



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



СОВМЕЩЕННОМУ ПАРКУ -25 ЛЕТ

У истоков создания Совмещенного парка стоял бывший Генеральный директор ТТУЛа Юрий Николаевич Горлин. По его распоряжению все трамвайные и троллейбусные парки принимали участие в создании нового парка. Коллектив создавался здесь "сборный", были в Совмещенный парк откомандированы из других парков ремонтники, водители, другие специалисты. Это имело и свои минусы: часто другие директора отдавали сюда не лучшие свои кадры. В новом коллективе возникли проблемы с дисциплиной, назревали разнообразные конфликты. Все это негативно отражалось на работе. Пришлось руководству настойчиво преодолевать эти препятствия. Коллектив формировался нелегко.

Подвижной состав тоже подбирался здесь необычно. Троллейбусы передали из других парков. А зима 1981-1982 годов, с затяжными оттепелями, вывела из строя бывшие здесь трамваи марки ЛМ-68. Помощь Ленинграду оказала Москва, отправив в наш город 250 вагонов марки КТМ. Около двухсот из них попали в Совмещенный парк, ходили на линии долгие годы.

С 2002 года в парк стали поступать вагоны типа ЛМ-99К Петербургского трамвайно-механического завода. А с конца прошлого 2005 года в Совмещенный парк стали поступать асинхронные вагоны. Сейчас в парке асинхронных вагонов 21 единица, больше, чем в любом другом нашем трамвайном парке. Это трамваи, насыщенные электроникой. Вагоны КТМ отработали в парке 24 года, полтора отпущенных им срока по нормам эксплуатации. И сейчас еще на линию выходят 11 парничков типа КТМ. А вообще их сегодня в Совмещенном 80 штук. Большинство подлежит списанию. Общее количество вагонов в парке сейчас 180. Как уже говорилось, 80 из них - это старые КТМ, 31 - ЛМ-68М, отданные сюда из других парков. 47 вагонов типа ЛМ-99К, 21 асинхронный - "Пчелка", и еще один такой пока на заводе.

Василий Зиновьевич Лупанов работает здесь 22 года. Пришел в 1983 на должность главного инженера. Ненадолго уходил в Службу подвижного состава. А с 1989 он стал директором парка. Примечательно, что на эту должность его избрал трудовой коллектив на волне демократических преобразований.

Коллектив под его руководством окреп, стал успешно решать поставленные задачи. Преодолевал кризис 90-х годов и понемногу "набирает обороты" сегодня. Были заметные удачи и в нынешнем году. Например, Совмещенный парк в августе и в сентябре "привез" рекордную месячную выручку по всему предприятию СПб ГУП "Горэлектротранс", обойдя такие результативные в этом смысле парки, как 5-й и 8-й трамвайные. Планы же по выручке сейчас очень напряженные. Для их выполнения приходится вводить в действие все новые резервы. Делают пере выпуск, люди работают сверхурочно и т.д.

В октябре план идет напряженно, но в выходные дни за счет перевыпуска удается сделать задел на неделю. На 16 октября парк шел по выручке с плюсом на 36 тысяч рублей. Дела в этом смысле лучше у трамвайщиков, троллейбусники же слегка отстают. К этому есть свои причины. Впрочем, по словам В.З. Лупанова, "болячки" у них такие же, как и у других парков. Много закрытий на городских магистралях, особенно по троллейбусу. Потому и "везут" троллейбусники поменьше. У трамвайщиков же сейчас нет таких больших закрытий.

К 100-летию Санкт-Петербургского трамвая, к 29 сентября 2007 года, на проспекте Провознения будет создана ускоренная трамвайная трасса. Реконструкция ее ведется частями.

В парке сегодня 1078 рабочих и 86 инженерно-технических работников.

Окончание на стр. 2

Тридцатого октября 2006 года коллектив единственного в стране Совмещенного трамвайно-троллейбусного парка отметит свой знаменательный юбилей. Позади много трудовых побед, выдающихся достижений. А если брать от "рождения", то это возраст расцвета.

Накануне юбилея мы встретились с директором парка Василием Зиновьевичем Лупановым, попросили рассказать о работе предприятия.

История парка начинается с конца 60-х - начала 70-х годов, когда решались вопросы выделения участка для строительства. В то время отказались от новых трамвайных парков, а троллейбусные никто не запрещал - вот так и родилась идея о создании этого "гибрида", ставшего весьма удачным для ТТУЛа. Дополнительные трамваи городу были очень нужны, особенно в северо-восточной части, где разворачивалось жилищное строительство. А с помощью данной идеи удалось вместе с троллейбусами на линию вывести десятки новых трамваев. Спрос пассажиров на пере возки был удовлетворен. И чиновники того времени остались при своих интересах: ведь новый парк был, строго говоря, не трамвайным.

Окончание.
Начало на стр. 1

По численности это один из самых больших коллективов в СПб ГУП "Горэлектротранс". Штатное же расписание парка предполагает всего 1500 работников. При дефиците кадров почти в 25 процентов, этот коллектив справляется с поставленными руководством СПб ГУП "Горэлектротранс" задачами. Здесь много прекрасных работников, специалистов высокой квалификации, настоящих мастеров своего дела.

Троллейбусов сегодня в парке 86 единиц. Обновление их идет медленно. В нынешнем году пришли два новых троллейбуса из Вологды. Помогает модернизация, которую ведет Троллейбусное депо. Сегодня оно принимает больше заказов от парков.

За последние годы появилось кое-что новое в оборудовании цехов и участков. В Совмещенном парке впервые освоили, а потом передали свой опыт другим паркам по обточке на токарном станке колес трамвайных тележек. После обточки на карусельном станке, как это делалось раньше, необходима еще была

сложная процедура центровки колес - чтобы устранить их "бой". На токарном же станке эти операции совмещены.

Парк был построен и вошел в строй 30 октября. 1981 года. Но многое еще требовало "доделок". Год за годом все это доделывали, приводили в порядок, частично своими силами, а кое-что централизованно. Доделывали приямки, отопление, в трамвайной малярке сделали механизированные лестницы-стилюги, которые значительно облегчили покраску вагонов. Много было рационализаторских предложений, вводили испытательные стенды. В последние годы, когда поступали вагоны ЛМ-99 с пневматикой, пришлось в парке организовать воздушную мастерскую по ремонту пневматического оборудования. Ее раньше в парке не было. Пришел подвижной состав и с электроникой. Но здесь, по мнению директора парка В.З. Лупанова, нужно совершенствовать и делать более оперативным сервисное обслуживание, так как в парк "много специалистов-электронщиков не придет". Но при сервисном обслуживании парку необходимо иметь резерв

электронного оборудования, чтобы подвижной состав в ожидании ремонта не стоял, а ходил на линии. Ремонт же электронного оборудования должна заниматься специализированная организация.

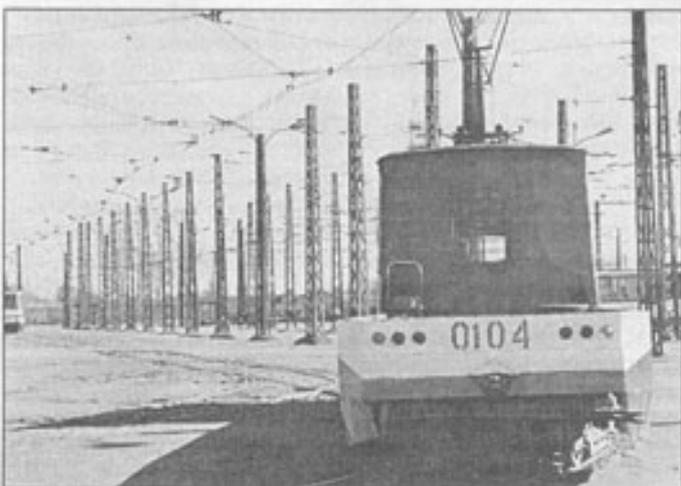
В преддверии знаменательного юбилея мы с удовольствием представляем слово директору Совмещенного трамвайно-троллейбусного парка Василию Зиновьевичу Лупанову. Вот что он сказал: "Хочу поздравить с наступающим юбилеем, 25-летием нашего единственного в России Совмещенного трамвайно-троллейбусного парка, весь его коллектив, всех его тружеников: кондукторов, водителей, ремонтников, специалистов, руководителей, подсобников, уборщиц, инженерно-технических работников. Все мы делаем общее дело, и это наш общий коллективный профессиональный праздник! Желаю всем крепкого здоровья, счастья и благополучия в личной жизни и новых трудовых успехов!"

Редакция газеты присоединяется к этим поздравлениям и добрым пожеланиям!

Валерий МЕЖОННЫЙ
Фото Марины ВЛАСОВОЙ



Проходная парка



Зал кондукторов и водителей

ТАКАЯ МАЛЕНЬКАЯ БИБЛИОТЕКА

Бiblioteca Совмещенного трамвайно-троллейбусного парка расположена в уютной комнате метров 30. Библиотекарь Наталья Николаевна Шевченко работает здесь всего 5 лет, имеет высшее техническое образование. Начинала в этом парке с оператора ЭВМ, но затем перевелась сюда, осуществив свою давнюю мечту. Возможно, к книгам "позвали" гены "литературной" фамилии.

Весь книжный фонд составляет 5 500 томов. Это немного, некоторые из нас и дома имеют такие библиотеки. Но интересна она не количеством, а подбором книг. Подбор почти универсален. Чего здесь только нет. Разнообразная классическая русская и советская художественная литература представлена десятками известных имен. Очень востребован сегодня Ф.М. Достоевский, корешки его книг стоят на полках с "прогалками" между томов. Л.Н. Толстой, напротив, выстроен плотными рядами. Его "берут" реже. Другие русские классики по востребованности распределяются между ними.

Советская художественная "сияет" во всем блеске социалистического реализма, весьма переоцененного теперь. Паустовский стоит нетронутым, другие авторы тоже залежались - таково веяние времени. Почти полностью представлен В. Астафьев, последний "живой" критик ушедшего строя. В. Пикуль, за которым "гонялись" в советское время, здесь "пухнет" на полках своими внушительными томами. Бери - и погружайся в "историю", забыв обо всем на свете. А

такие классические тома, как "Каменный пояс" Е. Федорова, которые мы в свои школьные годы "проглатывали", забыв об учебе, сегодня никого не заинтересуют. Молодежь скорее посмотрит легковесный сериал "Никита Демидов" на ту же тему.

Бросаются в глаза таблички иностранной литературы: Китай, Венгрия, Испания, Греция - от названия стран просто рябит в глазах. Широко раскинулась на одном из стеллажей латиноамериканская литература, вспомним Жоржи Амаду, Рикардо Гуиральдеса, Ромуло Гальегоса. Мы считали себя настоящим счастливыми в свои "шестидесятые", что имели таких "проводников" в путешествиях по Южной Америке. Теперь они никому не нужны. Экзотика, законсервированная на книжных полках, в ожидании любителя, не более.

Есть разделы "Философия", "Психология", "Литературоведение", "Искусство". Детективы - от Юлиана Семенова до современных. Они более востребованы сегодня. Много книг по физкультуре и спорту, о воспитании детей. Поэзия русская, советская и зарубежная представлены целой полкой. Есть естествознание, другие естественные науки. Есть и классики марксизма-ленинизма, забытые надолго. Маркс, Энгельс, Ленин, даже Бухарин. Есть и словари: русско-французский, орфографический и др. Много книг по истории нашего города и России. Есть собрание журналов, популярных в 70-90-е годы: "Юность", "Иностранная литература" и другие. Там пульсировала и застыла на полках бурная

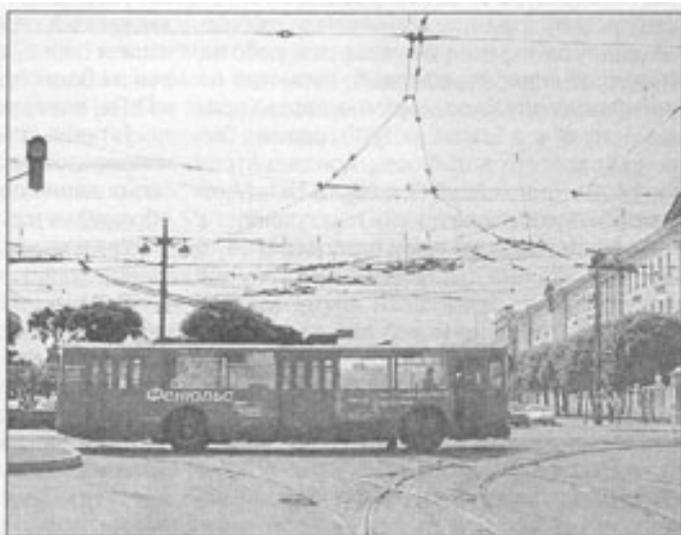
политическая и общественная жизнь - от "шестидесятников" до "перестройки".

Но всего не перечислишь, что есть на полках этого крошечного зала. Вспоминается Н.В. Гоголь с его: "Чего только нет на той ярмарке ... " И здесь своеобразная ярмарка читательских вкусов, впрочем, немного устаревших. Здесь я понимаю библиотекаря Н.Н. Шевченко. Бросить бы все, "зарыться" в книги месяца на три - отчитаться всласть за потраченные на "суетную текучку жизни" годы. Но и сегодня это только мечта. Жизнь ставит приоритетные задачи, которые надо решать. И только в такой "уютной" библиотеке с радостью вспоминаешь, что, к счастью, в школьные годы, забросив уроки, отдал чтению "малую толику" времени.

Сегодня здесь около ста постоянных читателей, в основном это наши кондукторы. Среди них, особенно женщин, много любителей "жизни-эксаца", представленного в романах (за неимением полноценной реальной жизни). "Культурный слой" кондукторов такой, что среди них немало людей с высшим образованием и есть даже с двумя высшими. А нагрянувший капитализм так и не дал им желаемого когда-то качества жизни, как и всем нам. Чтение - единственное спасение от такого "раздвоения сознания". И хорошо, что есть такая библиотека.

На маленькой площади библиотеки размещаются еще несколько выставок с фотографиями. А книги постоянно пополняются за счет читателей, которые их сюда приносят. Уже негде их размещать.

Валерий МЕЖОННЫЙ



ПОЗДРАВЛЕНИЯ ВЕТЕРАНОВ ПРОФСОЮЗА

Семнадцатого октября в 6-м троллейбусном парке состоялся концерт в честь ветеранов профсоюза. Как известно, Объединенный профком решил в этом году отметить тех работников предприятия, которые верны профсоюзу, имеют большой профсоюзный стаж. Почетными ветеранами профсоюза именуются те, кто в рядах профсоюза не меньше 50 лет. Ветеранами - те, у кого профсоюзный стаж превысил 30 лет. В некоторых обособленных структурных подразделениях предприятия уже прошли подобные празднования.

В назначенное время в актовом зале 6-го парка собрались "виновники торжества" - ветераны профсоюза. Их было около трех десятков. Приехали руководители Первичной профсоюзной организации предприятия, был приглашен на мероприятие также директор 6-го троллейбусного парка А.В. Морозов.

Началось мероприятие с выступления исполняющей обязанности председателя профкома 6-го троллейбусного

парка Л.П. Овчаренко. Она сердечно поздравила ветеранов, назвала их "золотым фондом" профорганизации. Отметила, что их профсоюзный стаж неразделим от трудового стажа, что эти люди десятилетиями самоотверженного труда отдали предприятию. Например, Е.И. Крылова отдала предприятию и профсоюзу 45 лет своей жизни. В коллективе 6-го парка немало таких, кто здесь трудится по 30 и более лет и все это время состоит в профорганизации. Благодаря этим людям сохранились в коллективе замечательные трудовые традиции, которые помогают выполнять поставленные задачи.

Затем к ветеранам обратилась Председатель Первичной профсоюзной организации предприятия Н.П. Силина. Она отметила, что данное мероприятие приурочено к 70-летию открытия троллейбусного движения в нашем городе. Затем Нина Павловна информировала собравшихся о работе профсоюзной организации. В конце своего выступления Н.П. Силина сердечно поздравила

ветеранов профсоюза с 70-летием начала троллейбусного движения, пожелала всем здоровья, благополучия, успехов в дальнейшей работе.

Далее приступили к вручению значков и удостоверений "Ветеран профсоюза". Под аплодисменты собравшихся они были вручены 24 труженикам парка.

Затем Н.П. Силина отметила А.В. Морозова, директора 6-го троллейбусного парка - за сотрудничество с профсоюзной организацией, и Л.П. Овчаренко, исполняющую обязанности председателя профкома парка - за организацию данного мероприятия.

Затем собравшимся был предложен небольшой концерт классической музыки. На рояле произведения композиторов Баха, Бетховена, Шуберта исполнил работник парка Н.И. Теплый. Его игра была отмечена дружными аплодисментами, возгласами: "Молодец!" и "Браво!"

После этого ветераны профсоюза были приглашены на банкет.

Валерий МЕЖОННЫЙ

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

26 октября 2006 года исполнилось 55 лет со дня рождения инженеру по охране труда Цветковой Татьяне Фёдоровне.

Свою трудовую деятельность в Троллейбусном парке №1 она начала 18 апреля 1977 года с должности техника-технолога в Производственно-техническом отделе. Проявив умение работать с документацией, подвижным составом и оборудованием предприятия, а также показав инициативу в выполнении работы, со 2 ноября 1981 года была назначена на должность старшего инженера-технолога в этом же отделе. 25 февраля 1985 года переведена на должность инженера по охране труда.

Ее подход в общении с людьми, а также умение спросить с человека выполнение ее предписаний (при том, что никаких "любимчиков" не было, если это касается работы, то со всех спрос одинаковый, несмотря на огромное количество друзей в парке) привели к тому, что 1 октября 1989 года она была избрана на должность председателя профкома Троллейбусного парка №1. Многие работники парка до сих пор приходят к ней в гости и от всей души благодарят за то хорошее, что она для них сделала будучи в то время, на должности председателя профкома. Никто не может забыть те дружные поездки по городам России, организованные для работников парка.

С 6 сентября 1993 года и по настоящее время работает на должности инженера по охране труда.

Татьяна Фёдоровна замечательный человек-профессионал своего дела, "ходячий

справочник"; так иногда ее называют коллеги по работе; женщина наделенная красивой и отзывчивой душой, которая увлеченно и преданно работает во благо предприятия, не терпя фальши и предательства.

Мы в Вас ценим прямоту, нравственную цельность личности. Находясь рядом с Вами, мы становимся светлее и мудрее. Благодаря Вашей неиссякаемой энергии души, упорству, инициативе и настойчивости (а это очень ценно в наше время), постоянному стремлению к совершенствованию своих знаний Вы многое сделали для парка.

Вы всегда готовы советом и делом помочь своим друзьям и сотрудникам, с удовольствием передаете свой богатейший жизненный опыт. Нет ни одного человека в нашем парке, который не был бы благодарен за Ваш труд и отношение к людям, да и в ГУПе, наверное, тоже.

Татьяна Фёдоровна поистине светлый человек, заботливая мать, которая любит своих двоих детей, работающих в парке, и обожает внука.

Уважаемая, обожаемая наша Татьяна Фёдоровна!!!

В этот знаменательный день Вашего юбилея мы искренне хотим пожелать крепкого здоровья на долгие годы, семейного счастья, уверенности в завтрашнем дне, терпения, оставаться всегда цветущей и жизнерадостной, несмотря ни на что. Трудитесь с нами долгие годы.

**Дружный коллектив
Троллейбусного парка №1**



ОНА ВОДИЛА ТРОЛЛЕЙБУС С 1944 ГОДА

Ольга Александровна Колосова приехала из эвакуации в Ленинград сразу после снятия блокады. Немного погодя пошла искать работу. Случилось так, что ей встретился инспектор электротранспорта. "Знаешь, что такое троллейбус?" спросил он у девушки. "Слышала, но ездить на нем не приходилось". "Иди к нам в ТТУЛ, обучись специальности водителя". Так в апреле 1944 она оказалась в 1-м троллейбусном парке, на ул.

Сызранской. Пока набиралась группа учащихся, пришлось работать на очистке территории парка. Велась и подготовка к открытию троллейбусного движения. Ольга Колосова помогала Е.В. Гузинову перегонять "рогатые" машины с покраски в парк. Свободных помещений было мало, и группа будущих водителей обучалась на чердаке депо. Через несколько месяцев начался экзамен. Ольгу Колосову так пристрастно и долго экзаменовал главный инженер Я.А. Рейфер, что коллеги-преподаватели даже одернули его: что, мол, ты к ней пристал. Но у него был свой расчет: Ольга Колосова была единственной в группе, имеющей десятилетку (в то время это считалось интеллигенцией), и ей он прочил другую должность. Но не получилось. Ей предстояло стать водителем. Экзамен Ольга сдала блестяще, а вот вести машину побаивалась. На стажировку попала к водителю Рите, красавице-латышке. Та знала слабость своей ученицы, и поклялась, что "все равно сделает из нее водителя".

Однажды в учебном рейсе неожиданно с наставницей случился припадок. "Отключаясь", Рита потребовала взять управление стажерку. Так неожиданно для себя Ольга Колосова впервые повела троллейбус. Вела машину от Мойки у горбатого мостика до площади Восстания. Все обошлось благополучно. "Припадочная", как ни в чем не бывало, пришла в себя, хитро улыбнулась. И Ольга поняла: это была лишь уловка, чтобы заставить ее взяться за руль. Рита ее похвалила: "Ты хорошо ведешь. И теперь ты будешь водителем".

Сама Ольга Колосова стала водить троллейбусы с 12 сентября 1944 года, дату она запомнила точно. Вначале по 1-му маршруту: "Красная площадь - Площадь Труда". Затем этот маршрут продлили на Петроградскую сторону, по проспекту Щорса. Потом Ольга Колосова освоила 5-й маршрут. Сначала



были машины марки ЯТБ-1. Водить их было не только трудно, но даже "страшно" - таково было состояние дорог в послеблокадном городе. Возле лавры у пл. Александра Невского (в то время это - Красная площадь) на трассе была гора с крутым понижением в сторону домов, она вся была "залита" льдом, и доехать до кольца было невозможно: машину вело прямо на дома. Приходилось снимать водителю верхнюю одежду и подкладывать под колеса. Городские улицы убирались крайне плохо. Для этого не хватало ни сил, ни людей. Таких опасных мест на трассах было много. Бульвар Профсоюзов, например, среди девчонко-водителев - а были водителями одни девчонки - назывался "Бульваром смерти". Так много там было налелей. И чтобы проехать, приходилось покидать машину, самой срубить этот лед. Иногда помогали пассажиры. Из-за этих налелей рвались провода, проваливались колеса, падали штанги. Только срубивш измерзший лед - на следующую смену он снова намерзнет. Особенно "ненавидели" девчонки-водители троллейбус марки ЯТБ-2 - за его длинный тормозной путь. Такая конструкция приносила много проблем, была не раз причиной несчастных случаев. Но не у Ольги Колосовой. Однажды Ольга "проявила инициативу": взяла у дворников песок и подсыпала на скользкое место. Обозленные дворники избили ее. Рыдая от обиды и боли, она стала советить их, подложила под колеса машины свою одежду. Тогда жестокие хозяева дворов отмякли душой, попросили прощения. И стали подсыпать песок на трассу.

В то время много было в городе автомашин, особенно военной техники. А люди, пешеходы, ходили по городу, как попало, без всяких правил. И это тоже осложняло работу водителей

троллейбуса, надо было следить, чтобы никто не попал под колеса. Зимой замерзали окна троллейбусов. Водителям выдавали для их очистки всего щепотку соли, ее хватало не надолго. А потом - снова морозная пелена на окнах, мешавшая видеть дорогу. Приходилось выходить, оттирать окна, потом продолжать путь. Боялись водители и бомбежек, ведь вражеские снаряды еще "залетали" в город.

Питание было скудным, по карточной системе, и все девчонки-водители ослабели, но выполняли тяжелую работу. Смены были длинные, по 12-14 часов. Проблемы были и с доставкой домой после смены. Для этого не хватало транспорта, и часто приходилось после смены идти домой пешком. Однако, не смотря на все трудности, водители на трассах старались "давать скорость, давать безаварийность". Троллейбусы ходили и перевозили пассажиров. Оглядываясь назад и вспоминая то тяжелое время, Ольга Александровна сама удивляется: "Как же мы тогда работали? Кошмар!"

Уходила война и ее последствия, налаживалась мирная жизнь, развивалось троллейбусное движение в нашем городе. Ольга Александровна Колосова продолжала трудиться водителем, работала и в 4-м троллейбусном парке. О.А. Колосова награждена медалью "За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов", имеет много поощрений, юбилейных наград. Она ветеран труда и ветеран нашего предприятия. Сейчас она на заслуженном отдыхе. Хочется поздравить О.А. Колосову с 70-летием начала троллейбусного движения в нашем городе и пожелать ей крепкого здоровья!

Валерий МЕЖОННЫЙ
фото Марины ВЛАСОВОЙ

СПОРТИВНЫЙ ПРАЗДНИК

Спартакиада Первичной профсоюзной организации ГУП "Горэлектротранс" в честь 70-летия открытия троллейбусного движения в Санкт-Петербурге завершена. Подведены итоги, названы победитель и призёры профсоюзной спартакиады. В сороковом номере газеты "Петербургские магистрали" опубликована статья "Итоги спартакиады профсоюза". Венцом спартакиады стал спортивный праздник, на котором чествовали лучших участников соревнований.

На праздник, который проходил 7 октября, профсоюзный комитет пригласил 80 спортсменов. На двух автобусах участники прибыли в оздоровительный центр "Северный склон", расположившийся в окрестностях Токсова. Прекрасная солнечная погода выдалась в тот день. С хорошим настроением участники прибыли на стадион, где были проведены турниры по футболу и различные эстафеты и конкурсы. Всех участников праздника распределили на 6 команд, было предложено придумать название и девиз каждой команде. В трёх секторах стадиона начались состязания. Болельщики дружно поддерживали свои команды. Организаторы праздника продумали и предложили интересные эстафеты с мячом, хоккейными клюшками. Увлечённо проходили конкурсы "Перестрелка", "Пингвин", "Теннис", соревнования по перетягиванию каната.

Главный судья праздника Елена Макаридина подвела итоговые результаты по всем конкурсам и эстафетам. Бесспорным победителем праздника стала ко-

манда Трамвайного парка № 8, капитаном которой был 12-летний Дмитрий Назаров. Дима успешно справился с обязанностями капитана. Коллектив парка ещё раз подтвердил, что не случайно стал победителем Спартакиады Первичной профсоюзной организации ГУП "Горэлектротранс" в честь 70-летия открытия троллейбусного движения в Санкт-Петербурге.

После окончания соревнований всех участников праздника пригласили в ресторан оздоровительного центра "Северный склон" на церемонию чествования спортсменов. Председатель Первичной профсоюзной организации ГУП "Горэлектротранс" Силина Нина Павловна поздравила спортсменов с окончанием профсоюзной спартакиады, пожелала не останавливаться на достигнутых результатах, постоянно заниматься спортом и принимать участие во всех спортивных соревнованиях.

Затем Н. Силина вручила Дипломы профсоюзной организации и кубки победителям и призёрам в соревнованиях по плаванию, шахматам, мини-футболу и легкоатлетическому кроссу.

Профсоюзный комитет за активное участие в спартакиаде в честь 70-летия открытия троллейбусного движения в Санкт-Петербурге наградил 19 лучших спортсменов Почётными грамотами Первичной профсоюзной организации ГУП "Горэлектротранс" с вручением поощрительной выплаты. Среди награждённых - заместитель начальника 6-го отделения Службы движения Кривицкая Валентина

Александровна, которая участвовала во всех 6 видах соревнований. Это абсолютный лидер. Профсоюзный комитет отметил успешные выступления в спартакиаде Фёдорова Юрия и Павлова Дмитрия, Высоцкого Владимира и Фёдорова Александра, Сергеенко Вадима и Фокина Сергея, Шинкаренко Нины и Рубцовой Ольги, Шеломяновой Галины и Прокофьевой Нины, Лелюшкина Анатолия и Назарова Михаила, Жукова Евгения и Мартынова Владилена

Сорока шести участникам спартакиады объявлена благодарность профсоюзной организации и вручены поощрительные выплаты.

Участникам спортивного праздника был предложен обед, состоялась дискотека. Посетили на территории оздоровительного центра мини-зоопарк, в котором обитают бурый медведь, страусы, гуси, кролики и экзотические куры. Участники праздника полюбовались красотами Кавголовского озера, некоторые с удовольствием в нём искупались. Сделаны фотографии на память.

Спортивный праздник закончился. Но спортивная жизнь продолжается. Совсем скоро профсоюзный комитет планирует начать соревнования в рамках подготовки к 100-летию открытия трамвайного движения в Ленинграде - Санкт-Петербурге.

Игорь РЕЗВЫХ,
заместитель председателя
Первичной профсоюзной
организации ГУП
"Горэлектротранс"



**Оксана
БЕЛОЗЁРОВА**

Наш "Горэлектротранс" - огромная и сложная структура,
И тысячи людей своим трудом дают ей жизнь,
Троллейбус и трамвай здесь важные фигуры:
и вся вокруг них работа, как тут ни прикинь.

Весь подвижной состав к работе подготовь
и устрани любую неисправность,
Чтоб мог на линии он вновь и вновь
везти людей и доставлять им радость.

Составь маршрут, к нему и расписание,
Учитывая пассажирский весь поток,
Чтобы вовремя трамвай или троллейбус
приехать к остановке каждой смог.

Исправить повреждение сети
летит машина нашей аварийной службы.
Контактный провод протянуть иль проложить пути
"на раз" специалисты смогут, если нужно.

А о водителях скажу строкою красной:
Все знают, в "Горэлектротрансе"
Водитель, что электробог –
работать день и ночь готов
по городской сети маршрутной
и в снег, и в дождик проливной,
и в гололёд, и в листопад
ведёт состав свой подвижной.

Кондуктор каждый наш - психолог,
и труд его, ох, не простой,
Чтоб пассажир им был доволен
и выручкой - парк родной.

Кипит работа в "Горэлектротранс",
И трудятся прекрасные здесь люди.
И в юбилей троллейбуса так хочется сказать:
"Пусть жить электротранспорт вечно будет!"

И новыми составами сверкая,
Пускай троллейбусы, трамваи мчат
по городским удобным магистралям.
Пусть процветает "Горэлектротранс"!



НАША АВТОБАЗА

Среди основных профессий нашего предприятия главным можно выделить кондукторов, водителей, слесарей, работающих с трамваями и троллейбусами. Но не стоит забывать и о тех людях, без деятельности которых нельзя представить себе нормальное функционирование трамвайных и троллейбусных путей, ремонт контактной сети и железнодорожного полотна, доставку продуктов на удаленные кольцевые станции и перевозку трамвайщиков и троллейбусников к месту работы. И все это лежит на плечах сотрудников Автобазы.

Автобаза была образована в 1937 году и на сегодняшний день насчитывает 268 единиц техники. Из них 45 легковых автомобилей, 55 автобусов, 72 грузовые машины, 86 единиц специального аварийного транспорта и 10 автомобилей технической помощи.

Большинство сотрудников Автобазы люди опытные, и стаж их порой насчитывает десятилетия. Жарова Раиса Серафимовна работает на Автобазе с 1969 года в должности диспетчера. Именно от работы диспетчера зависит жизнь Автобазы. 8 вечернее, ночное время, в случае аварии,

диспетчер должен оперативно среагировать на происшествие и принять должное решение. В обязанности диспетчера входит и работа с путевой документацией, без которой немыслима организованная работа водителей.

Когда я зашел в диспетчерскую к Раисе Серафимовне, мое внимание сразу привлекло обилие комнатных растений, которые словно погружали в домашний уют. По словам Раисы Серафимовны, коллектив у них очень дружный, люди часто ходят к друг другу в гости. "И с водителями у нас никогда не возникало конфликтов, все друг друга очень хорошо знают и с пониманием относятся к чужим проблемам", - говорит диспетчер.

Следующим выдающимся работником Автобазы является Петров Михаил Петрович, работающий водителем-наставником в 3-й автоколонне. Его стаж насчитывает 30 лет, и работает он с 1976 года. 8 его трудовой деятельности ярко выделяется период, когда он был председателем цехового комитета, именно тогда он хорошо зарекомендовал себя в работе с общественностью. И этот бесценный опыт помогает Михаилу Петровичу проводить инструктажи и делиться профес-

сиональными навыками с молодыми водителями.

Лельчук Геннадий Борисович работает на автобазе с 1980 года. Сейчас он является начальником автоколонны NQ 3. В его автоколонне работает 115 человек. Острой нехватки кадров на данный момент нет, персонал хорошо укомплектован. В сфере деятельности Третьей автоколонны входит продуктивное обеспечение кольцевых станций, обслуживание трамвайных и троллейбусных маршрутов специальными аварийными машинами-"автовышками" (автомобили, способные поднимать ремонтников к контактному проводу) и работа специализированного автотранспорта на тяговых подстанциях.

Начальником Второй автоколонны является Горганов Юрий Дмитриевич, его стаж 45 лет. Он начинал свою работу на Автобазе в должности водителя, потом занимал пост начальника технического отдела, а уже позже стал начальником автобусной автоколонны № 2, в обязанности которой входит переозаправка водителей и кондукторов. В автоколонне работает 85 человек. Большинство автобусов очень изношены и требуют замены. Юрий Дмитриевич считает необходимым восстановление практики капитального ремонта кузовов.

И наконец, начальником Первой автоколонны является Матвеев Анатолий Александрович. С 1971 года он работал электриком на подстанциях по всему "Горэлектротрансу", а потом, как и большинство его коллег, начал свою работу на автобазе водителем. Первая автоколонна - своеобразный рекордсмен по числу работающих в ней человек. Сейчас в колонне трудится 148 рабочих. В распоряжении Первой автоколонны находятся аварийные и легковые машины.

Ко Дню автомобилиста хочется поздравить всех сотрудников нашей Автобазы и пожелать трудовых результатов и благоприятной обстановки на дорогах.

Денис ЛИСНЯК

