Роман Агапитов



### Всю блокаду в Ленинграде

Совсем немного осталось у нас ветеранов, которые были в блокаду «в активном», «взрослом» возрасте и могут поделиться сегодня воспоминаниями о тех далеких и невероятно трудных днях. Такова Вера Михайловна Шалова, бывшая работница трамвайного парка им. Леонова. Ее рассказы о блокаде мы публикуем не впервые. Но обращаемся к ней вновь - с просьбой припомнить что-либо новое, какие-то важные детали, впечатления, свидетельства живого участника тех событий, которые обязательно должны быть сохранены для будущих поколений.

Закончив в июне 1941-го семь классов, Вера Шалова, коренная ленинградка, отправилась отдыхать с соседями на дачу в район Мги. К войне отношение у них было легкомысленное - мол, это происходит «где-то там», а у нас все спокойно - и когда мать 26 июня пыталась забрать их в город, то получила категорический отказ.

Но уже в конце августа громовые разрывы под Мгой заставили их поторопиться. Явившись на станцию, едва не попадали в обморок - от вида разрушенной водокачки, разбомбленного пассажирского состава, разрушенных железнодорожных путей. Война предстала перед ними во всей своей безграничной жестокости.

С трудом устроившись на подножке, а затем и в тамбуре поезда для комсостава, они - одна взрослая женщина и четверо детей разного возраста - добрались до Ленинграда.

Закончилось лето, и вновь началась учеба в школе. Вера Шалова мечтала стать врачом, но жизнь распорядилась иначе.

Восьмого сентября вокруг Ленинграда сомкнулось кольцо фашистской блокады. Частые разрывы артиллерийских снарядов слышались во всех концах большого города, с воздуха город бомбила вражеская авиация. Ко всему этому мирному населению приходилось быстро привыкать. У школы на Камской улице, где училась Вера Шалова, были вырыты траншеи, чтобы прятаться от разрывов снарядов. С сентября ввели и карточки, питание стало очень скудным. А в декабре здание их школы забрали под госпиталь, учеников же перевели в другую школу.



Школьников за партами становилось с каждым днем все меньше: кому-то посчастливилось эвакуироваться из блокированного города, а многие просто перестали ходить на учёбу.

1942 год стал, пожалуй, самым трудным в судьбе нашей героини. В феврале у мамы украли продуктовые карточки. До этого мать Веры, работающая кондуктором в Леоновском парке, отоваривала обе карточки (свою и дочери) в парковской столовой и приносила домой в судочках некалорийную блокадную баланду. Хоть скудное, но все же питание у многих горожан не было и такого ... Без карточек же их ждала голодная смерть, ведь потерянные карточки не возобновлялись и выдавались только с началом нового месяца. Такое положение заставило 15-летнюю девочку проявить недюжинную решительность. Она пошла сама устраиваться на работу, чтобы получить «рабочую» продуктовую карточку, по которой полагалось вдвое больше хлеба, чем по иждивенческой - 250 граммов в день против 125. Но пошла не просто так, а заручившись рекомендацией соседки, работницы кондитерского комбината. Без такой поддержки все было бы напрасно - никто бы ее просто с улицы на работу не взял. Подобных желающих было пруд пруди. Ведь «работать» в то время часто было синонимом «выжить». Но и имея рекомендацию надо было проявить максимум находчивости, чтобы попасть с этой рекомендацией в отдел кадров. Ведь охрана изгоняла десятки желающих устроиться сюда на производство, связанное с продовольствием.

Наша героиня спряталась за портьеру, про никла в кабинет начальника и была трудоустроена. Ее назначили в пекарню на Гороховой улице. Здесь, вдвоем с мастером-мужчиной, дровами топили печи, месили тесто, выпекали буханки пахучего хлеба, по 140 штук за смену. Все делалось вручную, при свечах и лучинах, так как из-за отсутствия электричества приходилось трудиться на допотопном ручном оборудовании и без света. Тяжелая, изнуряющая и непосильная для юного организма работа. Но альтернативой могла быть только голодная смерть. Сюда же, в пекарню, приводила по договоренности и мать, потерявшую карточки, и подкармливала хлебом с водой. И это тоже был шанс не погибнуть, выжить.

Но в этом «хлебном месте» Вере Шаловой пришлось поработать всего три месяца. Уже в мае 1942-го, когда дали электричество, открылся соседний хлебозавод, но Веру туда не взяли, набрали только «своих». Пришлось ей стать сандружинницей в одной из воинских частей Невского района. Здесь оказывала первую помощь раненым, позднее стала работать в бригаде на устройстве пулеметных точек в угловых домах - то есть на обороне города. Здесь, в войсковой части помимо основного набора продуктов «по карточкам», часто выдавали сою, соевое молоко, шроты. В октябре эта часть перебазировалась, а Вера вновь сменила род деятельности, устроилась теперь в сапожную мастерскую. Молодой мастер научил ее ремонтировать старые валенки, ботинки, дружную обувь. И этому делу она быстро научилась. Правда, и здесь была тяжелая ручная работа. От дратвы кисти рук стирались почти до кости ... Так трудилась она до сентября 1943 года. А в злополучном сентябре выяснилось, что она заболела туберкулезом. Ее определили в противотуберкулезный диспансер на улице Некрасова. И здесь, не смотря на блокаду, на трудности с питанием, регулярно кормили три раза в день, ежедневно выдавали масло и молоко. Благодаря хорошему питанию и лечению менее, чем через четыре месяца врачи поставили Веру на ноги. Но были ограничения в работе. Вера Шалова стала снова искать работу и пришла на этот раз в трамвайный парк имени Леонова.



Её взяли табельщицей в отдел кадров. Проработала месяц и стала проситься на курсы водителей трамвая. Между тем наступил 1944 год, 27 января усилиями наших фронтов была полностью снята вражеская блокада. Сколько здесь было радости!!! Они с подругами ходили смотреть салют на стрелку Васильевского острова. Улучшилось и питание, карточки теперь отоваривались полнее и лучше. До марта 1944-го Вера Шалова трудилась кондуктором, а после стала учиться на водителя трамвая. В июне сдала нелегкий экзамен и ПДД в ГАИ. Но водителем еще работать было нельзя, пришлось ждать целый месяц до совершеннолетия. А пока продолжала работать кондуктором. И вот, наконец, её первый рейс по городу - на следующий день после дня рождения, 27 июля 1944 года. Она вела два вагона «МС» по 24-му маршруту, который тогда проходил от 25-й линии Васильевского острова по 8-й линии, набережной Лейтенанта Шмидта и Дворцовому мосту, через весь Невский проспект, и по проспекту Обуховской Обороны до завода Ленина. Первый рейс был благополучным, без происшествий. За смену она сделала два таких рейса.

Легкой работу водителя тех лет назвать было нельзя. В трамваях не было отопления. Водители и замерзали, и ноги у них к подножкам примерзали. На конечных станциях грели кирпичи и клали водителям под ноги - чтобы согреться. Лобовые фрамуги в кабинах были приоткрыты, в них задувал ветер. Плотнo закрыть их было нельзя - стёкла запотевали и сразу же покрывались ледяной корочкой.

Уже позже, после войны стали поступать новые марки трамваев, Вера Михайловна Шалова их быстро осваивала и трудилась примерно вплоть до самой пенсии. А вышла она на пенсию только в 1985 году, отработав на линии 41 год. За время трудовой дея-



тельности Вера Михайловна получила много поощрений - Почетных грамот, благодарностей. Имеет знак «За работу без аварий» 4-й степени. Награждена 10-ю правительственными медалями, среди них «За доблестный труд

в Великой отечественной войне» и «За оборону Ленинграда». Она сумела создать семью, родила двух дочерей, а сейчас у нее три внука, внучка и две правнучки.

**Валерий Межонный**



### Сгорел трамвай ...

18 января 2008 года на улице Руставели произошло возгорание в трамвайном вагоне № 0439, следовавшем по маршруту № 51. Итог возгорания печален - вагон, который эксплуатировался всего 3,5 года, выгорел полностью.

Причина возгорания - ослабление наконечника провода в клеммной коробке на тележке вагона, из-за перегрева наконечника и произошло возгорание. Но если разобраться подробнее, то можно выявить и другие, косвенные причины возгорания и такого большого ущерба.

Почему же произошло ослабление провода? Видимо из-за недостаточной запрессовки, которая производится вручную. А необходимого оборудования для производства такого вида работ в Совмещённом трамвайно-троллейбусном парке нет. Впрочем, его нет и в некоторых других парках.

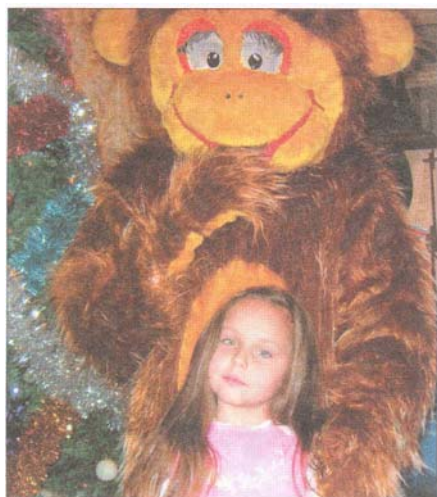
Но и в этом случае пожара можно было избежать. Водитель Овсянникова **Т.Ю.** пыталась потушить возгорание при помощи огнетушителя и у неё это почти получилось. Однако она не убедилась в том, что возгорание ликвидировано полностью и огонь разгорелся вновь. В принципе и в этой ситуации можно было избе-

жать тяжёлых последствий и воспользоваться вторым огнетушителем, но ... Но второго огнетушителя на вагоне не оказалось, что является нарушением Правил технической эксплуатации трамвая.

Из всего вышесказанного можно сделать вывод, что причиной полного выгорания трамвайного вагона послужил целый комплекс недоработок со стороны работников отдела эксплуатации и ОТК Совмещённого парка, а также недостаточный контроль за экипировкой подвижного состава. Да и наши люди, водители и кондукторы, не готовы к борьбе с возгораниями и другими возможными «острыми» ситуациями на работе.

После окончания расследования пожара будет рассматриваться вопрос о возможности восстановления сгоревшего трамвайного вагона.





### И ХОРОШЕЕ НАСТРОЕНИЕ ...

Кто-то сказал, что Новый год больше, чем праздник. Это как бы общий для всех день рождения. День рождения года, день светлых ожиданий, новых надежд. И открывать чистую страницу жизни нужно радостно, весело.

Что и говорить, телевидение веселило нас эти две недели от души. Но провести все новогодние каникулы только перед экраном телевизора - не велика радость. Куда большая - часы, проведённые с людьми близкими, дорогими - друзьями, коллегами. Отмечать новогодний праздник в трудовых коллективах - традиция добрая и давняя. Нарядная ёлка, накрытые столы поздравления, подарки - сценарий подобных мероприятий сложился за десятилетия. Казалось бы, что в них может быть нового?

А новое было! Празднование 100-летия петербургского трамвая подсказало: нужны события, которые могут объединить людей, создать общий настрой. Вспомните: каждый тогда смог почувствовать себя полноправным членом большой трудовой семьи.

Праздник для всех и для каждого - именно так можно было определить девиз мероприятий, организованных руководством предприятия, отделом учёта документооборота и социальных вопросов.



Первым делом, конечно, подумали о детворе. Для них были организованы новогодние ёлки в Доме культуры имени Дзержинского. Место выбрано не случайное. Дворец находится в самом сердце города, рядом несколько станций метро, добраться до него из любого района города - не проблема.

Принарядившиеся детишки с блеском ожидания в глазах заполняли фойе. И уже здесь начиналось чудо. Яркие разодетые куклы встречали детвору. Многие хотели запечатлеть этот момент для семейного альбома. Смешные живые куклы фотографировались с ребятами весьма охотно, отказа никому не было. Ну а затем - игры хороводы, конкурсы. Скучающих лиц не было!

Звучат позывные. Пора в зрительный зал! Гаснет свет в хрустальных люстрах. Начинается новогоднее представление «Поездка к северному полюсу». Сюжет, как бывает в таких представлениях, строился в традиционном для русских сказок ключе - борьбе добра со злом. К северному полюсу, бескрайним владениям деда Мороза, отправляется парусник с хорошим экипажем. И прежде чем он достигнет намеченной цели, ему предстоит пройти немало испытаний: осаду пиратов, морские бури, неожиданные встречи с нечистой подводной силой. Разумеется, в конце концов, северный полюс был достигнут. Экипаж надёжных и верных друзей вышел из всех испытаний победителем. И в притихшем зале - сначала вздох облегчения, потом искренняя радость на детских лицах и долгие горячие благодарные аплодисменты юных зрителей. Но это ещё не всё. На выходе из зрительного зала ребят ждали лотки с подарками. Традиционный набор сладостей и угощений - какая же без него ёлка.

Организаторы детских праздников учли возрастные особенности ребят. И если в первый день фойе и зрительный зал Дома культуры имени Дзержинского заполнили учащиеся младших классов, то уже через день на смену им пришли те, кто постарше. Понятно, что игры и развлечения для них организовывались уже иначе. В общей сложности почти две тысячи наших ребятшек побывали на этих красочных представлениях.

А их родители, дедушки и бабушки собрались в канун Нового года во

Дворце культуры имени Ленсовета. И здесь с самого порога искрился смех, царили оживление, радость. Для неформального семейного, можно сказать, общения предназначены были малые залы Дворца. В фойе на первом этаже играл духовой оркестр. Здесь танцевали вальс, танго, фокстрот. В танцевальном зале властвовали куда более жёсткие ритмы. Здесь была организована дискотека. Ну а потом все перешли в театральный зал. В большом праздничном концерте приняли участие знаменитый балет Мюзик-холла, звёзды петербургской эстрады. Весь вечер работали буфеты, бары. Шампанское, без которого не обходится этот праздник, пенилось и искрил ось повсюду.

В Доме культуры «Первомайский» подвели итоги спортивного года. Чествовали победителей состязаний. И тут был праздник, звучали тосты, вручались награды.

Именно на таких весёлых нотах коллектив нашего предприятия завершил особенный для всех нас год, год 100-летия нашего родного петербургского трамвая. Впереди - напряжённые будни и новые свершения. И хочется верить, знаменитая песенка Людмилы Гурченко про пять минут окажется своеобразной программой бодрости на весь наступивший год. Заряд хорошего настроения, радости, полученный в праздничные дни, не покинет всех нас в течение всего наступившего года.

**Максим Шигапов**

На снимках: Новогодние детские праздники в ДК имени Дзержинского. Фото Алексея Шерсткова.



В рождественские дни представители СПб ГУП «Горэлектротранс» побывали в детском доме № 19, расположенном в деревне Заневка. Подарки получили все воспитанники.

Фото Марины Власовой.



**Поздравляем!**

**24 января исполнилось 70 лет**  
Ефиму Лейзеровичу  
ЩЕДРИНСКОМУ, директору  
трамвайного парка № 3.

Редакция газеты присоединяется ко всем поздравлениям, звучащим в эти дни в адрес юбиляра и желает Ефиму Лейзеровичу дальнейших профессиональных успехов, доброго здоровья, счастья и долгих лет жизни!

**Новые вагоны  
на Лиговском проспекте**

Год назад, в январе 2007 года в трамвайный парк № 8 для прохождения опытной эксплуатации поступил первый вагон типа ЛВС-2005. В течение более полугода вагон эксплуатировался на 36-м трамвайном маршруте. По итогам подобной опытной эксплуатации специалисты нашего предприятия и завода-изготовителя смогли выявить те или иные недостатки в конструкции вагона. Уже осенью вагон был передан в трамвайный парк № 1 - он принимал участие в открытии движения по обновлённому Лиговскому проспекту.

В декабре 2007 - январе 2008 годов в трамвайный парк № 1 поступили еще четыре вагона, построенные с учётом выявленных недостатков эксплуатации первого вагона, им в парке присвоили номера 1206-1209.

К сожалению и на новых, уже серийных вагонах, также были выявлены некоторые недостатки, поэтому новенькие трамвайчики некоторое время стояли за воротами парка.

А 19 января 2008 года все пять имеющихся в наличии вагонов ЛВС-2005 вышли на маршруты, проходящие по Лиговскому проспекту - №№ 25 и 49 и отработали целую смену. Горожане встречали новые вагоны с удивлением, многие специально заходили в них, чтобы прокатиться пару остановок в симпатичных новых, тёплых и уютных трамваях.

Водители высказываются о них в целом одобрительно. Очень хорошо себя показали чешские полупантографы - взаимодействуют с контактной сетью они лучше чем наши, питерские. Но зато большие нарекания вызывают двери, заказанные специально в Финляндии - створки то плохо открываются, то плохо закрываются, из-за чего вагоны дольше обычного простаивают на остановках ...

Подробнее об особенностях конструкции и эксплуатации вагонов типа ЛВС-2005 мы расскажем в одном из следующих номеров.

**Экскурсии**

1. 9 февраля - экскурсия, посвящённая творческой деятельности архитектора Л.Н. Бенуа с ознакомлением с его архитектурными работами.

2. 22-25 февраля - экскурсионная поездка в Кострому и Ярославль с обзорными экскурсиями по городам и посещением памятных мест.

**Спектакли**

1. 17 февраля, 19:00, ДК «Выборгский». Спектакль - комедия положений в сочетании с увлекательным водевилем «Супница» или «Старая лоза виноградника не портит». В ролях Нина Усагова, Игорь Скляр, Андрей Ургант. Стоимость билетов 400-600 рублей.

**ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»  
ПРИГЛАШАЕТ ПОСЕТИТЬ В ФЕВРАЛЕ**

2. 29 февраля, 19:00, ДК «Выборгский». Спектакль «Доктор Живаго» по одноимённому роману Бориса Пастернака. Стоимость билетов 300-600 рублей.

**Спортивные мероприятия**

1. 10 и 16 февраля - лыжные гонки (в зависимости от погодных условий).

2. 16 февраля - волейбол.

3. 22 февраля - первенство по шахматам.

4. 26 февраля - мини-футбол.

Желающие принять участие в предлагаемых мероприятиях просьба обращаться в профсоюзные комитеты структурных подразделений.



**Роман Агапитов**

Фото Михаила Черныша

**Электротранспортные «необычности»**

Мы все привыкли, что трамвай и троллейбус это транспорт больших городов. Да и вправду, в небольших городах с маленькими пассажиропотоками запросто справляются и автобусы. Однако есть на территории бывшего СССР и такие необычные для нас, жителей большого города, трамвайные и троллейбусные линии. Сегодня мы расскажем о некоторых из них.



В Сибири на реке Енисей стоит знаменитая Саяно-Шушенская ГЭС, один из гигантов гидроэнергетики нашей страны, введённая в строй в 1960-х годах. А в нескольких километрах от неё ниже по течению реки расположился посёлок Черёмушки. Посёлок возник ещё во время строительства ГЭС - там жили строители, а сейчас работники станции. Ещё во время строительства электростанции через посёлок к ГЭС была проложена железнодорожная колея для подвоза грузов. Но эта линия перестала использоваться и тогда руководством ГЭС пришла идея переделать ветку для



трамвайного движения, что и было осуществлено в 1988-1991 годах. Для эксплуатации были закуплены 6 двухсторонних трамваев, их движение было открыто 25 февраля 1991 года.

Эта самая маленькая в России трамвайная линия, протяжённостью 5,9 километров, работает ежедневно с 6:35 до 20:00, интервал движения вагонов 45 минут утром и час в остальное время. Линия однопутная, без разъездов и оборотных колец, поэтому и были закуплены двухсторонние



вагоны-челноки. К началу и концу рабочих смен на линию выходит три вагона, которые следуют «гуськом», друг за другом. В остальное время работает только один вагон.

Ещё более маленькая, чем в сибирских Черёмушках, и не менее экзотичная трамвайная линия проложена в Крыму, недалеко от Евпатории в курортном посёлке Молочное. Здесь, в полутора километрах от Чёрного моря расположился пансионат «Береговой». И для удобства отдыхающих от пансионата к черноморскому пляжу была проложена трамвайная линия, открытая летом 1989 года. Линия, как и в Черёмушках, однопутная, без разворотных колец, да и не нужны они здесь - два вагончика постройки конца 1950-х годов, сцепленные вместе, с лихвой удовлетворяют небольшой пассажиропоток курортников. Линия работает только в летний сезон - с середины мая до середины сентября.

**Роман Агапитов**  
Фото Юрия Маллера,  
Алексея Воробьева

**Билет на проезд в транспорте может быть и рекламным и лотерейным ...**



Что такое проездной билет? Всего лишь документ, дающий право на однократный проезд или провоз багажа. На нём написана серия, номер, стоимость проезда. Но оказывается различных билетов в российских городах великое множество и все они настолько разные, что можно собрать целую коллекцию. Вот и нам в редакцию «ПМ» работники Службы подвижного состава нашего предприятия передали такой необычный билетик, который выдают в архангельских автобусах.

**Сколько стоит проезд в электротранспорте России?**

Астрахань - 8 рублей. Владивосток 7 рублей (автобус 10 рублей). Владикавказ - 4 рубля (автобус 5 рублей). Волгоград - 6 рублей. Вологда - 10 рублей, причём проезд в этом городе за 2007 год дорожал три раза и поднялся с 6 до 10 рублей. Краснодар - 6 рублей. Омск - 9 рублей. Ростов-на-Дону - 7 рублей. Ярославль - 8 рублей. Москва, как всегда, впереди всей страны. В том числе и по стоимости проезда в городском транспорте. С Нового года стоимость проезда в столице поднялась с 15 до 17 рублей, а на троллейбусном маршруте, проходящем от станции метро «Сходненская» до пригородных Химок - 23 рубля.

