



## МЫ ЭТОЙ ПАМЯТИ ВЕРНЫ

Седьмого мая, накануне праздника Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов, руководство СПб ГУП «Горэлектротранс», руководители парков и служб, ветераны и профсоюзные активисты отправились к городским мемориалам, чтобы по традиции отдать дань памяти жертвам войны и блокады.

Заказанный автобус с утра ждал всех возле Екатерининского сквера и отправился в путь, как и было намечено, ровно в 10 часов. Через час с небольшим мы прибыли на Пискаревское мемориальное кладбище, где уже собирались представители трудовых коллективов. Наша колонна из нескольких десятков человек одной из первых совершила традиционный ритуал памяти. По центральной аллее мы направились к памятнику Матери-Родине. Здесь все остановилось в торжественном молчании, слушая траурную музыку, льющуюся из динамика. Затем директор СПб ГУП «Горэлектротранс» А.Н. Александров, заместитель директора В.И. Алексеев и ветеран войны и труда В.П. Шляпников возложили к монументу живые цветы. Далее, после традиционной фотографии на память, все направились к аллее мемориальных плит.



В.И. Алексеев, В.П. Шляпников, А.Н. Александров

Возле плиты работникам ТТУЛ, погибшим в блокаду и на фронтах Великой Отечественной войны, колонна остановилась. Вперед вышел А.Н. Александров и торжественно сказал: «По зову сердца и души мы каждый год приходим сюда, где похоронены сотни тысяч тех, кто погибли, защищая город... Символом стойкости ленинградцев стал блокадный трамвай. Каждый из нас здесь дает клятву

- никогда не забывать этот великий подвиг электротранспортников!». Затем последовала минута молчания и низкий поклон в сторону мемориальной плиты. А.Н. Александров, а вслед за ним и все участники акции возложили к плите живые цветы - гвоздики. После этого автобус направились по Дороге жизни к музею одноименного названия, верстовые столбы с такой же надписью и военной символикой нам то и дело напоминали о цели нашей поездки. Прибыв через некоторое время на место назначения, мы осмотрели экспонаты музея, послушали лекцию о том, как работала в годы блокады знаменитая Дорога жизни, какой героизм проявляли все ее участники и сколько здесь произошло незабываемых трагедий. Затем здесь же, на берегу Ладожского озера, для всех был накрыт праздничный стол. Отведая гречневой солдатской каши, каждый участник поездки произнес речь, обещая никогда не забывать тех, кто погиб в войну и блокаду, какой ценой нам досталась эта Великая Победа, 62-ю годовщину которой мы отмечаем в этот день. Так закончилась эта поездка.

(Окончание на 2-ой стр.)



У памятника «Разорванное кольцо»



(Окончание. Начало на 1-й стр.)

В эти дни Праздник Победы отмечали также во всех Обособленных структурных подразделениях (ОСП) предприятия, в парках и службах. Везде были приглашены ветераны войны и труда, которые делились с коллегами - электротранспортниками своими воспоминаниями о войне и блокаде. Прошло такое мероприятие и в 8-м трамвайном парке. На его территории также есть свой мемориал, у которого, по традиции, проходят такие мероприятия. Были воспоминания о войне, встречи ветеранов, читали стихи и фотографировались на память. Все клялись продолжать заведенную традицию - собираться вместе в канун Дня Победы и никогда не забывать прошедшие войну и блокаду.

ВАЛЕРИЙ МЕЖОННЫЙ

## Дорога, что жизнь Ленинграду спасла»

Рассказывает А.Н. Фролов, в годы войны шофер автоторы, в дальнейшем главный ревизор ТТУЛ:

Наша задача состояла в том, что с Большой земли везли в город все, что приходило по железной дороге. Это и разнообразные продукты, и обмундирование, и боеприпасы, и грузы в бочках, мешках, ящиках и т.п.. Расстояние между двумя берегами Ладоги по Дороге жизни составляло 32 км. Приезжая на Ленинградскую землю и подъезжая к местам сосредоточения эвакуированных, видели сплошное море народа. Не успеешь подогнать машину, как в ее кузов уже бросаются люди и вещи. Перевезя пассажиров на ту сторону до станции, очень часто приходилось снимать уже трупы замерзших людей и их вещи прямо на землю. Наиболее сложным и опасным временем работы на трассе был период, когда произошло обильное таяние снега и льда. В это время трасса превращалась в сплошную водную гладь. На этот период у нас было указание: снимать левые дверцы и глушители. Были неоднократные случаи, особенно в последние дни работы трассы, когда приходилось наблюдать, как в местах разломанного льда машины уходили под лед. Правда, вышеуказанные предосторожности, как правило, спасали шоферов, они успевали выбираться из воды, тем более, что машина, как правило, уходила под лед медленно. В случае появления пробоин во льду на дороге на этом участке делался рядом обход и изменялись ограждения. На всем протяжении трассы вдоль дороги стояли несколько зенитных установок, ремонтные автолечушки и палатки.



День Победы в 8-м трамвайном парке, май 2007 г.

# 304 года

## Санкт-Петербургу

### С Днем рождения, любимый город!



# 1703-2007

## ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

В мае нынешнего года мы в 304-й раз отмечаем день рождения нашего города Санкт-Петербурга. «Начался» город в мае 1703 года, когда по инициативе Петра Первого на Заячьем острове приступили к строительству Петропавловской крепости. А в 1712 году Петр Первый перенес столицу из Москвы в Петербург.

Более чем трехвековая история Петербурга богата и разнообразна, историки до настоящего времени открывают все новые и малоизвестные ее страницы. С историей Санкт-Петербурга неразрывно связана история городского наземного электрического транспорта, трамвая и троллейбуса. В прошлом году мы отметили 70-летие начала троллейбусного движения в Ленинграде. В сентябре нынешнего года будем отмечать еще одну знаменательную дату - 100-летие Петербургского трамвая. Вот уже целый век по улицам нашего города бегают трамвай, ставший давно неотъемлемой частью городского пейзажа.

В период Великой Отечественной войны наш город, называвшийся тогда Ленинградом, покрыл себя неувядаемой славой, выдержав почти 900-дневную вражескую блокаду. На алтарь свободы и независимости

были положены многие сотни тысяч жизней жителей нашего города. Ленинградцы выдержали невероятные трудности и лишения - голод, холод, бомбежки и обстрелы - но не сдали свой город врагу.

В историю ленинградской блокады золотыми буквами вписан подвиг блокадного трамвая, помогавшего выстоять и мирным горожанам, и тем, кто защищал город на фронте. В этом году мы отметили 65-ю годовщину пуска блокадного трамвая в осажденном врагом Ленинграде.

Руководство и коллектив СПб ГУП

«Горэлектротранс» вместе со всеми петербуржцами отметит День города. К этому празднику будет покрашен подвижной состав, трамваи и троллейбусы, движение его будет организовано в соответствии с планом городских мероприятий. Будет также размещена реклама в салонах трамваев и троллейбусов. В парках и службах электротранспортного предприятия будут проведены субботники по благоустройству территорий. А в городе будет организовано движение музейного подвижного состава по ретро-маршруту.

Валерий Межонный



## ТРАМВАЮ СТРОЧКИ ПОСВЯЩАЮ

Мы помним все,  
родной трамвай!  
Ты был нам другом.  
Вспоминай,  
Как жизнь, людей,  
свой труд любя,

С надеждой ждали мы тебя.  
Протиснувшись сквозь  
груды тел,

Кондуктор зло билеты рвал,  
По три копейки собирал,  
На безбилетников смотрел  
Как разъяренный крокодил,  
Веревку дергал и звонил.  
Звоночек нежно дребезжал,  
Толпу на выход приглашал.  
Но выскочить могли не все:  
Ведь на подножке восседал  
Весь безбилетный персонал.  
Пацан висел на «колбасе».  
Тогда был моден анекдот,  
Его тайком передавали:  
«Ну как живете? –  
«Как в трамвае.

А он куда нас завезет?  
Ведь половина в нем – сидят,  
А кто не сел – стоят,  
дрожат».

И мчится время чередой.  
Трамвай исправно всех везет:  
Кого в кино, кого – домой,  
Кого – на смену, на завод.  
И нет заторов на пути.  
Трамвай подолгу не стоит,  
И с опозданием придти  
Нам обстановка не грозит.  
В далеком прошлом те года.  
Мы и не думали тогда,  
Что время «светлое» придет  
И «осчастливит» весь народ.  
Все му привычному войну  
Хозяин новый объявил.  
Трамвай совсем убрать решил.  
«Он служит только беднякам.  
Простор машинам нужен нам!  
Все парки, рельсы уберем!  
Пусть быдло топает пешком!»  
Хозяин нынче новый влез  
В «тойоту», в «джип»  
и в «Мерседес»,  
Заполнил собой пути.  
И не проехать, не пройти.  
Да что же ты молчишь,  
трамвай?

Права народа защищай!  
Ты нужен нам, наш друг былой!  
Нам по пути всегда с тобой.

Ф.Ю. Матвеева,  
бывший преподаватель  
электроmechanического техникума,  
Заслуженный учитель России,  
87 лет.

## Объявления

Работа в ОСП СПб ГУП «Горэлектротранс» «ДОЛ «Зарница» в летний период 2007 года

- |  |                   |
|--|-------------------|
| 1 смена – с 07.06.2007 г. по 27.06.2007 г. | м/о 04.06.2007 г. |
| 2 смена – с 27.06.2007 г. по 17.07.2007 г. | м/о 24.06.2007 г. |
| 3 смена – с 17.07.2007 г. по 06.08.2007 г. | м/о 14.07.2007 г. |
| 4 смена – с 06.08.2007 г. по 26.08.2007 г. | м/о 03.08.2007 г. |

**Медосмотр производится по адресу:** СПб ул. Сердобольская, д. 2-г (Трамвайный парк №5) с 10-30 до 13-00 (Актовый зал)

**При себе иметь:**

1. Путевку
2. Копию медицинского полиса ребенка
3. Медкарту из школы №079/у с указанием прививок, соскоб на энтеробиоз + анализ кала на простейшие (анализ действителен в течение полугода)
4. Справку из поликлиники об отсутствии инфекционных заболеваний
5. Для детей старше 12 лет иметь свидетельство о рождении.

**В ЛАГЕРЬ ПРИНИМАЮТСЯ ДЕТИ В ВОЗРАСТЕ  
ОТ 6-ТИ ДО 14 ЛЕТ ВКЛЮЧИТЕЛЬНО.**

Срок подачи заявок на путевки не позднее чем за 2 недели до начала смены, в первичную профсоюзную организацию.

### ОСП «Троллейбусное Депо» СПб ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

**Приглашает на работу:**

- Слесаря-электрика по ремонту электрооборудования 4-5 разрядов от 13000 руб.
- Слесаря по ремонту подвижного состава 3 разряд от 12000 руб.
- Маляра по металлу 4 разряд от 10000 руб.
- Столяра 4 разряд от 8000 руб.
- Токаря 5 разряд от 14000 руб.
- Термиста 3 разряд от 6000 руб.
- Штукатура 5 разряд от 8000 руб.
- Контролера слесарных и станочных работ 5 разряд от 8000 руб.
- Мастера от 12000 руб.
- Старшего мастера от 13000 руб.
- Грузчика от 6000 руб.
- Уборщика территории от 4000 руб.

Своевременная выплата заработной платы. Полный социальный пакет. Работники предприятия пользуются бесплатным проездом на городском электрическом транспорте.

Предприятие имеет: базы отдыха в Комарово и Репино, детский оздоровительный лагерь, медико-санитарную часть.

Принимаются иногородние и иностранные граждане.

Контактные телефоны: 542-63-65, 542-97-26

Время приема: 8 час. 30 мин. – 16 час. 00 мин.

Адрес: Кондратьевский пр., дом 24 (1 остановка от пл. Калинина, 4 остановки от ст. м. «Пл. Ленина»).



# ПОЗДРАВЛЯЕМ С ЮБИЛЕЕМ

27 мая 2007 г. исполняется 80 лет старейшему работнику нашего предприятия - Канторовичу Борису Самуиловичу и 55 лет его работы на электротранспорте.

В 1949 г. после окончания Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта Борис Самуилович был направлен на работу в Карелию, в электродепо города Кандалакша. Там он проработал в должностях мастера и помощника машиниста электровоза до середины 1952 г. Здесь он впервые после получения в институте теоретических знаний приобрел начальную инженерную практику, так необходимую ему в дальнейшей работе. С июня 1952 г. Борис Самуилович уже стал работать на нашем предприятии в техническом отделе трамвайного парка им. Володарского (нынешний трампарк №7). В то время этот парк возглавляли опытные специалисты трамвайщики - директор Югай М.Ф. и главный инженер Рябков В.М. Совсем недавно кончилась война, много приходилось восстанавливать, но уже недостаточно было только восстанавливать, надо было модернизировать оборудование и механизировать многие ремонтные работы. Это привод ворот депо и электрические домкраты в траншеях для подъема вагонов, оборудование смазочной мастерской и многое другое. И всегда на передовом рубеже был технический отдел парка. Это благодаря усилиям и Бориса Самуиловича, даже уже после его ухода из парка трамвайный парк им. Володарского на протяжении более 10 месяцев подряд занимал первое место в социальном соревновании всех трамвайных парков города. За большие успехи в работе в 1956 г. его переводят главным инженером в трамвайный парк им. Коняшина. В это время в парке проводилась газификация котельной, обновление территории парка и станочного оборудования, освоение нового подвижного состава, реконструкция мастерских, установка моечных машин и многое другое. Активное участие во всех работах принимает Борис Самуилович. В 1970 г. его назначают директором этого парка, а в феврале 1971 г. этот трампарк и грузовой трамвайный парк, которому в 1965 г. было присвоено имя Героя



Советского Союза Красуцкого Е.И. объединяют в пассажирско-грузовой трамвайный парк, а в августе 1971 г. ему присваивают имя Коняшина И.И. Численность коллектива объединенного парка превышала тысячу человек, а подвижной состав - более 400 единиц. В то время это был самый большой трампарк в городе. Руководить таким коллективом было очень непросто. Хорошими помощниками в сплочении единого коллектива директору были мастера и начальники цехов, такие как Кустов В.А., Минаев И.Е., Гриценко Г.А. и другие. Как оценка достойно проведенной работы коллектива было вручение Почетной грамоты и премии от Президиума Верховного Совета и Совета Министров РСФСР в 1972 г.

В 1974 г. Бориса Самуиловича назначают главным инженером объединенной службы подвижного состава трамвая и троллейбуса. Накопленный опыт помогает ему наладить дело и на этом ответственном посту.

Одновременно с напряженной производственной деятельностью он оказывает помощь в учебном процессе электромеханического техникума, первоначально в течение восьми лет он был преподавателем вечернего отделения, затем много лет руководил дипломным проектированием учащихся, а потом становится председателем Го-

сударственной квалификационной комиссии техникума. Много сил и энергии отдает этому важному участку работы.

Борис Самуилович всегда был одним из активных рабкоров газеты «Петербургские магистрали». Много статей и исторических материалов опубликовано за его подписью в этой газете. Являясь историком трамвайно-троллейбусного движения в нашем городе, он собрал из накопленного жизненного опыта и рабочего материала громадный собственный исторический архив. Эти материалы и его собственные воспоминания, эрудиция и память представляют собой уникальный справочный материал, отражающий историю строительства и развития трамвайно-троллейбусного движения за все сто лет работы электрического транспорта в городе. И этот архив, наряду тоже с личными архивами Шредера Б.Л., Сороки М.Х., Попова В.А., Кромина Н.П., Питкянен Л.Г., Шапилова Е.Д., Кормушина В.Л. и некоторых других, входит в золотой фонд истории трамвайно-троллейбусного движения в нашем городе и наряду с материалами центрального архива ГУП «Горэлектротранса» представляет интереснейший справочный материал для профессионалов и любителей электрического транспорта не только нашего города.

*(окончание на 6-й стр.)*

## ПОЗДРАВЛЯЕМ С ЮБИЛЕЕМ

(Окончание. Начало на 5-й стр.)

Вот поэтому, начиная с 1993 г., его опыт и профессиональные знания позволили ему войти в состав редакционной комиссии при выпуске юбилейной книги «От конки до трамвая», посвященной 130-летию начала коночного пассажирского движения в С.-Петербурге, которую выпустило издательство «Лики России». В 1995 г. выходит в свет юбилейная книга «Ленинградский трамвай 1941 - 1945 годов», в 1997 г. - «Трамвай и троллейбус Санкт-Петербурга», а в 2006 г. - «Ленинградский - Петербургский троллейбус. История и современность». Во всех этих изданиях Борис Самуилович уже является ответственным редактором. Конечно, кроме него в составлении этих уникальных книг-справочников принимали участие все службы нашего предприятия, наш центральный архив, много профессионалов и любителей электротранспорта, а также ответственные редакторы Величенко М.Н. и Чистиков А.Н. В настоящее время идет подготовка к выпуску нескольких юбилейных книг в связи со столетием работы трамвая в городе. Борис Самуилович, как и прежде, возглавляет творческий коллектив авторов при составлении такого сложного издания. Высокая требовательность, аккуратность при работе с историческими материалами в сочетании с общекультурной и инженерной эрудицией ставит Бориса Самуиловича в один ряд с выдающимися специалистами электротранспорта прошлого, такими как Г.М. Кнерель, О.Н. Штерцер, Ю.К. Гринвальд, Д.И. Кондратьев и другими. А с другой стороны, Борис Самуилович всегда скромный, прост в общении, всегда готов оказать помощь любому, обратившему к нему.

Борис Самуилович ветеран труда, награжден правительственными наградами.

Поздравляем нашего замечательного юбиляра Бориса Самуиловича Канторовича с днем рождения, желаем здоровья, дальнейших творческих успехов, сохранения еще на долгие годы работоспособности и продолжения работы в нашем коллективе! Мы все Вас любим, ценим и уважаем!

По поручению коллектива  
сотрудников предприятия  
Львов Ю.М.

Фото М.Н. Власовой.



*Наступило 15 апреля 1942 года - двести девятнадцать суток блокады. Как по заказу над городом поднялась яркое весеннее солнце. И ранним утром одновременно из нескольких парков вышли на линию трамвайные поезда.*

В канун 1975-го года, выступая по ленинградскому телевидению, вагоновожатая, кавалер ордена Ленина Ефросинья Федоровна Агапова, первой выехавшая в тот памятный день из парка имени Блохина, вспоминала: «Шли в парк как на праздник, знали: должны выехать на линию. Собрались все, кто был. Мне говорят: «Садись, поезжай». И вот я в кабине. Тронула ручку контроллера, поставила на первое положение. И вдруг вагон ожил. Не могу передать, что испытала в эту минуту. Вывела трамвай из парка. На остановках входят люди, смеются, плачут от радости. Многие спрашивают: «Сколько же теперь будет стоять билет». А я тоже и смеюсь, и слезы вытираю от радости, говорю: «Все те же 15 копеек, дороге мои, все те же 15 копеек» ... Садовая, Московский проспект. И всюду по пути люди - оживленные, на исхудавших лицах - радость. Трамвайный звонок, как победа. Хотя до дня Победы было еще далеко. И до снятия блокады не близко. У «Электросилы» последняя остановка. Рядом Благодатная улица. трамвайное кольцо. А там рукой подать до передовой. Много потом было рейсов. Трудных, опасных, под бомбежками и обстрелами.

Но тот рейс, 15-го апреля, я не забуду никогда. И всегда у меня в памяти лица тех моих блокадных пассажиров».

Уже после войны, вспоминая тот апрельский день, писательница Вера Кетлинская на встрече с транспортниками с большим волнением говорила: «В блокаду мы все поняли, что такое для нас такая привычная с детства вещь, как трамвай ...

Мы все помним эти повисшие, скрученные жгутом провода, расстрелянные, заваленные сугробами вагоны.

И вот тогда вы совершили неслыханный в этих условиях труд. Слабыми руками, истощенные, тогда вы подняли контактную сеть и дали возможность побегать снова простому ленинградскому трамвайному вагону. Это же был для нас символ возрождения, символ жизни.

Мы бежали, мы тоже были слабы, но мы бежали на наших ненрочных, распухших ногах за этим вагоном. Я помню, как кричали: -«Позвони еще». Такой радостью был этот трамвайный вагон».

Пуск трамвая оказал свое влияние и на моральное состояние фашистских солдат, осаждавших город. Вот что говорил на допросе пленный немецкий артиллерист ефрейтор Фолькенхорст:

«К ночи пятнадцатого апреля мы, как всегда, пришли на точку я и Курт Шмитцбубе, мой второй номер ... Стояла сырая апрельская ночь с низкими облаками. Все вокруг выглядело, как обычно. Та же тьма, тот же холод, Но там, над Ленинградом, по тучам бегали какие-то странные голубые вспышки. Не ракеты, нет, нечто совсем другое! «Курт, сказал я, что это за странная иллюминация? Уж не собираются ли русские применить какое-нибудь новое секретное оружие?» Курт выбрался на крышу блиндажа и долго смотрел в сторону города, «Черт меня возьми совсем, Фолькенхорст! проворчал он наконец. Они пустили трамвай! .. » Пустили трамвай? Русский? В Ленинграде, на седьмом месяце блокады? Я задумался. Зачем же мы мерзли здесь всю зиму? Зачем росли леса крестов на наших дивизионных кладбищах? Зачем мы кричали о неизбежной гибели жителей города, о нашей победе, если они ... пустили трамвай?!»

Возобновление движения стало возможным благодаря нечеловеческим усилиям не только транспортников. но и тысяч ленинградцев. Чтобы обеспечить трамвай электроэнергией, нужно было восстановить на пятой ГЭС третий котел. Еле державшиеся на ногах люди в очень короткие сроки выполнили эту работу, и по трамвайным проводам вновь побежала электроэнергия.

Из книги Я.Г. Годеса «Этот новый старый трамвай»



Иосиф Давидович



Семен Давидович

## СТО ДВАДЦАТЬ НА ДВОИХ

*Наше предприятие издавна славится своими трудовыми семейными династиями. Некоторые из них широко известны всему ГУП «Горэлектротранс». К таким, без сомнения, можно отнести братьев Раппопорт Семена Давидовича и Иосифа Давидовича.*

Родители Семена и Иосифа еще до войны работали на вагоноремонтном заводе (ныне трамвайно-механический завод). Их первая встреча состоялась именно там, а уже в 1935 году они поженились. По счастливой случайности мать Берта Захаровна и старший брат Юрий смогли избежать тягот блокадной жизни. Теперь уже легендарный директор Трамвайно-Троллейбусного управления Михаил Хрисанфович Сорока организовал массовую эвакуацию семей работников предприятия.

- Мать считает, что Михаил Хрисанфович спас им жизнь, - говорит Семен Давидович. - Причем эвакуировали их с комфортом, в мягких вагонах, что конечно еще больше врезалось в память.

Уже после окончания войны, когда родились Семен и Иосиф, мать ушла с завода и полностью посвятила себя их воспитанию. Отец Давид Соломонович, участник Великой Отечественной, после войны вернулся на свое любимое предприятие и проработал до 1972 года. Это стало делом всей его жизни, в общей сложности заводской трудовой стаж Давида Раппопорта составил полвека. Старший брат Юрий Давидович окончил техникум и десять лет проработал в Котляковском парке, и хотя сегодня его профессиональная деятельность не пересекается с нашим предприятием, его жизнь связана с механикой.

Стремление и любовь к технике, а также положительный пример родителей для младших братьев Семена и Иосифа стали определяющими при выборе будущей профессии. Окончив школу, они пошли учиться в электромеханический техникум. Потом на несколько лет судьбы братьев разошлись. Семена оставили на гражданке, а Иосиф отправился защищать границы нашей Родины.

По распределению Семен попал в наше управление в отдел капитального строительства (ОКС). Тогда строительство было очень интенсивным, в год проклады вали до двадцати километров троллейбусных линий и до десяти трамвайных.

- В 70-е занимался непосредственным планированием и разработкой строительства новых трамвайных и троллейбусных линий, новых парков, - вспоминает Семен Давидович. - Ходил по шпалам, по новым линиям, проверял тем самым исполнение работ, контролировал сроки сдачи.

Таким образом, в освоении всех новых районов города Семен Давидович принимал непосредственное участие. Например, разрешение на строительство трамвайной линии и большого кольца в Рыбачком его заслуга.

Сначала строительство путей для электрического транспорта значительно отставало от постройки жилья, но уже через несколько лет все изменилось.

- Наше строительство со временем набрало такие обороты, что к началу постройки нового района уже были готовы транспортные ветки, - говорит Семен Давидович. - Например, трамвайная линия по проспекту Энгельса строилась в чистом поле.

В 1976 году за активное участие в строительстве новых трамвайных и троллейбусных линий через Бухарестский путепровод Семен Давидович был награжден почетной грамотой.

Отслужив, в 1970-м Иосиф Давидович пришел работать, так же как когда-то и его родители, на завод. Сегодня он работает в конструкторском секторе отдела Службы подвижного состава.

Хочется отметить, что и Семен, и Иосиф, перейдя на предприятие, не остановились в своем совершенствовании. Оба закончили вечернее отделение Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ).

В январе этого года Семен Давидович отметил очередную годовщину - 40 лет профессиональной деятельности. Тридцать из которых он шагает по жизни с замечательной женщиной, единственной и очень любимой женой Людмилой Юрьевной. Как и его родители, познакомились они на работе, когда Людмила работала в библиотеке управления. Сегодня она инженер по информации, в том же конструкторском отделе, что и брат Семена Давидовича, Иосиф. У них две взрослые дочери, и уже есть внук, который радуется всем своей непосредственностью. Иосиф Давидович тоже счастливо женат и у него двое сыновей.

*(Окончание на 8-й стр.)*

## СТО ДВАДЦАТЬ НА ДВОИХ

(Окончание. Начало на 7-й стр.)

В 2002 году, после реорганизации управления, был создан коммерческий отдел. Как высококлассному специалисту и ответственному работнику Семену Давидовичу предложили место ведущего специалиста отдела. Теперь вся недвижимость нашего предприятия находится в его надежных руках. Он знает, не только как правильно оформить имущество, но и как приносить каждый год в бюджет предприятия солидный доход.

Своей большой удачей Семен Давидович считает знакомство с известными транспортниками, имена которых и сегодня у всех на слуху: Василий Алексеевич Попов, начальник Управления; Яков Александрович Рейфер, главный инженер троллейбусной службы; Георгий Александрович Порошенков, главный инженер Управления; Михаил Михайлович Степанов, в свое время был главным конструктором трамвайных вагонов; Сергей Владимирович Великанов, заместитель директора по строительству; Яков Георгиевич Годес, долгое время был главным редактором газеты «Ленинградские магистрали» и многие другие.

- Встреча и работа с такими профессионалами позволили мне получить несравнимый опыт, - говорит Семен Давидович.

Прошли годы, теперь уже знакомство и работа с братьями Раппопорт становятся так называемой оценкой качества. Но, даже имея за плечами огромный профессиональный опыт, заслуженный авторитет, они остались все такими же добрыми и искренними людьми, которые преданы своему делу и людям, на благо которых по существу они служат всю свою жизнь.

1 июня Семен Давидович и Иосиф Давидович Раппопорт отметят свой юбилей. На двоих им исполняется 120. В этом возрасте можно пожелать одного: здоровья, и еще раз здоровья, ведь все остальное, что нужно для счастья, у них уже есть: богатый профессиональный и семейный опыт, любовь родных и близких, искреннее уважение коллег. Мы будем надеяться, что более чем столетний жизненный итог позволит им и дальше шагать в ногу со временем.

**Танзиля Исянбаева**



20 августа в Москву поступил новый опытный трехсекционный трамвайный вагон 71-630 с переменным уровнем пола, построенный на Усть-Катавском вагоностроительном заводе. Трамваи этой модели планируют использовать на скоростных трамвайных линиях, которые будут созданы по хордовым направлениям для соединения отдаленных от центра Москвы радиальных линий метро. Новый трамвай длиной 26,5 метра имеет модульную конструкцию и может работать в челночном режиме без разворотных колец.



Осенью прошлого года в Санкт-Петербурге прошли испытания низкопольного троллейбуса, оснащенного экономичным асинхронным электроприводом. Такой электропривод, установленный на троллейбусе, позволяет экономить до 30 процентов электроэнергии. Гидравлические штангоуловители снижают механическую нагрузку на контактную сеть и дают возможность дистанционно снимать штанги с контактного провода.

*Фото Марины Власовой*

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. З. Росси, д. 1/3. Ком. 205, 209  
И.о. редактора: Валерий Межонный  
Тел. редактора: 710-44-93  
Сотрудники: 494-89-54

Отпечатано  
в типографии «Победа»  
197101, СПб., Петроградская наб., 34  
Тел.: 703-35-24  
E-mail: vit-print@mail.ru

Комп. верстка:  
Банкирова Татьяна

Подп. в печать 18.05.2007 г.  
Тир. 2000 экз. Зак. № 270