



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



ПОЧЁТНЫЙ ВЕТЕРАН ПРОФСОЮЗА ГОРЭЛЕКТРОТРАНС

15 сентября 2006 года 80-летний юбилей отметила замечательный человек

Лидия Ивановна Бобла.

С 1947 года трудовая биография Лидии Ивановны связана с городским электрическим транспортом. Успешно освоила профессию водителя трамвая и много лет водила трамвай по магистралям Северной столицы. 23 года работает в Совмещённом трамвайно-троллейбусном парке приемщицей трамваев. Ответственно и добросовестно выполняет порученное дело. В коллективе пользуется заслуженным авторитетом. За долголетний труд Л. Бобла присвоено звание "Ветеран труда горэлектротранспорта".

Лидия Ивановна более 59 лет является членом профсоюза. В 2005 году награждена медалью ФНПР "100 лет профсоюзам России". В юбилейный год со дня рождения Лидии Ивановны Бобла занесена в Книгу почёта Первичной профсоюзной организации ГУП Горэлектротранс. За долголетнее, непрерывное участие в деятельности профсоюзной организации Лидии Ивановне присвоено звание Почётный ветеран профсоюза Горэлектротранс.

Руководство парка и профсоюзный комитет, коллеги по работе поздравили Лидию Ивановну с днём рождения, пожелали крепкого здоровья и долголетия, вручили цветы и ценный подарок.

Хочется ещё раз сказать самые добрые слова в адрес этой скромной женщины. С днём рождения Вас, уважаемая Лидия Ивановна!

Галина ФЕДОСЕЕВА,
председатель профсоюзной
организации СТТП

АВГУСТ БЫЛ УДАЧНЫМ

Из всех летних месяцев в 4-м троллейбусном парке самым удачным считают август. Эксплуатационники справились с планом, который в начале месяца многим казался "запредельным", и "привезли" впервые выручку, которая превысила сумму 9 млн. рублей.

Фактически эта выручка почти такая же, как выручка двух других троллейбусных парков в сумме. Что и говорить, результат этот дался коллективу парка нелегко. С начала месяца и до середины накапливалось день ото дня отставание, и к 15 числу оно превысило 120 тысяч рублей. До середины месяца сказывались те же проблемы, что и в разгар лета, запредельная жара, разгар отпускного сезона резко снижали пассажиропоток на маршрутах. Несмотря на это, выпуск машин ежедневно был полным, и даже перевыпуски были. Такая тактика и принесла удачу. Положение стало постепенно меняться со второй половины месяца. Стали возвращаться с каникул школьники и студенты, оживился пассажиропоток, а с ним стала расти и выручка.

Расчет был правильным и доказанным на практике в предыдущие годы. Каждый день второй половины месяца давал прибавку в выручке. Руководители эксплуатации день за днем "ревностно" следили, как мед-

ленно "тает" к концу месяца задолженность к плану. Опасались, что таких "денежных" дней могло не хватить. Но вот и последняя пятнадцатка месяца. Здесь выручка "пошла" еще щедрее. При плановой норме за день в 302 тысячи рублей - 28-го августа выручили рекордную за месяц дневную сумму - 332 рубля. 30-го августа выручка была 329,8 тысячи, 31-го - 323 тысячи. План был даже перевыполнен почти на 59 тысяч рублей.

Больших закрытий на магистралях города в августе не было. Закрытия были только на 27-м маршруте, да и то по выходным дням, когда меньше дневное задание по выручке. Связано это было с ремонтом Невского путепровода. В выходные 27-й троллейбус из-за этого менял свой маршрут и шел от Сортировочной до ул. Доблести, дублируя частично другие маршруты 4-го парка: 29-й, 35 и 45-й. Это было неприятно, но в общем "не страшно", так как 27й - не самый доходный маршрут в 4м троллейбусном. Так продолжалось весь месяц.

Август был "самым отпускным" и для водителей 4-го парка. Поэтому пришлось ставку делать на сверхурочные смены.

Начало.

Окончание на стр. 2



Окончание.
Начало на стр. 1

Оксана БЕЛОЗЁРОВА

Ежедневно в этом месяце выходили в свой выходной по 18-20 водителей и по 10-15 кондукторов. И это стало тоже одним из факторов выполнения плана. За что начальник отдела эксплуатации 4-го парка Г.Г. Павел выразил свою благодарность водителям и кондукторам. Много сверхурочных смен отработали в августе, например, водители А.В. Ворончихин и А.В. Чернов, последний из них приехал трудиться из другого региона страны. Среди кондукторов отмечают В.В. Рожкова и С.В. Турову.

В августе, в первой его половине меньше было задержек транспорта из-за пробок. Но к концу месяца количество транспорта увеличилось на улицах весьма заметно. Увеличилось и число пробок на магистралях. Существенные задержки троллейбусов из-за этого были на Ленинском проспекте, пр. Стачек, Кубинской улице.

В конце июля поступили в 4-й парк 6 новых троллейбусов из Вологды. Это низкопольные машины, с электроникой. В начале августа они были выпущены на линию и показали себя неплохо. Новые машины были отданы передовым водителям, участникам конкурса профмастерства. «Получила» новую машину и победитель конкурса нынешнего года водитель Н.Т. Гасанова.

В августе в каждый будний день было всего 145 смен на выпуске, в выходной - 120 смен. Утренний выпуск в будний день - 85 троллейбусов, вечерний - 31.

Валидаторы теперь используются кондукторами на линии постоянно. Удалось преодолеть первоначальное негативное к ним отношение, и теперь все кондукторы пользуются ими без проблем. Налажен и ремонт этих приборов.

Валерий МЕЖОННЫЙ

**Лето, лето не кончайся!
Кто торопит так тебя?
Искубай нас в ясном солнце
на исходе сентября.
Чтоб в душе мы сохранили
свет и жар его лучей, чтобы
дольше не забыли твоих
теплых летних дней.
Не дари пока нам, осень,
золотой и медный цвет
и холодными дождями
не мочи весь белый свет.**

**„Бабье лето“ -
может, грубо выражение звучит;
только мы совсем не против,
коль оно нас посетит.**



Ксения Лаврикова - молодой водитель троллейбуса, пришла она в 4-й троллейбусный парк из Учебно-курсового комбината 18го августа 2004-го года. С самого начала трудилась старательно, осваивала "рогатую" машину, которую ей доверили, и троллейбусный маршрут, совершенствовалась профессионально. Начинающим водителям, как правило, дают машины не новые, прошедшие по улицам города многие тысячи километров. Но по мере роста мастерства, таких водителей "пересаживают" на более современные машины. Недавно так случилось и с Ксенией Лавриковой. Освободился троллейбус 4944, на котором несколько лет трудился опытный водитель Владимир Алексеевич Сауткин. 37 лет он был линейным водителем, из них 30 лет трудился в 4-м троллейбусном парке. А сейчас, выйдя на пенсию, Владимир Алексеевич перешел в перегонщики и продолжает трудиться в своем коллективе. Указанный выше троллейбус был закреплен за ним несколько лет. И В.А. Сауткин тщательно следил за его исправностью, старался, чтобы он имел ухоженный внешний вид.

Машина эта по нашим меркам не старая, она пришла в 4-й парк в 1999 году. Семь лет на линии - это совсем немного. И ей предстоит перевозить горожан еще десяток лет. Но делать это будет уже молодой водитель Ксения Лаврикова, принявшая этот троллейбус - словно эстафету - из рук старшего поколения. Теперь троллейбус 4944 закреплен за ней, она в ответе за его исправность и внешний вид. Чем лучше будет ухаживать за машиной, тем дольше она послужит. В 4-м троллейбусном парке стараются воспитывать молодых на тех добрых традициях, которые выработало старшее поколение.

Валерий МЕЖОННЫЙ
Фото Марины ВЛАСОВОЙ

По графику, подписанному директором СПб ГУП "Горэлектротранс", первым готовность к зиме среди всех обособленных структурных подразделений проверяют у Первого трамвайного парка. Поэтому у этого коллектива времени недели на две меньше для всех предзимних работ, чем у других парков. А это заставляет ценить буквально каждую рабочую минуту, использовать ее рационально.

Так и организована работа в цехе "Профилакторий". Подготовка подвижного состава к зиме здесь началась с 15 августа. Всего надо отремонтировать 135 вагонов. В техотделе Первого парка составлен график сдачи вагонов, который строго выполняется. Времено исполняет обязанности начальника цеха Елена Викторовна Кочнева, а вообще она по должности старший мастер этого цеха. Елена Викторовна главной проблемой на данном этапе считает нехватку ремонтников, в основном слесарей по ремонту подвижного состава. Их сегодня не хватает более 10-ти процентов. Подготовкой к зиме подвижного состава занимаются сейчас бригады технического осмотра, но они продолжают выполнять и ремонт на ТО-1 и ТО-2. За рабочий

они были

Первый трамвайный парк в последний месяц лета добился рекордного по предприятую результату, выполнив план по сбору выручки на 108,9 процента. С таким же темпом эксплуатационники парка продолжают трудиться и в сентябре. Уже в первую шестидневку этого осеннего месяца здесь сумели сделать "задел" по выручке, выполнив план 6-ти дней на 118,3 процента. А сам "задел" за те же 6 дней составил 278,5 тысячи рублей. Завидный результат, не всегда такую "сверхплановую сумму" удается собрать и за целый месяц. После такого начала надо было все силы приложить, чтобы "удержать удачу". Расчет был на то, что ажиотажный пассажиропоток конца августа удастся "сохранить" и в сентябре. Так и случилось. За пять дней до конца сентября в Первом трамвайном была хотя и напряженная, но вполне оптимистичная обстановка. Ведь месячный план к этому времени "держали" с плюсом на солидную сумму - 483 тысячи рублей. Значит, удалось не только удержать успех начала месяца, но и развить его и закрепить.

Разумеется, далось это не легко. Трудностей было немало. Например, еще в июне, готовясь к саммиту, горо-

ГОТОВИМСЯ К ЗИМЕ

день сдается к зиме по одному, а то и по два вагона. Но для подготовки к зиме приходится привлекать и бригады заявочного ремонта, суточных работников. У них и своих дел, как говорят, "под завязку". Но приходится "откликаться" на просьбу руководителя цеха, помогать своим коллегам-ремонтникам.

Положение в конце сентября осложняется еще отсутствием некоторых запчастей. Сегодня, например, не хватает электропечей, стеклоочистителей с поводками, шлангов БРТ, песочных рукавов, другого оборудования. Но ждать такое оборудование не будут, на это нет времени. Его установят потом, когда получат. А пока - занимаются другими работами. Идет как бы бесперывный трудовой процесс, и это позволяет малыми силами сделать много.

Е.В. Кочнева сообщает, что сегодня в цехе нет трансляторщика, он недавно уволился - не устроила зарплата. И теперь его работу выполняет мастер цеха. Электронщиков нет совсем, хотя трамваев с электроникой в парке уже больше десятка. Приходит

ся вызывать для ремонта электроники специалистов фирм "Чергос" или "Эпро". Но они очень загружены другой работой, поэтому неоперативны, их приходится подолгу ожидать. В цехе приспособились чистить пульты управления вагонов обычными домашними пылесосами. Это дает эффект, ведь за пультами накапливается много пыли, которая может стать причиной короткого замыкания.

Что касается рабочих "кадров", то, по сообщению начальника цеха, за два последних года цех покинули 4 квалифицированных слесаря по ремонту подвижного состава. Уходят они в автотранспорт, где выше зарплата. За эти же два года в цех не пришел ни один новый работник. И приходится растущие объемы работ выполнять за счет сверхурочных смен.

Сегодня хорошо трудятся, в частности, слесари по ремонту подвижного состава А.Б. Молин, С.А. Заботин, Ю.И. Сотарев. Все они имеют высокую квалификацию.

Среди проблем Елена Викторовна называет и такую: на ее большой цех выделена всего одна штатная единица уборщицы. Но одному человеку с таким объемом работ просто не справиться.

Валерий МЕЖОННЫЙ лидерами

тысяч в будни, 182 - в субботу. В воскресенье - поменьше. Сентябрьский план на 285 тысяч больше августовского, но и его можно "одолеть". А ведь кое-кто считает, что август по выручке это "пик" года. В Первом трамвайном доказывают, что это не так.

И это при существующих проблемах. Здесь недокомплект основных специалистов - водителей и кондукторов. Водителей, например, сейчас не хватает 84 человека, отсутствует практически каждый четвертый из них. Еще сложнее положение с кондукторами.

Их нужно 160 человек. Довольно много их ушло с января, частично ушли сами, частично увольняли за нарушения.

Сегодня в Первом трамвайном, как и в других парках, трудятся приезжие водители. Их около десятка. Работают неплохо, но и им уже надоели сверхурочные смены. Люди просто устали. Молодые водители тоже приходят, но "малым числом". В Учебном комбинате занимались 3 новичка. Один из них только что приступил к работе. Но два других "задержались на старте". Они не сдали ПДД, и теперь им предстоит повторный экзамен.

Валерий МЕЖОННЫЙ

Очередное заседание профкома Первичной профсоюзной организации предприятия состоялось 27 сентября. На нем присутствовали председатели профкомов всех обособленных структурных подразделений. Повестка дня была насыщенной, предстояло рассмотреть 20 вопросов. Отчитывались за то, что было сделано за истекший месяц. 2-го сентября состоялся Спортивный праздник, который на этот раз проводили в ДОЛ "Зарница". И в тот же день, здесь же, состоялось заключительное соревнование, проводимое в рамках Спартакиады профсоюза, посвященной 70-летию начала троллейбусного движения в нашем городе, - легкоатлетический кросс. Этим мероприятием данная Спартакиада была закрыта. Председатель Объединенного профкома Н.П. Силина напомнила собравшимся, что в сентябре продолжалась работа по организации отдыха трудящихся. В сентябре начались запланированные отчетные профсоюзные собрания в обособленных структурных подразделениях. Первое такое собрание состоялось в профсоюзной организации Троллейбусного депо. Работа профсоюзного комитета этого подразделения единогласно была признана удовлетворительной. В этот день, 13 сентября, на данном собрании, профком предприятия начал также запланированную акцию - чествование ветеранов профсоюзного движения.

Всего было отмечено профсоюзными наградами и денежными премиями 26 работников депо. Двое из них были "награждены" "золотыми" значками - за профсоюзный стаж, превышающий 50 лет, и 24 человека - "серебряными" значками, за стаж в профсоюзе более 30-ти лет.

С 14 по 24 сентября проходил Пленум Межре-

гионального комитета профсоюза, к которому относится и наша профсоюзная организация. Всего на нем присутствовало 28 представителей разных профорганизаций, относящихся к Межрегиональному комитету профсоюза. От нашей профорганизации в работе Пленума приняла участие Н.П. Силина. Она подробно отчиталась о работе нашей

профсоюз будет начислять ежемесячно определенную денежную сумму. И после ухода такого труженика на заслуженный отдых, ему будет выдана накопленная сумма. Таких Почетных ветеранов профсоюза сейчас на нашем предприятии работает 28 человек. Для всех них будут открыты накопительные фонды.

Были также намечены

ОТЧИТЫВАЕТСЯ ПРОФКОМ

профорганизации. Отчет этот был одобрен и вынесено решение: перенимать у нас опыт. С отчетами выступили представители и других профорганизаций.

Н.А. Леонтьева, Председатель профкома Межрегионального комитета, подробно рассказала о работе своего профкома, в том числе о правозащитных действиях. Как пример была представлена судебная победа в иске против одного из руководителей Кингисеппских предприятий, который попытался "не признавать профсоюз" вопреки профсоюзному закону.

Пленум уделил также внимание работе с молодежью в профорганизациях. 4-6 октября состоится Форум молодежи, в котором примут участие несколько молодых работников предприятия СПб ГУП "Горэлектротранс". На пленуме также отмечалось, что необходимо на местах, в низовых профорганизациях всячески "поднимать" статус профсоюзного работника, настойчивей вести разъяснительную и пропагандистскую работу с членами профсоюза.

На заседании профкома было объявлено, что созданы накопительные фонды для каждого члена профсоюза, чей стаж превысил 50 лет.

Таким труженикам

планы работы на следующий месяц. В частности, профком примет активное участие в праздновании 70-летия открытия троллейбусного движения в нашем городе, которое намечено на 20-е октября. Планируется также провести встречу профактива предприятия, посвященную юбилею троллейбусников. Она запланирована на 25-е октября и приурочена к следующему заседанию профкома. Профком также принял участие в праздновании Дня пожилого человека -1-го октября. На октябрь запланировано посещение концерта "Петербургская осень", спортивный праздник и поездка в Саблинские пещеры, на экскурсию.

Н.П. Силина рассказала также, что идут переговоры с руководителями города о повышении зарплаты на предприятии. Осталась решающая встреча по этому важному для всех нас вопросу, эту встречу планируется провести с Губернатором Санкт-Петербурга после 1 октября.

И.Н. Резвых доложил членам Объединенного профкома о том, как прошла нынешняя летняя детская оздоровительная кампания. В целом она прошла успешно, без каких-либо негативных инцидентов. Всего за четыре смены в этом году было выделено для отдыха детей в ДОЛ "Зарница" 683

путевки, из них 488 для детей сотрудников нашего предприятия и 195 - для внуков. Это немного меньше, чем в прошлом году. Тогда было выделено за весь сезон 699 путевок. Кроме "наших" детей в "Зарнице" отдыхали ребята из двух детских домов. Несколько заявок также было от "сторонних" организаций и от частных лиц. А всего за нынешний сезон в "Зарнице" отдохнули 855 детей.

Больше всего путевок для детей выделил трамвайный парк NQ 5 - 95 штук. На "втором месте" - Совмещенный парк - 89 путевок.

Во все четыре смены отдыха профсоюзом были организованы поездки родителей, чьи дети отдыхали в лагере, на родительские дни. Было проведено два выезда членов профкома в лагерь. Профком также выделял нуждающимся материальную помощь для частичной компенсации за путевки. Здесь подход был сугубо индивидуальным.

Два раза в каждую смену к детям в ДОЛ "Зарница" выезжали артисты с концертами. Территория лагеря была хорошо подготовлена, штаты воспитателей и других работников укомплектованы. Работали баня, комната гигиены, бассейн. Для детей устраивались разнообразные культурно-массовые и спортивные мероприятия, работали кружки. Для детей было организовано пятиразовое питание, притом в одну смену. Проверки представителями профкома велись в присутствии руководителей лагеря. Замечания высказывались сразу и тут же устранялись. В то же время были нарекания со стороны руководства лагеря на некоторых детей за несоблюдение ими режима отдыха.

На профкоме был рассмотрен ряд других вопросов.

Валерий МЕЖОННЫЙ

ИСК СУЛИТ БОЛЬШИЕ ДЕНЬГИ

Как юридически грамотно защитить через суд свои права, если они были нарушены

В судах всегда находится на рассмотрении много разных дел. Но судья в течение 5 дней со дня поступления искового заявления от вас должен что-то ответить.

Если вы чего-то хотите от человека или организации (образно говоря, чего-то от них "ищете"), то это на юридическом языке называется "иск". Иски - дело прибыльное, если подавать их с умом. Существуют люди, которые, выдвигая иски, хорошо на этом зарабатывают.

Но будьте осторожны

Каждый гражданин, считающий, что его права нарушены и ему за это что-то должны в денежной форме, может обратиться с иском заявлением в суд.

Многие думают, что, если их права нарушены, все вокруг им должны. Нет! Прежде всего, эти обиженные граждане должны государству - надо уплатить пошлину.

Так, при подаче искового заявления истец, если он не освобожден от уплаты судебных расходов (часть 1 статьи 89 Гражданского процессуального кодекса), обязан раскошелиться и уплатить госпошлину. Факт оплаты надо подтвердить соответствующей квитанцией из банка, которая приобщается к исковому заявлению.

Впрочем, вы можете поплакаться в жилетку и сказать, что денег на уп-

лату пошлины у вас нет. Правда, слезы придется подкрепить документами.

Если вы такой несчастный и в вашем иском заявлении содержится просьба об освобождении, отсрочке или рассрочке уплаты госпошлины, то к заявлению должны быть приложены документы, подтверждающие данную просьбу, в частности справка о вашей нищенской заработной плате (пенсии), справка о вашем жутком семейном положении и иные документы, характеризующие ваше бедственное имущественное положение.

Что делает ваш оппонент

Вот иск принят. И вы радуетесь, что скоро вашего ответчика разденут догола. Но не тут-то было! Учтите, что он вправе до принятия судом решения предъявить к вам встречный иск для совместного рассмотрения с первоначальным иском. Вы человеку говорите: "Ты мне должен рубль". А он вам в ответ - жесткую встречку: "А ты мне должен два рубля!"

А если ваш соперник начал распродавать свое имущество и вы чувствуете, что он скоро "ничего вам не будет должен", срочно принимайте меры по обеспечению иска. К таким мерам относятся:

1) наложение ареста на имущество ответчика,

ИСКОВОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ

Наименование суда

Наименование и место проживания(адрес)истца

Наименование и адрес ответчика

Формулировка: в чем нарушили ваши права

Обстоятельства, на которых истец основывает свои требования, и доказательства, подтверждающие их

Цена иска, если он подлежит оценке, а также расчет взыскиваемых или оспариваемых денежных сумм

Сведения о соблюдении досудебного порядка обращения к ответчику (сообщите, если вы неоднократно обращались к человеку "по-хорошему")

2) запрещение ответчику и другим лицам совершать определенные действия касательно предмета спора,

3) приостановление реализации имущества в случае иска об освобождении его от ареста,

4) приостановление взыскания по исполнительному документу, оспариваемому должником в судебном порядке.

Все действия лучше проводить с хорошим адвокатом.

Петр РОДИОНОВ

АНЕКДОТЫ

Глядя, как мама примеряет новую шубу из натурального меха, Вовочка заметил:

- Мама, а ты понимаешь, что эта шуба - результат ужасных страданий бедного, несчастного животного?

Мама посмотрела на Вовочку строго и ответила:

- Как ты можешь так говорить о родном отце?!



Сидит рыбак на берегу. Всплывает карась и спрашивает:

- Ты чего сидишь?

- Клева жду.

Карась держится за голову и говорит, дыша перегаром:

- Клево сегодня не будет, клево было вчера!



Встречаются двое приятелей.

Один говорит:

- Вчера прыгал с парашютом.

- И что?

- Что, что... Узнал, из какого места выделяется адреналин.



По деревне идет корова. Веселым, бодрым голосом кричит:

- А вот кому молочко свежее?!

Никто внимания не обращает. Корова:

- Сметанка, творожок, сливочки!

Никто ничего не покупает. Корова, грустно:

- Говядина, наконец...



На берегу реки сидят рыбаки. На другом берегу загорают обнаженные девушки.

20-летний рыбовод, откладывая удочки и залезая в воду:



- Так, я плыву знакомиться!

30-летний:

- Надо бы срочно плотик сделать! Сорокалетний:

- Пойду, лодку поищу!

Пятидесятилетний:

- Да ладно, они щас сами приплывут.

60-летний рыбак:

- А мне и отсюда неплохо видно.

ВОСПОМИНАНИЯ ВЕТЕРАНА

В Первом троллейбусном парке я отработал водителем с 18 ноября 1947 по 15 декабря 1993 г. сведения о работе в Трудовой книжке записаны на одной странице: "Принят в качестве ученика водителя ... переведен в качестве водителя троллейбуса ... уволен по состоянию здоровья ..."

В графу "Сведения о поощрениях и награждениях" внесено 52 записи.

В июне 1947 года начались мои занятия в Учебном комбинате. Группа наша состояла из демобилизованных фронтовиков численностью порядка 30 человек. Первое занятие началось с рытья траншеи для прокладки газа длиной 30 метров и шириной четыре метра. Учились мы около шести месяцев, потом месяц стажировки. Добрым словом вспоминаю учителей и наставников.

В ноябре 1947 года я вышел на самостоятельную работу, водил троллейбус ЯТБ-1, а за все 46 лет стажа отработал на всех моделях троллейбусов, которые эксплуатировал Первый троллейбусный парк: от названного ЯТБ-1 до ЗИУ-9. Поработал и на стеклянном троллейбусе под номерами "один" и "два" - подарок москвичей в честь 250-летия Ленинграда. За все эти годы отработал на всех маршрутах, которые относились к Первому парку, а это практически от маршрута № 1 до маршрута № 47 (до открытия других троллейбусных парков), но большую часть на маршрутах № 5 и № 10, Невских маршрутах. "Пятерочку" Иван Григорьевич Моргунов называл "житницей парка". Она, по сравнению с другими маршрутами, приносила самую большую выручку. Интервалы между машинами были одна-две минуты, четкость движения такая, что можно было сверять часы. В то время система оплаты водителя была построена так, что зависела и от регулярности движения. Если водитель не получал "регулярности", то он терял одну треть зарплаты.

Еще зарплата зависела от того, насколько водитель следит за своей машиной, за чистотой рабочего места (кабины), агрегатов. Большое значение имел внешний вид машины. А чистоту в салоне поддерживал кондуктор, поэтому экипаж машины должен быть сплоченный, дружный. Обращали внимание и на культуру обслуживания пассажиров. Поэтому подбор людей в экипаж - задача была не из легких. Должности "начальник маршрутов" тогда не было, поэтому все приходилось решать И.Г.

Моргунову, Бармину, Очерчук и другим руководителям парка.

Невские маршруты были эталоном культурного обслуживания пассажиров. Пятый маршрут любили "навещать" руководители ТТУЛа. М.Х. Сорока, войдя в салон с белой тряпочкой в руке, проверял чистоту сидений, стен, дверей салона. Он любил пообщаться с передовиками, иногда просил: "Познакомьте меня с диспетчером конечной станции "улица Ярославская" Галиной Меньшиковой, говорят у нее 100%-ная регулярность движения".

Молодые водители видели такое отношение к работе и старались соответствовать опытным старшим товарищам по работе, таким как И.В. Майоров, Г. Высоцкий, И.И. Котин, Н. Абрамов, И.Л. Попов и другие.

Надо иметь в виду, что в послевоенное время работать было намного сложнее. Улицы города не убирались от снега, не посыпались песком. В то время не было принято закрывать троллейбусное движение на время ремонта улиц. Делали просто укороченный маршрут с разворотом посередине улицы (Невский, Суворовский, Дзержинского) с оттяжкой токоприемников и ездили прямо по песчаному покрову во время их ремонта.

Послевоенные машины были старыми, вместо стекол - окрашенная фанера, кабины и салон не обогревались. Водитель в кабине держал соль и глицерин для протирки ветровых стекол, дабы предохранить их от замерзания. Контактная сеть имела множество специфических ограничений скорости от двух до пяти километров. Это и проезд изоляторов, и пересечений проводов с трамваем; и троллейбусные пересечения, стрелки (разъезды маршрутов) - все это надо было делать с полным отклонением токоприемников влево или вправо, смотря, куда надо было ехать. За правильным проходом токоприемника наблюдал кондуктор из салона в окно, и, если прошли токоприемник правильно, он давал сигнал (звонок) водителю. Зеркало заднего вида было одно - слева, справа не было. За посадку и высадку пассажиров отвечал кондуктор, без его сигнала водитель не мог отъезжать от остановки. Поэтому регулярность движения во многом зависела и от кондуктора.

За регулярностью движения строго следили ревизорские посты, а таких на маршруте "пятерки" было семь в оба направления.

Никаких буфетов на конечных

станциях не было, даже обеденное время в расписание не закладывалось. Водитель с кондуктором питались "всухомятку" во время стоянки в три-четыре минуты.

Рабочий день был тогда восьмичасовым, работали в две смены, и рабочий день получался по 11-12 часов в сутки. График: четыре дня отработал, а пятый - выходной. Четыре - в утро, затем четыре - в вечер. А если была производственная необходимость работать в свой выходной, то отказываться было нельзя, это считалось прогулом. А водителей тогда тоже не хватало.

Службки ходили утром и вечером - троллейбус, там, где было троллейбусное движение, а те, кто жил в стороне от этих улиц, - ходили пешком по 40-50 минут рано утром и поздним вечером в любую погоду. Мне приходилось ходить пешком по часу, и таких, как я, было большинство.

Вот в таких тяжелых послевоенных условиях мы работали и работали неплохо, парк завоевывал призовые места и в городе, и в Союзе. Мы соревновались с Москвой, Киевом, Кишиневом и другими.

За время моей работы водителем я наездил путь примерно равный 1 миллиону 250 тысячам километров. Получается, что я почти дважды съездил на Луну и обратно или объехал вокруг Земного шара.

За это время я помог получить профессию водителя десяткам учеников, они и сейчас работают во всех парках нашего города. В 50-60-е годы было такое обучение, как школа передового опыта, где обучались по 10 человек молодых водителей. Я был учителем в таких школах. Срок обучения составлял два-три месяца, за это время водитель-учитель должен был вести журнал учета посещений молодого водителя. В журнал вносились замечания и какая практическая помощь была оказана, делались отметки у диспетчера конечной станции, ставился штамп и отмечалось время нахождения с молодым водителем на линии. И все это в свободное время: свои выходные или после смены.

При поступлении учеником водителя я имел уже четырехлетний стаж члена КПСС. В партию вступил в Красной Армии в 1943 году. Как только я встал на учет в партийную организацию парка, так сразу же стал выполнять различные партийные поручения. Более десяти лет меня избирали членом партийного бюро. Работал

ТЕАТР, ЖИВУЩИЙ В РАЗНЫХ ПОКОЛЕНИЯХ

председателем Народного контроля парка, а затем - внештатным инспектором Московского района, где курировал транспортные организации. За активную работу в Народном контроле неоднократно поощрялся. Дважды избирался делегатом партийной районной конференции, а в 1960 году был избран членом РК КПСС Московского района.

С 1963 года - общественный инспектор по безопасности движения, принимал активное участие в Совете общественных инспекторов.

В 60-х годах мне пришлось быть членом комиссии по подведению итогов соцсоревнования Первого парка Ленинграда и Второго парка Москвы. Во Втором парке я обратил внимание на комнату "Трудовой славы". Я попросил директора парка показать, что в ней находится. Директор парка Н.В. Рубинский был учителем по специальности и тонко понимал воспитательное значение подобных вещей. Вот и создал такую комнату.

Я вернулся из Москвы и на отчетно-выборном партийном собрании рассказал об этой комнате. В частности, указал на недостатки в воспитательной работе. У нас все стены кондукторского зала увешаны приказами о наказаниях работников, молниями об авариях и ЧП, а о положительном мы не рассказываем, эта сторона у нас как будто отсутствует в коллективе. И привел пример воспитательной работы комнаты "Трудовой славы" в Москве. После моего выступления наша администрация выехала перенимать опыт москвичей, создали Музей трудовой славы и у нас тоже.

Работа водителя мне нравилась, и относился я к ней со всей душой. За свой труд получил четыре степени значков "За работу без аварий", значок "Отличник социалистического соревнования коммунального хозяйства РСФСР".

Вместе со мной в коллективе работали: жена В.С. Ханина, с 1948 по 1981 г., до ухода на пенсию. Брат - Н.М. Ханин, с 1952 г. по 1988 г., более 36 лет, его жена З.И. Ханина.

Сестра Е. М. Бюрюкова с 1946 года работала главным бухгалтером в АХО, ее муж Г.Л. Бюрюков - с 1948 года водитель троллейбуса. Сестра работает в трамвайном парке им. Коняшина, там же работала жена старшего брата А.М. Ханина - Клавдия Васильевна, с 1939 года, в блокаду, стаж у нее более 40 лет, по ее рекомендации и мы все пошли работать в ТТУЛ.

И.М. ХАНИН

Вблизи Финляндского вокзала, на берегу Невы, есть очень уютный, знакомый каждому жителю нашего города концертный зал. Именно на сцене этого зала мы часто можем увидеть заслуженных артистов, выдающихся поэтов и чтецов, которые с гордостью выступают в коллективе уникального, благотворительного театра "Родом из Блокады". Сейчас театр открыл свой тринадцатый сезон двухтысячным, как всегда бесплатным, концертом, посвященным трагичной дате начала Ленинградской блокады.

Накануне открытия сезона мне удалось побеседовать с заслуженным деятелем искусств РФ и заслуженным артистом России художественным руководителем театра "Родом из Блокады", профессором М.Л. Алпатовым.

- Макара Леонидович, чем характерен для Вашего театра 13-й сезон?

- Раньше ходило много мнений, что театр завершит свою деятельность к 50-летию Победы, а сейчас, как видите, театр открывает сезон своим двухтысячным юбилейным выступлением. Мы театр, живущий в разных поколениях! Секрет долголетия театра в том, что нам начали помогать сначала дети, затем внуки и даже правнуки блокадников, а это и есть жизнь театра, у истоков которого стояли поистине выдающиеся люди, такие как А.М. Нестеров, создавший общество жителей блокадного Ленинграда, живой классик скульптуры, яркий оратор - М.К. Аникушин (создатель знаменитого памятника Пушкину), известный ленинградский критик и публицист А.Я. Гребенщиков, Ким Измайлов - первый общественный директор театра. Еще у нас был очень любопытный человек - Иван Игоревич Иванов.

- Хотелось бы узнать подробнее о судьбе Ивана Игоревича ...

- Был он обыкновенным зрителем, но с очень трагической судьбой, которую отразил в одном из своих стихотворений поэт А. Молчанов. В блокаду у него умерла мать, сестры, жена и дочка, а на фронте погибли отец и братья. Сам он получил очень серьезные ранения на Синявинских болотах, но, к счастью, его спасла молодая медсестра, ставшая впоследствии

его женой. Их сын пошел по стопам отца, окончив Артиллерийское училище, в которое также поступил внук Ивана Игоревича, но вскоре сын погибает в Афганистане, в конце 1994 года он получает похоронку на внука, убитого в Чечне. Иван Игоревич остается один. Театр становится для него всем. Он много писал о нашем коллективе, ходил по разным инстанциям, отстаивая интересы театра с особой, данной ему от природы справедливостью.

- Скажите, пожалуйста, в чем особенность вашего творческого коллектива?

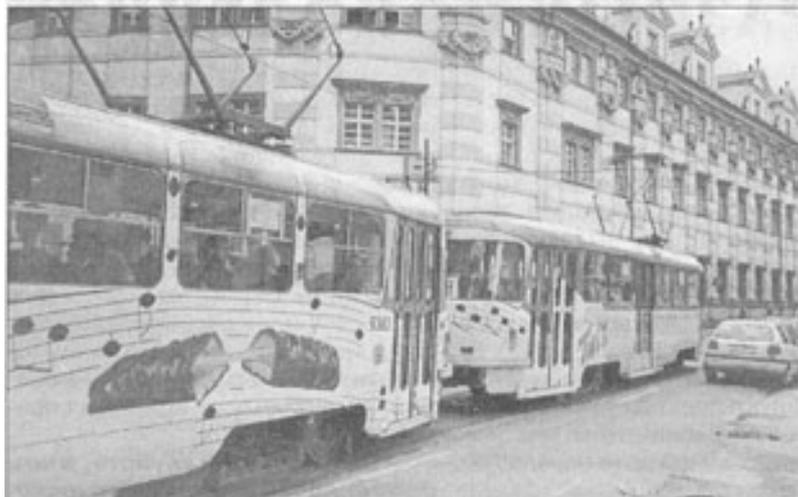
- Кредо нашего театра: зритель не платит за билет, а актер не получает гонорары. Многие говорили, что с таким творческим багажом и поистине ценными актерами мы бы уже достигли высоких финансовых успехов. Но не все измеряется деньгами! Зрителям театр продолжает жизнь, как и актерам на сцене. Для зрителей, в большинстве своем людей пожилых, важно видеть то, что о них помнят и их понимают, а для актеров сложно найти более внимательной и отзывчивой публики, чем та, которая собирается на спектаклях нашего театра. В связи с этим хочу вспомнить заслуженную артистку России Тамару Лапину, которая в восемьдесят лет подготовила спектакль "Ленинградские огоньки". Также стоит отметить огромный вклад в развитие театра, который внесла Людмила Ивановна Демидова, наш незаменимый директор. Будучи в прошлом музыкальным педагогом, она вовлекла много творческой молодежи, с энтузиазмом воспринявшей работу в нашем коллективе. Особенно хочется выделить такие имена, как Игорь Шипков, включенный в "золотую десятку" гармонистов России, Наталью Волченко, которая выступала на наших сценах еще дошкольницей, а сейчас она уже обладательница нескольких призов на музыкальных конкурсах.

- Я слышал, что Вы ставили спектакли с такими необычными названиями, как "Пушкин и Блокада", "Есенин и Блокада", "Маяковский и Блокада", расскажите о них ...

Начало.

Окончание на стр. 8.

Фото Александра ВЕРХОВНОГО:
Трамвай в г. Стамбуле .



Трамвай -это хорошо.

Северный олень в ЦПКиО



А олени - лучше!

Окончание.
Начало на стр. 7.

- Много недоумений и критических замечаний литературоведов вызвали эти постановки (ведь, честно скажем, эти великие поэты прямого отношения к блокаде не имели, но их творчество согревало блокадников и вселяло в них веру в Победу), но, познакомившись с трактовкой этих спектаклей, люди забирали свои слова обратно. Еще мы очень гордимся постановкой пьесы О. Берггольц и Г. Макогоненко "Они жили в Ленинграде". Эта известная постановка (концертная сокращенная редакция пьесы и режиссура З.В. Савковой и В.М. Мультипули) покорила сердца представителей всех поколений, она проходила в лучших концертных залах нашего города.

- Все эти спектакли, о которых Вы говорите, игрались в нашем городе. А были ли гастроли?

- Как и в Нью-Йорке, так и в Париже театр сопровождали аншлаги. В Нью-Йорке нам даже предлагали взять деньги: им было сложно понять благотворительное кредо нашего театра! Для них хорошо забытое старое звучало как новое, зрители со слезами на глазах просили о том, чтобы театр еще раз посетил их город.

- Какие проблемы сейчас стоят перед театром?

- Сейчас театр столкнулся с очень урезанным и мизерным финансированием. Нам денег хватает разве что на выпуск афиш, предва-

ряющих спектакли. Но все же верим и надеемся, что власти вспомнят о нашей благородной, благотворительной деятельности и поймут, как нам тяжело выживать в условиях рыночной экономики!

К нашей беседе с М.Л. Алпатовым подключается директор театра Л.И. Демидова:

- За сезон наш театр дает от 140 до 180 бесплатных концертов. За все время существования театра его посетило больше миллиона зрителей!

Я как директор театра хотела бы остановиться еще на двух обстоятельствах. Во-первых, напомнить Вашим читателям о том, какие почетные звания и титулы имеет наш театр. Мы являемся лауреатом Золотой книги Санкт-Петербурга, коллективным членом Петровской Академии наук и искусств, лауреатом благотворительного движения "Золотой Пеликан". А во-вторых, мне бы хотелось поведать вам о своего рода рекордсменах творческого долголетия, выступающих на сцене нашего театра. Это старейшая опереточная актриса Галина Семенченко (которой уже 97 лет) и блокадная, фронтовая певица Ольга Нестерова (она вскоре отметит свое 90-летие).

В заключение Л.И. Демидова и М.Л. Алпатов пригласили меня на юбилейный 2000-й концерт, посвященный трагичной дате начала Ленинградской блокады. Программа концерта приковала внимание всех собравшихся. Приветствия сменя-

лись музыкальными номерами, звучали стихи защитников нашего города - Николая Савкова в исполнении его сестры, мастера художественного слова З.В. Савковой, блокадного подростка Юрия Воронова, школьника блокадного Ленинграда Анатолия Молчанова (в исполнении автора), а также песни военных лет и песни о городе на Неве.

После концерта я осмотрел выставку, которая располагалась в фойе Концертного зала и посвящалась 65-летию начала Блокады. Организаторами выставки являлись следопыты и поисковые отряды разных поколений, проводящие раскопки на местах фронтовых сражений. Они обнаружили немало осколков и даже нашли медаль "За оборону Ленинграда". Видимо, награжденный ею в 1943 году солдат пал смертью храбрых.

Об одной из находок нельзя ни сказать. Поисковики нашли ствол румынского пулемета. Невозможно себе представить, что из него стреляли немцы, которые не использовали трофейное и чужое оружие. Значит, в блокаде нашего города принимали участие и румынские войска. Против нас сражались: финны, шведы, испанцы и даже бельгийские валонцы. Так, что давно пора перестать считать, что против нас воевали только немцы. И тем больше чести советским воинам, отразившим атаку всей Европы.

Денис ЛИСНЯК