

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

ПО МОСКОВСКОМУ ПРОСПЕКТУ СТАЛИ ЧАЩЕ ХОДИТЬ ТРОЛЛЕЙБУСЫ

С 4 марта петербургский «Горэлектротранс» усилил обслуживание маршрута № 17. Теперь на линию выходит больше машин: их стало 10 вместо 8. За счет этого время ожидания троллейбуса на остановках существенно сократилось – новый интервал движения составляет 17 минут. Петербуржцы заметили изменения, а студенты Технологички даже перестали опаздывать на лекции.

Дополнительные два троллейбуса курсируют как в будни, так и в выходные дни. Популярный у жителей Московского района маршрут №17 был усилен по просьбам самих горожан. Только за декабрь прошлого года он перевез 122,5 тысячи пассажиров. Всего же в 2014 году им воспользовались порядка 1,5 миллиона петербуржцев. Больше всего пассажиров заходит на остановках у станции метро «Электросила» и Витебского вокзала. Заметили ли перемены на 17-м маршруте пассажиры? Об этом горожан спросил корреспондент «Петербургских магистралей».

Зинаида Павлова:

«У меня это самый любимый маршрут! Живу в центре города – на Бородинской улице. А работаю как раз у Московских ворот, на Роцинской. Прямой маршрут без пересадок – это гораздо проще, чем от «Звенигордовской»



ехать на станцию «Московские ворота» на метро».

Олег Стриженев, студент Технологического института:

«Хорошо, что троллейбус стал ходить чаще. Я это заметил, когда вдруг стал успевать на учебу по вторникам. Это значительно облегчает путь».

Екатерина Васильевна:

«Бываю очень часто в Московском районе. Я живу на «Ладужской», и от самой станции метро до набережной Фонтанки, а то и до Национальной библиотеки добираюсь только на-

земным транспортом, используя при этом 17-й троллейбус. Очень хорошо, что выпустили больше машин на линию! За это отдельное спасибо».

Маршрут №17 застали сразу несколько поколений петербуржцев – он открылся в сентябре 1963 года. В те годы город интенсивно застраивался, а электротранспорта становилось все больше – активно развивалась контактная сеть. Схема движения троллейбусов на этой линии менялась девять раз, но вот уже много лет она стабильна. Машины следуют от Казанской площади до улицы Костюшко.

ПОМОЧЬ, НЕ НАВРЕДИВ



Маломобильные пассажиры говорят – больше всего их обижает безразличие. Но и одного желания помочь тоже недостаточно. Не обладая специальными навыками, человеку можно невольно навредить, и даже травмировать. Вот и кажется порой, что лучшим способом помощи является невмешательство.

Чтобы изменить такое положение дел и научить водителей и кондукторов «Горэлектротранса», как и чем можно помочь пассажиру с ограниченными возможностями, с 2014 года в проводимых в парках инструктажах участвует лидер движения «Колясочники Питера» Сергей Иванович Поюнов. Напри-

мер, только в 7-м трамвайном парке за это время состоялось уже 4 таких инструктажа. Один из них продолжался около двух часов – водители и кондукторы общались с Сергеем Ивановичем с неподдельным интересом.

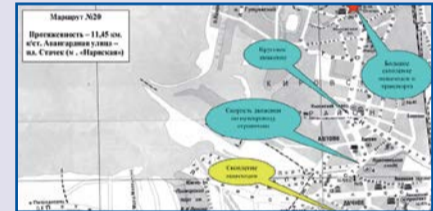
► (Окончание на стр. 2)

...КАЖДОМУ ДОСТАЁТСЯ СВОЁ ВРЕМЯ ...2



Бывший несовершеннолетний узник фашистского концлагеря Александр Николаевич Лабезов стал основателем рабочей династии в Аварийно-восстановительной службе. Александр Николаевич уверен, что его характер закалило тяжёлое военное детство.

НАУЧНЫЙ ПОДХОД К СНИЖЕНИЮ АВАРИЙНОСТИ...3



В «Горэлектротрансе» разрабатывается система мероприятий по исправлению динамики аварийных ситуаций на маршрутах движения электротранспорта.

ПОМОЩЬ НА ЛИНИИ ...3



Водители-наставники «Горэлектротранса» обмениваются опытом в целях повышения культуры вождения.

ПРОКЛАДКА КАБЕЛЯ ПО ДНУ ЛАДОЖСКОГО ОЗЕРА...4



Накануне 70-летия Великой Победы мы открываем серию публикаций о людях и событиях блокадной поры, связанных с деятельностью ленинградского Трамвайно-троллейбусного управления. Одна из ярких страниц – прокладка по дну Ладужского озера «кабеля жизни».

ПОМОЧЬ, НЕ НАВРЕДИВ

(Окончание. Начало на стр. 1)

Многие впервые узнали о том, как много в Петербурге колясочников (по данным на 2015 год – 14800 человек. – Ред.), чем живут инвалиды, о проблемах, с которыми они сталкиваются в повседневной жизни. Такие встречи очень эффективны – после того, как они вошли в практику работы, на действия сотрудников предприятия при перевозке маломобильных пассажиров трамвайный парк №7 не получил ни одной жалобы, тогда как раньше они встречались.

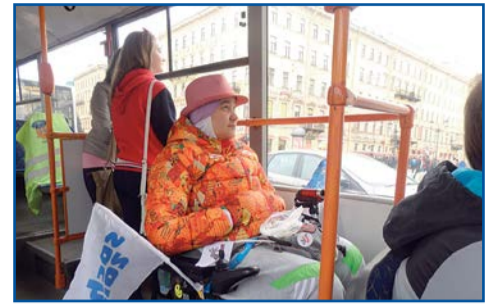
Действия водителей и кондукторов при работе с инвалидами чётко регламентированы, они прописаны в должностных инструкциях и специальных методичках. При виде пассажира в кресле-коляске водитель обязан максимально близко подъехать к тротуару остановочного пункта, выйти из кабины, откинуть аппарат (при её наличии), предложить пассажиру свою помощь. Даже в том случае, если она не потребуется, человеку будет приятен сам факт неравнодушного к нему отношения.

В салоне пассажира с ограниченными возможностями «принимает» кондуктор, который должен помочь ему правильно разместиться, а также обязательно спросить, на какой остановке он будет выходить, чтобы предупредить об этом водителя. При этом брать за кресло-коляску можно только в том случае, если об этом попросил сам пассажир, конкретно объяснив, что нужно делать.

Инструкции несложные, но и их чёткое знание и выполнение – это ещё не всё. Обслуживая пассажира с ограниченными возможностями, и водитель, и кондуктор в определенной степени должны быть ещё и психологами. Несмотря на физические ограничения, маломобильные пассажиры хотят поддерживать свою самостоятельность. Поэтому никогда не нужно настаивать на оказании помощи в случае отказа от неё. Если же помощь нужна, оказывать её следует с минимальным привлечением общего внимания. Даже при наличии сопровождающего лица обращаться лучше непосредственно к инвалиду,

чтобы он не чувствовал себя опекаемым и ущемлённым. При работе с такими пассажирами необходимо проявлять терпение, деликатность и такт. Из-за физических особенностей многие из них могут быть медлительны, но ни в коем случае нельзя заставлять их чувствовать свою вину за промедление. При общении со слабовидящими пассажирами кондуктору предпочтительнее использовать слова «вперед», «сзади», «справа», «слева» – а не «там» или «туда». Если при оплате проезда требуется дать сдачу, необходимо чётко называть достоинство банкнот, поскольку слабовидящие укладывают их в портмоне особым образом. При этом сначала кондуктор должен передать монеты, а затем – банкноты, начиная с самых крупных.

При общении со слабослышащим пассажиром кондуктор должен смотреть ему в лицо, поскольку многие из них считывают речь по губам. Говорить при этом следует медленно, громко и чётко – но не кричать, поскольку крик искажает движение губ. В разговоре лучше использо-



вать короткие предложения, составленные из наиболее широко употребляемых слов, вопросы задавать по одному. Если же вас не понимают – перефразируйте обращение, вместо того, чтобы повторять одну и ту же фразу. При общении рекомендуется использовать жесты и мимику, однако не слишком усердствуя.

При общении с пассажиром с ограниченными возможностями необходимо проявлять дружелюбие, даже если кажется, что он не очень вежлив – за невежливость можно ошибочно принять застенчивость и робость человека, стесняющегося своих особенностей. А робость эта уйдёт только с полным изменением отношения к инвалидам в обществе.

...КАЖДОМУ ДОСТАЁТСЯ СВОЁ ВРЕМЯ



Александр Николаевич Лабезов и токарь Аварийно-восстановительной службы Виктор Георгиевич Костяков

Александр Николаевич Лабезов проработал в Аварийно-восстановительной службе почти четверть века – бригадиром гидроподъёмника, слесарем по ремонту гидрооборудования. Правда, к моменту его прихода в службу в 1980 году она называлась Цехом линейно-аварийного ремонта трампарка имени Блохина – сегодняшний статус служба получила в 1994 году. Александр Николаевич закончил семилетку. Среднее образование получил уже после армии. Сейчас он на пенсии. Его уговаривают вернуться в профессию, но здоровья уже не позволяет. Зато Александр Николаевич основал в Аварийно-восстановительной службе целую династию – в АВС работал его зять, а теперь трудятся внуки – Андрей и Сергей Калашниковы.

Александр Николаевич Лабезов – бывший несовершеннолетний узник фашистского концлагеря. В 1941 году его семья жила в Тосно – сам Саша, брат Юра, сестра Женя, и мама – Лидия Максимовна. Отец, Николай Александрович, работал машинистом паровоза – перевозил военные грузы в направлении

Бывший несовершеннолетний узник фашистского концлагеря Александр Николаевич Лабезов стал основателем рабочей династии в Аварийно-восстановительной службе «Горэлектротранса» – сейчас там работают его внуки. Здоровье уже не позволяет трудиться как раньше, но Александр Николаевич лично навещает в АВС своих внуков и коллег. «Каждому достаётся своё время!» – говорит он.

Мурманска и Архангельска. Несмотря на то, что тогда Александру Николаевичу было всего два года, страшные события конца августа – начала сентября, когда фашисты взяли Тосно, оставили неизгладимый след.

«Были уничтожены все улицы, осталась одна только улица Ленина. Жителей согнали на товарную станцию,

– вспоминает Александр

Николаевич.

– С собой не дали взять абсолютно ничего, только то, что было на нас. Всех людей с нашей улицы погрузили в товарный вагон, в котором мы просидели почти двое суток».

Все это время захваченную фашистами товарную станцию Тосно периодически бомбили. Пленники уже не надеялись остаться в живых, однако на третьи сутки эшелон тронулся в путь – как оказалось, в Латвию. Так маленький Саша Лабезов оказался в концлагере. Тех, кто был крепче и не имел семьи, отправили на хутора – батрачить. Остальных оставили в лагере за колючей проволокой. Взрослых с утра до вечера выгоняли на сельхозработы, дети оставались в бараках. На всю жизнь Александру Николаевичу запомнилась мать, до полусмерти избитая эсэсовцем за свёклу, тайком пронесённую с поля в концлагерь – дети голодали. От этих побоев Лидия Максимовна так до конца и не оправилась – она скончалась спустя два года после окончания войны. Освободили узников весной 44-го. Николай Александрович Лабезов

приехал за своей семьёй лично – по пути с фронта, куда водил эшелон. Увидев отца-железнодорожника, Саша бросился от него бежать – за 2,5 года в концлагере он стал смертельно бояться мужчин в форме. Родной дом в Тосно не уцелел. Года два жили в землянке, от голода спасал огород. Затем получили участок, построили новый дом. Жизнь возвращалась в мирное русло. Впереди были учёба, работа и своя семья.

Жена Александра Николаевича Лабезова тоже познала ужасы Великой Отечественной войны. В 1942 году в подмосковной деревне Плешково фашисты искали партизан. Прямо на глазах Марии Петровны был расстрелян её отец – путевой обходчик. До сих пор, вспоминая эту сцену, она не может сдержать слёз. Познакомилась будущая чета Лабезовых в 1960-м году в Ленинграде – на строительстве 8-го паровозного депо. 1 марта исполнилось 55 лет их совместной жизни. Сейчас Александр Николаевич и Мария Петровна живут большой и дружной семьёй. Старшему внуку Андрею, начальнику смены Аварийно-восстановительной службы,

за советом по работе далеко ходить не надо – живёт вместе с бабушкой. Младший, Сергей, пока ещё учится на начальника смены АВС, консультируется с основателем династии по телефону. Александр Николаевич и сам иногда навещает на работе своих внуков и бывших коллег. Очередная такая встреча состоялась в конце зимы.

Осматривая современное хозяйство аварийных бригад, Александр Николаевич Лабезов вздыхает – мол, такую бы технику, да в его трудовые дни – горы можно было бы свернуть!

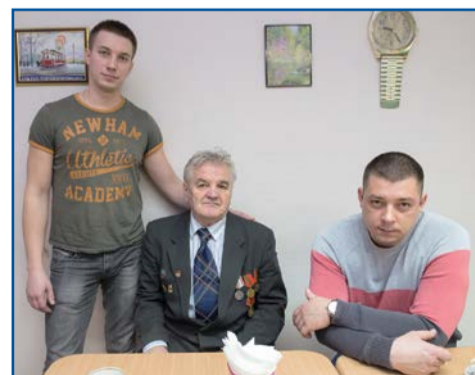
«Вагоны поднимали практически вручную. Особенно тяжело приходилось на Стрельнинской линии, где раньше были одни болота. Ставишь домкрат, а он тонет, уходит в грунт. По 3-4 аварии собирались иногда, чтобы поставить трамвай»,

– вспоминает Александр Николаевич.

«По работе скучаю, но что делать, если ноги не держат? Уговаривали меня вернуться, и я бы с удовольствием, но – не могу. А просто так сидеть совесть не позволяет. Но спасибо уже за то, что помнят!»

Александр Николаевич Лабезов дважды был удостоен Почётного звания «Ударник коммунистического труда», имеет Почётное звание «Ветеран труда горэлектротранспорта», награждён медалью «Ветеран труда», четырьмя медалями к юбилеям Великой Победы, в том числе медалью «70 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

«Каждому достаётся своё время!» – говорит он.



Александр Николаевич Лабезов с внуками Андреем (справа) и Сергеем Калашниковыми

НАУЧНЫЙ ПОДХОД К СНИЖЕНИЮ АВАРИЙНОСТИ

«Петербургские магистрали» продолжают обсуждать пути снижения аварийности с участием подвижного состава «Горэлектротранса». Задача по разработке системы мероприятий, которые могли бы исправить динамику аварийных ситуаций, возникающих на маршрутах движения электротранспорта, руководством предприятия поставлена инициативной команде «Проектный офис».

В СПб ГУП «Горэлектротранс» проведён многофакторный анализ статистики дорожно-транспортных происшествий и повреждений контактной сети, позволивший выявить наиболее острые и существенные факторы аварийности. Анализ вели по трём основным категориям – внешние, системные и личностные факторы. Главным внешним фактором аварийности стали «другие участники движения». По системным – серьёзного внимания требует «эмоциональная напряжённость», вызванная служебными отношениями и организация движения по маршруту (расписание). В личностных факторах аварийности лидируют «степень внимания» и знание линейными водителями «Должностной инструкции водителя», «Правил Техники Эксплуатации» и «Правил Техники Безопасности».

Оказалось, что водители трамваев и троллейбусов не всегда в должной мере готовы к езде в условиях мегаполиса и то, что «дру-

гие участники движения» становятся фактором аварийности, как раз и свидетельствует о нехватке у линейных водителей соответствующих навыков и знаний. А это приводит к ДТП и падению пассажиров в салоне из-за экстренного торможения, к повреждениям контактной сети. Для компенсации негативного воздействия этого фактора принято решение изменить, перенаправить и активизировать деятельность водителей-наставников.

Для того чтобы компенсировать эмоциональную напряжённость и поработать над развитием внимания водителей, расширит свою деятельность штатный психолог Учебно-курсового комбината. А проверка знаний по «Должностной инструкции» и «Правилам Техники Безопасности» будет проводиться с помощью компьютерного теста, разработанного в «Проектном офисе». Начинали разработку этого тестового материала для водителей троллейбуса водители-на-

ставники Богданова Т.С., Уварова О.Н. Продолжила работу водитель-инструктор Савина И.В. Старший методист «Проектного офиса» Токарев В.Л. предложил программное оформление этого материала, а старший мастер УКК Матвеев А.Б. провёл его экспертизу. Сейчас эта программа тестируется в парках, после чего будет предложена к обязательному использованию. Она позволит беспристрастно и всесторонне оценить готовность водителей к безопасной и грамотной работе на городских магистралях.

В становлении профессионализма водителя трамвая или троллейбуса большое значение имеет деятельность линейного звена сотрудников парков – начальников маршрутов и водителей-наставников, в чьи руки попадают вчерашние выпускники. Чтобы понять, как планируется и распределяется их рабочее время, по всем паркам был осуществлён разработанный «Проектным офисом» мониторинг. Он показал, что в



парках нет единого взгляда на деятельность этого звена, наставники не имеют отвечающего современным требованиям учебно-методического материала, а планирование их работы ведётся некомплексно и носит ситуативный характер. В создании единого стандарта в оформлении учебно-методического сопровождения работы водителей-наставников помогут семинары.

Поиск внутренних резервов предприятия затронул не только линейное звено работников парков. «Проектный офис», используя разработанную в Минтрансе методику оценки качества руководителей, провёл тренинг с управленцами. Он не носил аттеста-

ционного характера, однако позволил каждому увидеть свои сильные и слабые стороны. По итогам общей статистики тренинга были определены внутренние направления для повышения квалификации руководящих сотрудников отделов эксплуатации.

Опыт «Проектного офиса» показал, что многих положительных результатов мы можем достичь своими силами. Этому поспособствует создание предприятия условий для ведения научной деятельности. Руководителям предлагается, взаимодействуя с соответствующими кафедрами ведущих вузов, использовать их научные разработки в интересах своих подразделений.

ПОМОЩЬ НА ЛИНИИ

Представители совмещённого трамвайно-троллейбусного парка Александр Алексеевич Фёдоров и Александр Юрьевич Чесноков ознакомили своих коллег с деятельностью водителей-наставников в СТТП и продемонстрировали образцы оформления «конспекта маршрута». Участники семинара решили рекомендовать использовать такие конспекты при ознакомлении молодых водителей с особенностями маршрутов в качестве образца, расширив их информацией о сложных местах маршрутов, дополнив схемами перекрёстков, с линиями выносов (для трамваев) и двумя приложениями. В одном приложении должна содержаться информация о типичных и характерных ошибках водителей при прохождении сложных мест маршрута с указанием конкретных случаев ДТП и повреждений контактной сети, а также данные

В рамках мер, разработанных «Проектным офисом» в целях снижения аварийности, в Учебно-курсовом комбинате «Горэлектротранса» состоялся семинар для водителей-наставников. Выработанные в ходе встречи рекомендации имеют большое практическое значение.



Семинар водителей-наставников.

о применённых штрафных мерах (без указания личности нарушителя). Второе приложение расскажет об актуальных на данный момент сложных циклах светофоров.

Представитель 5-го трамвайного парка Антон Сергеевич Меренков рассказал о структурных особенностях организации деятельности водителей-наставников. Работа в парке поставлена таким образом, что один из наставников занят исключительно техническим обучением, работая с водителями по двухчасовой программе. Двое наставников работают по безопасности движения, с выездом на ДТП и повреждения контактной сети, они подробно разбирают с водителями нарушения, ко-

торые привели к инциденту. Трое наставников работают по плану постоянного мониторинга на линии, в том числе с водителями из группы риска. Ни на какие иные виды деятельности водителей-наставников не привлекают. Участники семинара решили рекомендовать рассмотреть возможность корректировки должностных инструкций водителей-наставников по примеру 5-го парка – в сторону дифференциации.



Антон Сергеевич Меренков, водитель-наставник в трамвайном парке №5.

Сергей Геннадьевич Шалыгин представил наработанные в 3-м троллейбусном парке методические формы по мониторингу навыков линейных водителей. После каждой проверки навыков форма подшивается в личное дело. Это позволяет отслеживать во времени динамику навыков каждого во-

дителя. Позиции разработанной формы представляют собой многофакторный срез деятельности водителя на линии, так что водитель, даже зная, что ведётся проверка, не может сознательно отследить всех параметров контроля. Его ошибки становятся видны не сразу, а по результатам анализа оборотного круга. После рассказа о том, как используется разработанная в парке форма, все водители-наставники других парков обратились к организаторам семинара с просьбой размножить эту форму для использования её в собственной деятельности.

Валерий Дмитриевич Костылев представил методические наработки 3-го трамвайного парка. Это цветная схематическая и алгоритм поиска неисправностей для линейных водителей. Участники семинара признали этот материал остро востребованным. По просьбе водителей-наставников других парков материал тут же скопировали и раздали участникам.

По результатам семинара также рекомендовано подготовить для молодых водителей методички по каждому виду и типу подвижного состава, включая особенности поиска и устранения неисправностей, а также запланировать создание силами начальников маршрутов и водителями-наставниками методического материала сопровождения деятельности водителя-наставника.



Схема трамвайного маршрута №38, СТТП.



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

14 марта 2015 года исполнилось 65 лет Михаилу Петровичу Егорову.

С 1985 года Михаил Петрович работает в системе городского электрического транспорта, и все 30 лет он руководит большим и сложным хозяйством трамвайного парка № 5. За эти годы Михаил Петрович внёс значительный личный вклад в развитие предприятия, показал свое трудолюбие, целеустремленность, преданность работе. Высокий профессионализм, лидерские качества директора помогают коллективу достигать значительных трудовых успехов, и занимать достойное место в СПб ГУП «Горэлектротранс». За прошедшие десятилетия Михаилом Петровичем был сформирован и постоянно развивается коллектив транспортников, в котором работают увлеченные и трудолюбивые единомышленники.

Коллеги ценят юбиляра за неутомимый и добросовестный труд, ответственность, проявление инициативы, высокие результаты в организации работы вверенного подразделения, и отдадут дань достойному выполнению поставленных перед ним задач.

Коллектив ОСП «Трамвайный парк №5» желает Михаилу Петровичу дальнейших успехов в работе, счастья, благополучия, здоровья и дарит стихи, написанные слесарем-электриком по ремонту электрооборудования ПТО «Улица Шаврова» Андреем Олеговичем Ивановым:

*Как сделать так,
Чтоб в депо было тихо?..
Чтобы планёрки не длились часами,
Чтоб коллектив был загружен делами,
Чтоб всё решалось без грубого крика,
И чтоб при этом работал Трампарк?
Кто бы, когда бы у нас не спросил,
Как мы дожили до жизни такой?
Нам отвечать на вопрос очень просто:
«Нужен директор высокого роста,
Опыт работы при этом большой...
В общем, Егоров, зовут Михаил!»*

«Петербургские магистраль» присоединяются к поздравлениям, и желают Михаилу Петровичу семейного благополучия и счастья, крепкого здоровья и успехов во всех начинаниях!

ПРИГЛАШАЕМ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ШЕСТВИИ «БЕССМЕРТНЫЙ ПОЛК»

9 мая 2015 года в Петербурге вновь состоится торжественное шествие Бессмертного полка. В день 70-летия Великой Победы тысячи горожан пройдут по Невскому проспекту с портретами своих предков, участвовавших в Великой Отечественной войне. К участию в акции приглашаются работники петербургского «Горэлектротранса».

Впервые Бессмертный полк прошел 9 мая 2012 года в Томске. В колонне Полка тогда прошли более 6000 томичей. Спустя год шествие состоялось уже более чем в 120 городах и селах России, а также Украины, Казахстана, Киргизии. В прошлом году в рядах Бессмертного полка чтит память своих предков-победителей более полумиллиона человек. Работники петербургского «Горэлектротранса» также готовятся принять участие в шествии в день 70-летия Великой Победы. Для этого необходимо изготовить штендер с портретом солдата из вашей семьи. Фотографию, увеличенную до формата А4 (20 на 30 см), нужно заламинировать и прикрепить к штендеру. Если в вашем архиве не сохранилось фотографий фронтовика, можно сделать штендер, на котором будут указаны только имя, фамилия, отчество и

воинское звание. Штендер с портретом можно сделать самостоятельно либо заказать в одном из салонов-партнёров акции. Информация о копицентрах размещена на сайте проекта «Бессмертный полк» <http://moypolk.ru>. 9 мая 2015 года приходите со штендером на место сбора участников акции. Какой-либо регистрации для участия в ней не требуется. Построение Бес-

смертного полка начнется на улице Марата – от пересечения с Невским проспектом до Кузнечного переулка. О времени сбора организаторы сообщат дополнительно. За информацией работникам СПб ГУП «Горэлектротранс» следует обращаться к председателям профсоюзных организаций своих обособленных структурных подразделений.



Шествие Бессмертного полка в Петербурге. Фотография Дмитрия Ловецкого.

К 70-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

С деятельностью ленинградского трамвайно-троллейбусного управления (ТТУ) в годы войны и блокады связаны события, имевшие важнейшее значение для обороны и жизни осаждённого города. Некоторые из них еще не стали достоянием широкой общественности. В память о подвиге наших коллег – ленинградских транспортников и продолжая связь времен, петербургский «Горэлектротранс» накануне 70-летия Великой Победы открывает серию публикаций о людях и событиях блокадной поры, связанных с деятельностью ТТУ.

ПРОКЛАДКА КАБЕЛЯ ПО ДНУ ЛАДОЖСКОГО ОЗЕРА

Работники Трамвайно-троллейбусного управления внесли неоценимый вклад в дело обороны Ленинграда, в обеспечение жизнедеятельности осаждённого города.

Осталось немало ярких страниц, связанных с работой управления в годы войны и блокады. Среди них участие работников ТТУ в 1942 году в уникальной операции по прокладке высоковольтного кабеля по дну Ладожского озера – в блокированный холодный и голодный Ленинград необходимо было подать электроэнергию. Одним из тех, кто нёс личную ответственность за выполнение этой задачи, был Михаил Хрисанфович Сорока – начальник ТТУ в годы войны, который рассказал об этой истории в своей книге «Фронтной трамвай». Десятки километров кабеля к лету были изготовлены на заводе «Севкабель». Грузили огромные барабаны с кабелем на трамвайные платформы вручную, под обстрелами фашистов, заметив оживление на территории предприятия, усилили огонь. Один из снарядов разорвался при погрузке последних барабанов – погибли работники ТТУ Г.В. Гохлейтер и его помощница Вера

Тарарыкина, многие были ранены, но ленинградцы выполнили приказ Военного совета фронта! Кабель был уложен в отведённые 56 суток, тогда как в довоенное время на это понадобилось бы не менее полутора. 23 сентября 1942 года в 12 часов 30 минут в Ленинград пришёл электрический ток Волховской ГЭС.

С именем начальника Трамвайно-троллейбусного управления Михаила Сороки связана ещё одна яркая страница из истории Дороги жизни. Далеко не все знают, что по льду Ладоги в 1942 году могли пустить...троллейбус. На эту мысль Михаила Хрисанфовича натолкнул ледовый трамвай, ходивший по льду Невы с 1895 по 1911 год. По замыслу начальника ТТУ, троллейбус с демонтированными креслами благодаря большой грузоподъёмности мог бы перевозить в осаждённый Ленинград с Большой земли сотни тонн продовольствия, сырья и материалов. Опоры под контакт-



Дорога жизни

ную сеть предлагалось вморозить в ладожский лёд – по примеру того как обустроивали линии ледового трамвая, а на середине озера поставить передвижную подстанцию. Тяговые подстанции предполагалось разместить на обоих берегах – в Кобоне и Коккорево. Из предварительных расчётов следовало, что перевозки троллейбусами будут намного дешевле автоперевозок, а пропускная способность Дороги жизни будет увеличена. Однако в реализацию проекта внесла

свои коррективы погода. Толщина ладожского льда зимой 1942 года ожидалась меньшей, нежели в 41-м, поэтому людьми и техникой было решено не рисковать. Необходимость троллейбусной «ладожской» линии отпала и по другой причине – началась подготовка операции «Искра» по прорыву блокады, которая в январе 1943 года принесла городу долгожданную свободу. Подробнее о двух этих блокадных эпизодах можно прочесть на сайте СПб ГУП «Горэлектротранс».