

№ 50 (6277)
27.12.2006 г.

Петербургские

МАГИСТРАЛИ



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

УВАЖАЕМЫЕ ТРУЖЕНИКИ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА!

Заканчивается 2006 год. В текущем году была продолжена работа по стабилизации и развитию производства. Коллектив предприятия отметил 70-летие со дня открытия троллейбусного движения в городе. Каждый из вас внес определенный вклад для достижения положительных результатов работы.

В наступающем, 2007 году, предстоит сделать еще больше, так как этот год особенный - юбилейный - исполняется 100 лет Ленинградскому - Петербургскому трамваю. Почти за вековой период своей работы трамвай стал своеобразным символом города, одним из любимых видов транспорта горожан. В этом заслуга многих поколений работников нашего предприятия, задача ныне работающих - не снижая достигнутый уровень, делать, все необходимое для дальнейшего совершенствования производства, увеличения объемов и улучшения качества пассажироперевозок,

Поздравляю вас и ваших близких с наступающим новым 2007 годом!

Желаю крепкого здоровья, счастья, благополучия и новых трудовых достижений!

С уважением, Генеральный директор СПб ГУП «Горэлектротранс»

А. Н. АЛЕКСАНДРОВ





О том, как мы работали в текущем году и что нас ожидает в будущем, 2007-м, рассказывает генеральный директор СПб ГУП «Гор'электротранс» А. Н. Александров.

- Александр Николаевич, может быть некоторые скептики просто плохо проинформированы, не замечают перемен к лучшему или не хотят их видеть? Давайте попытаемся на конкретных примерах доказать, что «лед тронулся». С какими результатами будем встречать Новый год?

- Основные показатели в этом году будут выполнены. Это объем перевозок, госзаказ по количеству плановых рейсов. В этом году мы увеличили на 39 единиц или на 3,8 процента выпуск подвижного состава. Ожидаем, что к концу года коэффициент выпуска в рабочие дни составит по трамваю 0,75, а по троллейбусу - 0,71.

Мы сумели существенно сократить потери линейного времени, но сравнению с 2005 годом, на 46,4 процента. Выполнен финансовый план, установленный нам Комитетом по транспорту. В этом году нам удалось освоить капитальных вложений по ремонту трамвайных путей в полтора раза больше, чем в прошлом году.

Отремонтировано 30 км трамвайных путей в однопутном измерении и десятки переездов. То есть, это существенное движение вперед. Если такими темпами мы будем двигаться, то через несколько лет приведем в хорошее состояние все трамвайные пути в городе.

А вообще год прошел в хорошем рабочем ритме, не было никаких перебоев в обеспечении запасными частями, оборудованием. Мы сумели

В НОВЫЙ ГОД - С ОПТИМИЗМОМ!

изготовить на заводе две автовышки для ремонта контактной сети, купили две вышки для монтажа контактной сети. Привели в порядок всю снегоуборочную технику, капитально ее отремонтировали.

Хочу с удовлетворением отметить, что в 2006 году приобретено 20 новых троллейбусов и 17 трамваев. Впервые за много лет удалось повернуть производителя лицом к потребителю. Были созданы специальные комиссии, которые заставили устранить недостатки на ранних стадиях приемки.

Вагоны изменились не только внутренне, но и внешне. Последние трамваи идут с одноступенчатым редуктором и новой тележкой, чего мы долго добивались от производителей, улуч-

шено климатическое обустройство кабины, применено дистанционное управление зеркал, улучшена система торможения. В дальнейшем мы не собираемся снижать, свои требования.

Удалось, сдвинуть с места проблему капитально - восстановительных ремонтов (КВР) подвижного состава. Если в 2005 году было отремонтировано 8 трамваев, то в этом - уже 15. Причем привлечение подрядчиков с «низкими накладными расходами» позволило существенно «подвинуть» в цене монополиста ПТМЗ. Таким образом, средняя цена КВР составляет порядка 3,5 млн. рублей, что на 1 млн. рублей дешевле, чем предлагалось ранее. Благодаря этому в 2007 году планируется капитально отремонтировать 25 трамваев.

Улучшилась, картина и с троллейбусом. Если в 2005 году отремонтировано 23 единицы, то в этом - 64. Причем 10 машин сделаны с применением нового кузова. В 2007 году планируется поднять общее количество капитальных ремонтов до 75-80 машин, с применением 15 новых кузовов.

Немало сделано и для повышения безопасности подвижного состава на линии: троллейбусы оборудуются автоматической системой контроля токоутечек, сейчас приступаем к оборудованию этими устройствами конечных станций. Разработана программа оборудования гидравлическими штангоуловителями троллейбусов, программа по восстановлению контактной сети трамвая и троллейбуса и доведения ее состояния до нормативных показателей.

На капитальный ремонт зданий и сооружений, технологического оборудования в 2006 году освоено средств более, чем в 2 раза, по сравнению с предыдущим периодом.

В текущем году на 3,9 млн. рублей было приобретено мебели и бытовой техники, включая холодильники, кондиционеры, микроволновые печи для улучшения условий труда и быта работников, что в 2,5 раза больше, чем за 2005 год.

Учитывая, что научно-технический прогресс не стоит на месте, мы приобрели компьютеров и другой оргтехники (принтеры, сканеры, копировальные аппараты и т. п.) на 3,5 млн. рублей, что в 2 раза больше, чем в 2005 году.

Не мало положительных изменений произошло по части охраны труда. Приобретено спецодежды, спецобуви и СИЗ на 4,418 млн. рублей.

- С какими трудностями пришлось столкнуться в этом году?

- Уходящий год отличается от предыдущих лет необычайной сложностью, непредвиденными трудностями. Мы впервые по-настоящему столкнулись с жесткой борьбой на рынке пассажирских перевозок. С апреля на улицы города вышли сотни новых автобусов коммерческих перевозчиков. Малые и большие автобусы стали не только дублировать около 40 самых доходных маршрутов, но и по сей день перевозят пассажиров по тарифам от 10 до 12 рублей. Причем значительная часть этих перевозчиков является нелегальной.

По нашим расчетам по этой причине от реализации разовых билетов мы потеряли в этом году 60 млн. рублей.

Сложности в выполнении плана обусловлены еще и тем, что нам пришлось закрыть многие маршруты для того, чтобы отремонтировать трамвайные пути. Закрывались, в том числе, и доходные маршруты. Естественно, мы теряем выручку.

- Но это же временные трудности. Мы работаем на перспективу.

- Конечно. Но иногда эти трудности наслаиваются. В наше случае положение усугубилось увольнением кондукторов. В этом году их уволилось 600 человек. Это тоже сказалось на сборе выручки, так же как и «недобросовестная» работа некоторых кондукторов. Надо сказать «спасибо» всем руководителям, которые ужесточили контроль за кондукторами, работающими на свой карман.

Сегодня мы покрываем своими доходами расходы на социальные перевозки на 70 процентов. Нужно эту цифру увеличить, а для этого искать пути увеличения доходов.

- Городские власти помогают решать наши проблемы?

- В настоящее время Комитетом по транспорту и другими городскими органами ведется борьба с нелегаль-

•
ними перевозчиками. Но процесс этот очень сложный.

Что касается нас, то мы выдали полную информацию о том, на каких маршрутах работают нелегальные перевозчики, дали свои предложения. Но главное для нас сегодня - изменить психологию всех работников, участвующих в перевозочном процессе. Особенно руководителей всех уровней. Ужесточить контроль за работой всех звеньев, оперативно принимать решения и перестраивать технологию перевозочного процесса в зависимости от сложившейся обстановки. Конкуренция будет продолжаться.

- *Какие планы на 2007 год?*

- В следующем году осваивать работы по капитальному ремонту трамвайных путей будет КБДХ с нашей помощью и с учетом наших пожеланий. Планируется выделить на ремонт дорог с трамвайными путями и переездами 800-900 млн. рублей.

Состоялось совещание у Губернатора города 4 мая 2006 года, на котором обсуждался план подготовки празднования 100-летия открытия трамвайного движения. Валентина Ивановна Матвиенко одобрила наш план. Он сегодня успешно нами выполняется.

Был поставлен вопрос о необходимости обновления подвижного состава. Говорили о том, что средств, выделяемых на ремонт трамвайных путей, недостаточно. Ведь, в последние 15-20 лет на эти цели тратили очень мало, поэтому есть такая острая необходимость в замене трамвайных путей и переездов на новую технологию, которая себя уже оправдала.

Губернатор нас поддержала в этих вопросах и обещала выделить средства для приобретения 50 новых трамваев и столько же троллейбусов в наступающем, новом году.

К 100-летию открытия трамвайного движения мы планируем одеть всех водителей трамвая и троллейбуса в новую форму. Подумаем о праздничной форме для кондукторов.

15 апреля пройдет парад блокадного трамвая, в сентябре - парад всех видов трамваев. Весной начнут свою работу ретро-маршруты.

Уже сейчас проводится экономическая реорганизация нашего предприятия на основе современного хозрасчета. Анализ расходов и доходов, открытие так называемых условных расчетных счетов в Отделе экономики Управления нашими Обособленными структурными подразделениями, которые обязаны будут отчитываться за баланс главных показателей - доходах и расходах. Будет защита плана по каждому предприятию и подведение итогов на балансовой комиссии.

Выходим на Комитеты: транспортный, экономики, финансовый с проек-

том Программы развития наземного электрического транспорта до 2012 года. Это сложная и ответственная Программа, которую нужно согласовать с вышеназванными комитетами и утвердить у вице-губернатора. Это большая работа, но такая Программа нам просто необходима, она определит перспективу развития нашего транспорта на следующие пять лет.

В будущем году собираемся приобрести 50 троллейбусов по государственному контракту. Также будет приобретено 32 четырехосных трамвая и 5 современных низкопольных шестиосников, что позволит существенно повысить привлекательность нашего транспорта для пассажиров.

В этом году запускаем в Шестом троллейбусном парке окрасочную камеру для троллейбусов, полностью завершим ее оснащение не позднее первого полугодия 2007 года.

В этом году мы внедрим систему ускоренного движения трамваев по проспекту Просвещения, внедрение которой полностью завершится в 2007 году с окончанием работ по замене рельсового пути и контактной сети, что позволит существенно улучшить качество обслуживания пассажиров и, как следствие, - увеличить выручку.

В будущем году предусмотрено дальнейшее усовершенствование технической оснащенности Энергохозяйства (строительство вагона - лаборатории и передвижной измерительной лаборатории) и дооснащение Службы пути.

В 2007 году, с учетом юбилея трамвая, надеемся увеличить выделение средств на поддержание инфраструктуры в 1,52 раза.

- *Александр Николаевич, а вот как то был разговор о приоритете движения троллейбусов по Невскому ...*

- У нас есть уже результаты. На маршрутах №№ 5, 9, 10 ряд машин оборудованы специальными устройствами для включения так называемой «зеленой волны». Так что светофоры им теперь, не помеха.

- *Какие еще приятные новости нас ожидают в новом году?*

- Ведется работа по внедрению электронных платежей с применением валидаторов. Начали эту работу с Трамвайного парка № 1.

С учетом того, что у нас два трамвайных парка были закрыты, нам выделили средства на разработку проекта нового парка на 150-200 машин в районе Ржевки. В середине нового гола будет готов проект, еще года два уйдет на строительство парка. И тогда мы сможем сократить на 16-19 млн. расходы, связанные с холостыми парковскими пробегами.

Ведется работа по восстановлению ретротроллейбусов и трамваев.

- *Официальный статус «Музей электрического транспорта» получит?*

- Губернатор обещала оказать в этом помощь.

- *Оказывается, у нас все не так уж и плохо. Вот только зарплата оставляет желать ...*

- В самом начале уходящего года зарплата всем категориям работников была увеличена на 10 процентов. Не смотря на сложности с финансированием, ежемесячно выделялись средства паркам и службам для поощрения высококвалифицированных работников: рабочих, руководителей, ИТР.

С мая месяца руководство предприятия активно включилось в работу по увеличению зарплаты со второго полугодия на 5-10 процентов. Я много раз обращался с письменными предложениями в Комитет по транспорту, Комитет финансов, к вице-губернатору с просьбой повысить зарплату. Но, к сожалению, этот вопрос не был решен.

Тем не менее. Проанализировав работу предприятия, пришли к выводу, что можно снизить расходную часть и увеличить доходы за счет «прочей деятельности». Так удалось изыскать возможность выплатить единовременное вознаграждение в этом году нашим работникам. Постараемся включить это увеличение в базу фонда заработной платы на 2007 год.

8 декабря на встрече с руководящим составом приехал вице-губернатор Александр Иванович Полукеев. На совещании шел позитивный разговор о проблемах и задачах нашего предприятия. Александр Иванович поставил ряд задач по улучшению организации трамвайного движения, повышению качества пассажирских перевозок.

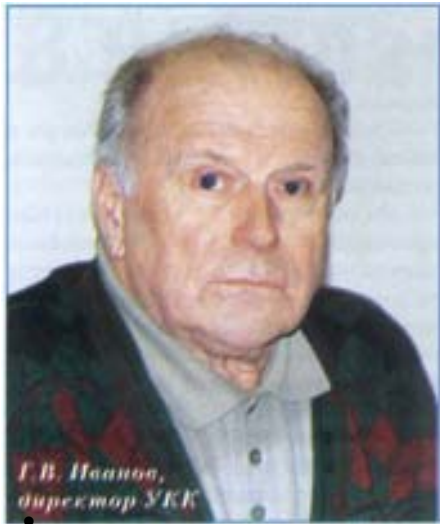
Он внимательно выслушал мою просьбу о более существенном увеличении заработной платы наших работников в 2007 году. Дал поручение Председателю Комитета по транспорту А. М. Дацюку - взять решение этого вопроса под контроль. В конце разговора Александр Иванович подчеркнул, что у троллейбуса и трамвая - большое будущее.

- *Спасибо за оптимистический прогноз, за такую обстоятельную и позитивную беседу. Замечательно, когда в новый год приходишь с надеждой на перемены к лучшему.*

- Конечно, с оптимистами, которые верят в успех того, что делают, работать приятно.

Я благодарю всех работников нашего предприятия за труд. Поздравляю всех с новым юбилейным годом! Счастья, здоровья, благополучия! И пусть ваша преданность и любовь к делу послужат залогом дальнейшего развития нашей отрасли.

Беседовал Александр Верховный



*Г. В. Иванов,
директор УЭК*

31 декабря отметит 70-летний юбилей Учебно-курсовой комбинат ГУП «Горэлектротранс». За эти годы он выпустил тысячи водителей электро-транспорта. Помимо того, что на комбинате получают профессию, здесь уже профессионалы повышают свою квалификацию.

В 1920 году по решению Петроградского Совета депутатов трудящихся была организована школа подготовки вагоновожатых и кондукторов трамвая. К 1936 году школа стала называться школой вагонных бригад. В системе треста «Лентрамвай» с 1935 года существовал учебный комбинат для подготовки кадров. В 1936 году в составе учебного комбината организована школа подготовки водителей троллейбуса. В этом же году приказом ТТУ № 224 от 31 декабря были объединены учебный комбинат и школа вагонных бригад. Сначала здание комбината располагалось на Заячьем переулке, а в 1972 году помещение перенесли на Митрофаньевскую улицу, тогда в комбинате было 5 классов. Начиная с 1983 года, и по сей день комбинат базируется на Московском проспекте, где размещаются 12 классов общей площадью 2200 м.

Учениками комбината становятся люди разного возраста и разного уровня образования. Каждый месяц здесь выпускают большое количество людей, которые становятся полноправными

ПОЗДРАВЛЯЕМ С ЮБИЛЕЕМ!

водителями электротранспорта (трамвая или троллейбуса). Для того чтобы получить эту профессию, «курсанту» необходимо пройти курс теоретических и практических занятий, а это около 3-3,5 месяцев, а также пройти пассажирскую практику (287 часов на троллейбусе и 205 часов на трамвае).

В настоящее время существует тенденция, что водителями троллейбусов чаще всего становятся женщины, а трамваев, наоборот, мужчины. Такую интересную ситуацию директор комбината Геннадий Васильевич Иванов не без улыбки объясняет тем, что троллейбус более романтичный вид пассажирского транспорта, а это, как известно, больше свойственно прекрасной половине.

Для хорошего освоения материала учебные классы оснащены тренажерами, действующими и электрифицированными схемами, агрегатами, техническими средствами обучения, узлами подвижного состава. Хотя с внедрением в эксплуатацию все новых и новых моделей трамваев подвижной состав на сегодняшний день требует замены.

На протяжении тридцати четырех лет директором комбината является Геннадий Васильевич Иванов. В системе электротранспорта он уже полвека. Он, как никто другой, знает все о комбинате, ведь его проектирование и оснащение проходило с непосредственным участием Геннадия Васильевича. Внимательный и справедливый руководитель смог организовать крепкий и сплоченный коллектив. В него входят опытные, квалифицированные специалисты-преподаватели, каждый из которых в любую минуту может прийти на помощь коллегам.

О некоторых сотрудниках комбината расскажем подробнее.

Людмила Степановна Ковалевская, старший мастер по повышению

квалификации, в системе электротранспорта работает с 1961 года. Ее трудовая деятельность началась с этого же комбината, здесь она получила права, а затем 22 года проработала в парке Коняшина (ныне Трамвайный парк № 1) от водителя до инженера.

- Приходилось устранять неполадки по электрооборудованию, испытывать новые модели трамваев, принимать с завода составы после ремонта, - вспоминает Людмила Степановна. А с 1982 года на комбинате она занимается повышением квалификации водителей, слесарей, рабочих.

Татьяна Измайловна Захлюпа, преподаватель комбината, уже 30 лет работает в системе электротранспорта, долгое время работала в Управлении в Отделе главного ревизора, и вот уже 15 лет работает на комбинате, нашла свое призвание в преподавательской деятельности.

- Помню всех своих учеников, мне очень легко и интересно работать, люди меня понимают, а это самое главное, - признается Татьяна Измайловна. *- К неприятностям и сложностям на работе привыкла относиться спокойно, ведь неразрешимых ситуаций нет, всем свойственно ошибаться.*

Электротранспорт увлек не только Татьяну, но и ее мужа, он работает водителем. Они нередко советуются, бывает даже и спорят относительно работы. Таким образом, всю жизнь Татьяна Измайловна посвятила электротранспорту.

В юбилейные дни хотелось бы пожелать всему коллективу комбината здоровья, успехов на работе, неиссякаемых творческих сил, а также выразить им благодарность за подготовку новых кадров, без которых невозможно движение, а движение, как известно, - это жизнь.

Танзиля Исянбаева



*Класс МПП.
Преподаватель В. В. Максимов*



*Класс электрооборудования трамвая.
Преподаватель А. А. Виташкевич*



*Г.С. Петрова,
мастер производственного контроля
(по протейбусу)*



*М.С. Ступицкая,
старший мастер
производственного контроля
(по протейбусу)*



*Г.Н. Захватина,
преподаватель*



*Н.А. Румянцева, техник по трамваю;
А.В. Лазарева, мастер уч. части;
Н.К. Заозерская, техник по протейбусу*

Дорогие товарищи!

Вот и снова мы у таинственной и волнующей черты, за которой остаётся в вечности ещё один прожитый год.

От имени профсоюзного комитета Первичной профсоюзной организации ГУП «Горэлектротранс» сердечно поздравляю всех вас с наступающим Новым годом и светлым праздником Рождества!

Новый год - это время, когда мы вспоминаем самые дорогие и приятные моменты года уходящего, строим планы на будущее. Будущее каждого человека, каждой семьи зависит только от нас самих, от того, как мы будем работать, насколько будем терпеливы и добры к окружающим, в какой степени научимся понимать и уважать друг друга.

Желаем вам любви, добра и чуткости. Пусть в ваших семьях царит мир и согласие, пусть дети радуют вас, пусть родители будут здоровы, а друзья верны, и пусть 2007 год станет одним из самых удачных для вас, оправдает надежды.

Пусть же сбудутся в новом году надежды и чаяния наших работников на более достойные заработки, на более обеспеченную и благоустроенную жизнь. Пусть нам ещё лучше живётся и работается в любимом и прекрасном Санкт-Петербурге.

Здоровья вам и вашим близким, радости, жизненной энергии и отличного настроения!

С Новым годом!

С уважением,

Председатель Первичной профсоюзной организации ГУП «Горэлектротранс»
Силина Нина Павловна



ШКОЛЬНИКИ ПЕТЕРБУРГА ПОЕДУТ НА КРЕМЛЕВСКУЮ ЕЛКУ

На главную елку страны в Москву поедет 51 петербургский школьник.

Ребята, победители всероссийских и городских олимпиад, конкурсов и смотров, делегированные от всех районов Северной столицы, приедут в Москву 24 декабря, а вернуться домой 28 декабря.

За это время они не только примут участие в новогоднем празднике в Кремле, но и посетят музеи, театры, памятные места Москвы и развлекательные мероприятия.

Напомним, что новогоднее представление в Кремле пройдет 26 декабря и на нем будет присутствовать 5 тысяч ребят со всей России.

*Год 2006-ой
Стал уж старенький такой.
Он собрался в путь далёкий
На заслуженный покой.*

*С вами мы его проводим,
Не ругая, не браня,
Лишь попросим
Всё плохое
Взять с собою навсегда.*

*А впереди, смотрите, новый
Молодой, красивый год
Ждёт, когда пройдёт 12-ть,
Чтобы двинуться вперёд.*

*Что нас ждёт в году том новом?
Мы не знаем наперёд,
Но надеемся,
что счастье,
радость
В дом наш принесёт.*

*Я от всей души желаю
Всем нам в этот Новый год:
Пусть для всех он будет добрым,
А никак наоборот.*

*Пусть одарит всех здоровьем
Крепким, как на речке лёд,
Пусть исполнятся желания
В Новый 2007 год!*

Оксана Белозёрова

В центральной диспетчерской

Задача центральной диспетчерской Энергохозяйства - следить за бесперебойной подачей электроэнергии на контактные и кабельные сети, от которых «питается» электротранспорт, свести к минимуму задержки движения трамваев и троллейбусов - из-за прекращения подачи энергии на тот или иной участок. А как это сделать? Оперативным руководством аварийными бригадами и быстрой подачей сигналов - отключить для ремонта «проблемные» участки сети.

Информация из диспетчерской «на места» подается мгновенно, без задержек. А тут же принимаются меры для ремонта. Скажем, «пришел» в диспетчерскую сигнал, что короткое замыкание по такому-то адресу. Диспетчер сразу «отзванивает» на подстанцию: отключить питание с такого-то фидера! На «обесточенный» участок без промедления высылается бригада. Как только ремонт закончен, диспетчер даст другой сигнал: подать питание! Электротранспорт снова пошел, задержка была минимальной.

Но чтобы так эффективно работать, диспетчер должен на память, как таблицу умножения, знать в деталях всю огромную схему городских контактных и кабельных сетей. И не просто знать - а «в привязке» к городским магистралям, проспектам и улицам большого города. Цветная схема чертеж занимает значительную часть стены. Но на нее никто из диспетчеров не смотрит, любой из них постоянно держит ее в памяти и знает наверняка какой участок сети от какого фидера «запитан».

Иначе потеряются дорогие секунды на поиск по схеме места «запитки», позднее уйдет сигнал-приказ из диспетчерской, не так оперативно сработает аварийная бригада и, как результат, дольше простоят трамваи или троллейбусы, теряя выручку. Так «опосредованно» квалификация диспетчера влияет на результат работы всего электротранспортного предприятия.

Городская контактная и кабельная сеть огромна по протяженности. Пожалуй, самая большая во всем мире. И охватывает практически весь город. Условно она делится на несколько районов, каждый со своим штатом руководителей, электромонтеров-ремонтников. В «своем» районе можно оперативней реагировать на команды диспетчера, чем если бы это было по всему городу. Ведь сеть тянется от ул. Жени Егоровой на севере до Стрельны на юго-западе и от Рыбацкого на

востоке до Старой деревни и Васильевского острова на западе.

На весь город всего 5 «аварийных бригад «контактников» и 2 «кабельщиков». Это очень мало, если к тому же учесть, что каждая бригада состоит практически из 2-х электромонтеров. Плюс спецмашина с шофером из Аварийной автобазы. А работы они выполняют двух типов: профилактические - всегда только ночью и аварийные - сразу, как только случилась авария. На ликвидацию каждого ЧП затрачивают минимум времени, так как и дело знают, и всегда под рукой необходимые материалы и заготовки. Это у них отлажено годами. Но есть у них и еще одно качество, без которого ни один «аварийщик» просто не состоялся бы как работник - это умение мобилизовать себя на ликвидацию аварии, или, говоря проще, «лечь костями» на работе.

Вот такая у них преданность профессии. Это люди, которых посылают «на дело» диспетчеры, с которыми они работают, хотя друг друга не видят.

Хороший диспетчер, понимая трудности работы «аварийщиков» - всегда на улице, в любую погоду, не преминет их поддержать добрым словом по своей связи. И это всегда находит теплый отклик в суровых душах «рыцарей аварийных работ».

В отличие от них, диспетчера находятся в теплом помещении, диспетчерскую недавно отремонтировали. Теперь здесь чисто, светло, просторно. Рабочие места оснащены пультами управления, куда выведены все подстанции, телефонной связью - со Службой движения, с Центральной

диспетчерской, с городом. А также компьютерами.

В каждой смене по три диспетчера. За сутки «проходят» две смены, каждая по 12 часов. В день моего визита здесь трудились старший диспетчер Галина Александровна Булавина, диспетчеры Антонина Ивановна Каупонен и Елена Анатольевна Ягунова. Все трое работают по много лет, имеют высокую квалификацию, свои обязанности выполняют с почти автоматической легкостью. По их словам, смена у них началась спокойно. За полтора часа - всего десяток распоряжений: включить-выключить электропитание. Но так далеко не всегда. Бывают смены, когда звонки и команды не просто следуют один за другим, «набегают» друг на друга, и нет свободной секунды, чтобы отметить распоряжение в журнале. Такую работу называют «веселой», говорят, что «на ней не соскучишься», наконец, просто «сумасшедшей» и добавляют: «но мы ее любим». Здесь непрерывный «напряг», динамика на грани стресса, адреналин «бьет ключом». И в этой ситуации нельзя ошибиться, сорваться с темпа, послать неверный сигнал. Они все выдерживают достойно, а потом с удовольствием вспоминают об этой «запарке» в свободное от смены время. И понимают, что без этой работы теперь не могут жить.

Последняя «запарка» была в середине нынешнего ноября, когда осенний штормовой ветер вызвал наводнение.

Ураган валил деревья, опрокидывал рекламные щиты. Замыканий было столько, что транспортное со-



ТРАМВАЙЩИКИ ПОЗДРАВЛЯЮТ С ЮБИЛЕЕМ

общение было почти парализовано. Вот тут уж досталось и диспетчерам, и «аварийщикам». В журнале за одну смену исписали столько «заявок», сколько не бывает и за неделю. К постоянным аварийным бригадам добавили еще 10, сформированных по районам для ликвидации аварий. Они трудились так, что промокали «до нижнего белья». Но в течение суток движение электротранспорта было пушено, хотя кое-что «подбирали» и потом. Таковы сезонные аномалии погоды в нашем регионе, так они сказываются на нашем электротранспорте. И хорошо, что у нас есть такие самоотверженные диспетчеры, такие электромонтеры-аварийщики, способные бросить вызов разбушевавшейся стихии, устранить ее последствия.

Из трех выше названных диспетчеров Е. А. Ягунова выполняет особую работу - следит за исправностью стрелок трамвая и троллейбуса, которых всего около 400. С ее «подачи» стрелки обесточивают и ремонтируют.

А всего здесь диспетчеров 15 человек, или 5 полных смен. И есть даже один мужчина Александр Владимирович Тихомиров. Его считают наиболее знающим сотрудником, он многим диспетчерам помогал «в профессиональном становлении», передавал свой опыт. Весь диспетчерский коллектив прекрасно уживается друг с другом, психологической несовместимости здесь не наблюдается, хотя состав смен часто меняется.

Встречаются они и в нерабочее время, проводят культурные и оздоровительные мероприятия, что помогает лучше узнать друг друга, лучше сработаться.

Хочется сердечно поздравить тружеников центральной диспетчерской, а вместе с ними и всех работников Энергохозяйства с профессиональным праздником - Днем энергетика, пожелать крепкого здоровья, личного счастья, новых трудовых успехов!

Валерий Межонный

23 декабря 2006 года исполнилось 55 лет Ройбу Татьяне Юрьевне. Эту обаятельную, жизнерадостную, интересную женщину знают и уважают не только в Ланском, но и в других парках, на заводе и в ГУП «ГЭТ». Все сослуживцы и знакомые нашей системы поздравляют ее с Днем рождения!

Весь свой трудовой путь, а это - без малого - 35 лет, отдала она трамвайному делу. Весной 1972 года крупной девочкой пришла Татьяна Юрьевна после окончания ЛЭМТа в трамвайный парк им. Скороходова. Директором в Скороходовском парке в то время был Михаил Матвеевич Фридиянд. Сумел он разглядеть в этой девочке трудолюбивого, справедливого, требовательного к себе и к людям человека. Учителями у нее были Питкянен Л.Г., Завируха Л. М. и другие.

С энергией, свойственной молодым, вникая во все неисправности подвижного состава, «Юрьевна» быстро освоила технику. Руководство парка всегда ценило хорошие качества Татьяны Юрьевны: трудолюбие, упорство, требовательность, уважение к людям, заботу о них. И ставило ее работать, можно сказать, в «горячие точки», отсюда и уважительное для молодого мастера - «Юрьевна». Работала она и мастером ОТК. Мастер ОТК получился из нее грамотный и принципиальный. Не было более опытного и требовательного мастера по проверке качества ремонта вагонов на ПТМЗ, да и в парке тоже.

В 1985 году Татьяна Юрьевна переходит работать в технический отдел инженером-технологом. Наверное, нет такой работы в парке, с которой бы не справилась Татьяна

Юрьевна. Вот такой она человек, всегда спешит на помощь: нормы пересмотрит, технологию откроет, чертежи достанет, новую технику освоит, модернизацию внедрит и советом поделится.

Помимо основной профессии много сил вложено в профсоюзную работу, а это постоянная забота о людях, об их благополучии. До сих пор люди с благодарностью вспоминают вечера отдыха, встречи ветеранов, поездки в лес за грибами и ягодами, организованные в трамвайном парке им. Скороходова при непосредственном участии Татьяны Юрьевны Ройбу. Люди тянулись к ней всегда, человек она приветливый, веселый, отзывчивый.

Все эти годы Татьяну Юрьевну поддерживает и оберегает заботливый и любящий муж. С Анатолием Петровичем вырастили они прекрасных детей: сына и дочь.

При «слиянии» двух парков, в 2003 году, коллективы трамвайных парков им. Скороходова и Ланской объединились. С этого времени Татьяна Юрьевна работает в производственно-техническом отделе инженером-технологом 1 категории в Трамвайном парке № 5. Добросовестно относится к своей работе, пользуется заслуженным авторитетом. Татьяна Юрьевна - ветеран труда, имеет много благодарностей, награждена почетными грамотами. За работу в профсоюзе награждена Золотым знаком.

От имени коллектива парка и от всех друзей и знакомых желаем Татьяне Юрьевне здоровья, счастья, энергии и оптимизма.

*Пусть жизнь приносит радость
день за днем.*

И пусть успех сопутствует во всем!



«Если ждать, то только сидя»

Под таким заголовком в нашей газете 18 октября было опубликовано письмо читательницы газеты А. Кадышевич. В нем она, по поручению жителей микрорайона, просила оборудовать надлежащим образом трамвайную остановку, что расположена недалеко от роддома № 16. Дождаться трамвая стоя трудно как пожилым людям, так и молодым женщинам, которые приезжают в роддом на консультации, - мотивировала свое обращение в редакцию наша читательница.

На публикацию мы получили ответ из комитета по транспорту. Первый заместитель председателя комитета Н. Константинов, сославшись на ООО «Реклама-Центр», сообщил, что павильон ожидания городского пассажирского транспорта по адресу: Бухарестская ул. 158, будет установлен в этом году.

Трудное детство аристократа

Филимон принадлежит к древнему виду вьетнамских вислюбрюхих свиней. Но только сейчас он стал выглядеть соответствующе - у него появилось заметное брюшко. Полгода назад, когда пига увидели сотрудники парка дрессированных животных на Елагином острове, он больше походил на обычного поросенка-дистрофика.

О том, где родился Филя и кто его родители, история умалчивает. Когда он был совсем маленьким, его купила одна питерская семья и поселила у себя в квартире. Хозяева не подозревали, что мини-пига, несмотря на свое название, набирают до 100 кило. И когда Филимон начал расти, расстроились. Несчастного поросенка посадили на жесткую диету. Правда, на его росте это никак не отразил ось. Филя не потолстел, но вытянулся. Когда хозяевам Филимон надоел, его сплвали в детский зоокружок. Там Филя жил в клетке размером метр на метр. Юным зоологам стало жаль кабанчика, и его отдали на Елагин остров.

Свинское счастье

Здесь впервые за три года Филимон почувствовал себя счастливым. Для прогулок свину предоставили целый вольер и маленький домик. В нем Филя будет спасаться зимой от холода, а летом - от жары.

Первое время мини-пиг ел все без разбору. От обильного питания и витаминов уже через месяц у него появилась черная щетина, бока округлились, а взгляд повеселел.

Теперь он уже что попало не ест. На картофельные очистки, морковку и капусту смотрит с нескрываемым презрением. Правда, обратно не отдает. Закапывает в землю и сторожит свое "богатство". Из-за своей жадности чуть кролику ухо не откусил, когда тот пытался стачить с его территории бесхозный капустный лист.



2007		ТАБЕЛЬ – КАЛЕНДАРЬ			
		ЯНВАРЬ	ФЕВРАЛЬ	МАРТ	I квартал
понедельник	1 8 15 22 29	5 12 19 26	5 12 19 26		
вторник	2 9 16 23 30	6 13 20 27	6 13 20 27		
среда	3 10 17 24 31	7 14 21 28	7 14 21 28		
четверг	4 11 18 25	1 8 15 22	1 8 15 22 29		
пятница	5 12 19 26	2 9 16 23	2 9 16 23 30		
суббота	6 13 20 27	3 10 17 24	3 10 17 24 31		
воскресенье	7 14 21 28	4 11 18 25	4 11 18 25		
неделя	1 2 3 4 5	5 6 7 8 9	9 10 11 12 13	57/454	
раб. дней/часов	17/136	19/151	21/167		
		АПРЕЛЬ	МАЙ	ИЮНЬ	II квартал
понедельник	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25		
вторник	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26		
среда	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27		
четверг	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28		
пятница	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29		
суббота	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30		
воскресенье	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24		
неделя	13 14 15 16 17 18	18 19 20 21 22	22 23 24 25 26	62/493	
раб. дней/часов	21/167	21/167	20/159		
		ИЮЛЬ	АВГУСТ	СЕНТЯБРЬ	III квартал
понедельник	2 9 16 23 30	6 13 20 27	3 10 17 24		
вторник	3 10 17 24 31	7 14 21 28	4 11 18 25		
среда	4 11 18 25	1 8 15 22 29	5 12 19 26		
четверг	5 12 19 26	2 9 16 23 30	6 13 20 27		
пятница	6 13 20 27	3 10 17 24 31	7 14 21 28		
суббота	7 14 21 28	4 11 18 25	1 8 15 22 29		
воскресенье	1 8 15 22 29	5 12 19 26	2 9 16 23 30		
неделя	26 27 28 29 30 31	31 32 33 34 35	35 36 37 38 39	65/520	
раб. дней/часов	22/176	23/184	20/160		
		ОКТАБРЬ	НОЯБРЬ	ДЕКАБРЬ	IV квартал
понедельник	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31		
вторник	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25		
среда	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26		
четверг	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27		
пятница	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28		
суббота	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29		
воскресенье	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30		
неделя	40 41 42 43 44	44 45 46 47 48	48 49 50 51 52 53	65/519	
раб. дней/часов	23/184	21/168	21/167		
22 февраля, 7 марта, 30 апреля, 8 мая, 11 июня, 31 декабря рабочий день сокращен на 1 час.					

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. 3. Росси д. 1/3. Комн. 205. 209

Редактор: Александр Верховный. Тел. редактора: 710-44-93

Отпечатано в типографии «Победа» 197101, СПб .. Петроградская наб .31 Тел.: 703-35-24 E-mail: vit-print@mail.ru

Комп. верстка: Елсна Рассадникова

Подп. в печать 21.12.2006 г. Тир. 2000 экз. Зак. № 302