



35 лет – ВОЗРАСТ ПЕРСПЕКТИВНЫЙ

Первого февраля в актовом зале 4-го троллейбусного парка состоялось торжественное чествование этого обособленного структурного подразделения. Парку исполнилось 35 лет, и к назначенному времени сюда стали собираться руководители электротранспортного предприятия во главе с Генеральным директором СПб ГУП «Горэлектротранс» А. Н. Александровым, руководители парков и служб, ветераны и труженики 4-го парка.

В назначенное время ведущий открыл праздник, поздравив всех собравшихся с 35-летием 4-го троллейбусного парка, и предоставил слово директору парка Н. И. Петрову. Николай Иванович поприветствовал и от души поблагодарил всех, кто пришел на это мероприятие.

Затем Николай Иванович подробно, в деталях, напомнил всем о пройденных его коллективом трех с половиной десятилетиях - с 1-го февраля 1986-го года, когда из ворот парка вышли на линию первые троллейбусы и до нынешнего 1-го февраля 2007-го года, когда 4-му троллейбусному исполнилось 35 лет. Директор парка называл конкретные сроки введения в строй отдельных участков, цехов и подразделений парка, поступления новых машин, побед и достижений коллектива за истекший период. Он назвал десятки фамилий передовиков, внесших свой вклад в развитие парка, добившихся высоких результатов в труде. Перед собравшимися практически прошла вся история этого обособленного структурного подразделения. Директор также

поведал о том, как менялось и развивалось производство, какие новые технологии применялись с течением времени, как парк лидировал среди других структурных подразделений предприятия - по внедрению этих технологий. А также директор рассказал о том, как развивался и «наполнялся» трудовой коллектив парка. И сегодня здесь 18 человек работают со дня открытия парка, а 189 - работают в парке более 20-ти лет. Не забыл директор и о трудностях, которые пришлось пережить его коллективу. В последнее время стала намечаться стабильность, - отметил Н. И. Петров, - но сегодня время непростое - жесткая конкуренция со стороны других городских перевозчиков». И все же, по словам директора парка, его коллектив способен и сегодня добиваться высоких результатов в работе и доказывает это на деле. В заключение своей речи Н. И. Петров поблагодарил всех работников парка за добросовестный труд, поздравил всех с 35-летием и пожелал здоровья, благополучия и новых успехов в работе.

Затем слово предоставили Генеральному директору СПб ГУП «Горэлектротранс» А. Н. Александрову. "Добрый день, уважаемые коллеги, друзья! - начал свою речь Александр Николаевич - Как быстро летит время! Кажется, еще недавно газеты писали о том, что в Кировском районе открылся самый большой в городе троллейбусный парк, а сегодня мы отмечаем его 35-летие. Это не юбилей, но, учитывая значимость вашего коллектива, руководство СПб ГУП «Горэлектротранс» решило достойно отме-

тить эту дату. Ваш парк работает стабильно и добивается высоких результатов в своей производственной деятельности. Много нового начиналось в вашем парке.

Водители парка из года в год становятся победителями городских конкурсов профессионального мастерства и призерами Общероссийских конкурсов. 21 год коллективом парка руководит Н. И. Петров, проявляя в этом нелегком деле старание и терпение. Сегодня другие экономические отношения, но коллектив парка делает все, чтобы добиться высоких показателей в работе. Поздравляю всех работников 4-го троллейбусного парка с 35-летием, желаю здоровья, благополучия, новых трудовых успехов, и чтобы вы достигли новых больших юбилеев!» Речь Генерального директора электротранспортного предприятия была принята дружными аплодисментами.

Затем начались награждения передовых работников 4-го троллейбусного парка. Начальник Управления по персоналу И. И. Пузыревский зачитывал фамилии награжденных, и они выходили к трибуне, где им вручали Почетные грамоты, денежные премии, подарки и цветы. Одним из первых Грамотой Комитета по транспорту был награжден директор 4-го троллейбусного парка Н. И. Петров. А всего различными грамотами были отмечены многие десятки тружеников парка самых разных профессий, рабочие и руководители. Десятки работников парка были отмечены различными поощрениями - приказом Генерального директора СПб ГУП «Горэлектротранс» А. Н. Александрова. Часть грамот вручал он сам.

Живые цветы вручали каждому награжденному, и когда они расселись по своим местам, зал чем-то напоминал живой цветник. -

Далее начались поздравления от руководителей других обособленных структурных подразделений предприятия. Н. И. Петров, директор 4-го троллейбусного парка, принимал от них дружеские поздравления, подарки и цветы. Эта акция приветствовалась бурными аплодисментами. Награжденные фотографировались группами, с руководством предприятия и парка. Была сделана общая фотография и всех руководителей ОСП предприятия.

Чествования лучших тружеников 4-го троллейбусного парка, их награждения перемежались концертными номерами петербургских артистов, принятых залом с большим одобрением.

Валерий МЕЖОННЫЙ





ФОТО Е. А. МОЛДАВСКОГО

ПЕТЕРБУРГ ИЗ ТРАМВАЙНОЙ СТОЛИЦЫ ПРЕВРАТИТСЯ В АВТОМОБИЛЬНУЮ

Администрация города намерена в течение ближайших четырех лет сократить протяженность трамвайных линий на треть. Зато для автомобилистов делается все возможное - их «развязывают» и «окольцовывают».

Все должно быть мирно, просьба не падать, - пошутил в начале пресс конференции вице-губернатор Санкт-Петербурга Александр Полукеев. Однако затронутые им темы были совсем нешуточные. «В этом году петербургскому трамваю исполнилось сто лет, примерно на такой возраст он и выглядит» - снова пошутил Александр Полукеев и сразу же посерьезнел. - Я специально ездил в трамваях и могу сказать: их состояние ужасно! Необходимо сократить маршрутную сеть, где она не нужна, где ездят один-два человека. По нашему мнению, в течение ближайших четырех лет надо сократить протяженность трамвайных линий на 30%. Создана специальная группа, которая исследует напряженность трамвайной маршрутной сети».

Рельсы кончатся

Одновременно с «трамвайной чисткой» планируется провести капитальный ремонт трамвайной сети Петербурга. Программа коснется не только тех улиц, на которых трамвайные пути пролегают по асфальтовому покрытию, но и тех, где их движение обособлено (в Купчино, на «Гражданке»). На эти цели в бюджете Пе-

тербурга на 2007 год предусмотрено 500 миллионов рублей.

Также будет обновлен подвижной парк. Для этих целей в 2006 году было закуплено 30 новых вагонов, в 2007 году планируется приобрести еще больше. Будут закуплены трамваи с низкой подвеской, чтобы пожилые горожане могли легко входить в транспорт. Также в новых трамваях будет предусмотрен заезд инвалидовных колясок.

«Кое-где трамвайные пути уже сняли и никто не жаловался», - отметил вице губернатор. Однако на форумах «Фонтанки» данная тема - одна из самых популярных, наши читатели исписали 117 страниц! Недавнее снятие трамвайных путей на Новгородской улице и через Большеохтинский мост вызвали негодование «безлошадных» петербуржцев и удовлетворение у автомобилистов. Последних Полукеев и порадовал. Он с удовольствием рассказал о достижениях дорожного хозяйства.

Кольца затягиваются

Кольцевая автодорога будет работать в 2008 году на полную загрузку, будет запущено 8-полосное движение в полном объеме и на всех участках до Московского шоссе. Это обещают сделать ко дню рождения города. Запланирована реконструкция Дунайского проспекта, с выходом через Софийскую улицу на КАД. «В будущем Дунайский проспект сделаем частью уличной дорожной сети, связывающей Кировс-

кий, Московский, Фрунзенский и Невский районы, и запретим на нем проезд грузовиков» - отметил вице-губернатор Александр Полукеев.

Движение по Южному участку трассы Западного скоростного диаметра планируется открыть также в 2008 году. Новая трасса разгрузит улицы, ведущие к Морскому порту. Также делается развязка на Краснопутиловской улице, на пересечении с железнодорожными путями в Автovo. Будет восстановлен вантовый мост на проспекте Александровской фермы. Развязку построят и на Приморском шоссе у «СуперСивы».

Намечены работы на Пискаревском проспекте, реконструкция путепровода через станцию Ручьи. Начнется в этом году строительство развязки этого проспекта с КАД. «К 2009 году мы получим хорошую магистраль от КАД к центру города, с учетом Орловского тоннеля», - отметил Александр Полукеев.

С мостами тоже все в порядке. В августе заканчивается ремонт моста Лейтенанта Шмидта. Улучшится связь с Васильевским островом, заканчивается проектирование и начинается строительство моста через Неву в створе 22-23 Линии.

Под конец вице-губернатор отметил проблему парковок-перехватчиков, которые не решат проблему перегруженности центра города. «В центре Петербурга паркуется 61 тысяча машин ежедневно и их число только увеличивается, - сказал чиновник. - Надо офисы из центра убирать».

Георгий **КАРЧИК**,
Фонтанка.ру

БАСТОВАТЬ - ТОЛЬКО ПО СПИСКУ

Правительство Санкт-Петербурга определило виды работ, которые должны выполняться предприятиями транспортной отрасли даже в случае проведения забастовки. В гарантированный список не попал городской транспорт - автобусы, троллейбусы и трамваи могут сократить объемы перевозок более чем в пять раз. А вот протестующие работники дорожных служб обязаны будут продолжить расчищать улицы от гололеда.

Признавая право работников на забастовку, Трудовой кодекс РФ предусматривает специальные ограничения. Предприятия, деятельность которых связана с безопасностью людей, обеспечением их здоровья и жизненно важных интересов общества, должны продолжать работать. Например, нельзя в одночасье объявить забастовку операторам атомной станции, медикам «Скорой помощи», пожарникам, служащим МЧС и т.д. Определяют списки федеральные ведомства, а субъект Федерации их уточняет - утверждает свой Региональный перечень минимума необходимых работ.

В отношении работников транспорта соответствующий приказ Министерство издало еще два года назад, но только 23 января 2007 года правительство Санкт-Петербурга определило, как надо перевозить пассажиров и грузы в случае объяв-

ления забастовки водителями автобусов или трамваев, машинистами метро, пилотами самолетов, матросам кораблей и т.д.

Согласно региональному перечню, перевозки городским пассажирским транспортом (автобусами, трамваями, троллейбусами, метро) могут быть сокращены до 20 процентов от объема государственного заказа. Кроме того, работники, например, трамвайного парка могут вообще прекратить работу, если докажут, что есть альтернативный перевозчик на тех же маршрутах.

Дорожные и коммунальные службы, забыв о трудовых спорах, должны обеспечить безопасность движения - устранять дефекты и бороться с последствиями бесхозяйственности и зими. Авиадиспетчеры лишены права на забастовку, а пилоты уже взлетевших самолетов не вправе прекращать работу до посадки. Такие же требования предъявлены к работникам внутреннего водного и морского транспорта, а водители междугородних автобусов обязаны до начала забастовки доставить пассажиров в пункт назначения. Обязаны работать и грузовые автотранспортные предприятия, обеспечивающие деятельность учреждений здравоохранения и доставку питания в детские учреждения. Не имеют права бастовать работники заводов,

на которых ремонтируются корабли Военно-Морского флота.

Кто и как должен работать уже в конкретной ситуации будут договариваться забастовочный комитет и работодатель (руководство метрополитена, авиакомпании и т.д.). О предупредительной часовой забастовке работодатель должен быть уведомлен не менее чем за три дня, о длительной - за десять. В течение этого периода стороны с участием районной администрации будут формировать список остающихся на работе. Если конфликтующие не найдут компромисса в этом вопросе, спор разрешает Комитет по транспорту Санкт-Петербурга - такие права ему делегировало городское правительство.

При необеспечении минимума необходимых работ (услуг) забастовка может быть признана незаконной, а работники привлечены к дисциплинарной ответственности. Работодатель вправе взыскать с забастовочного комитета также все причиненные убытки (включая упущенную выгоду).

Трудовой кодекс РФ действует уже почти пять лет, а федеральные ведомства утвердили соответствующие списки для 17 отраслей. Но только сейчас правительство Санкт-Петербурга определило региональный минимум.

Антон **ОДЫНЕЦ**,
специально для «Фонтанка.ру»



Александра Россамахина и Галину Кожуковскую (в девичестве Россамахина) в Первом трамвайном парке знают как веселых и задорных людей, которые никогда не унывают. Всю свою жизнь они отдали нашему предприятию, и теперь продолжают трудиться на его благо.

Детство и юность Александра и Галины прошли в поселке Леспромхоз Кировской области. В семье Россамахиных было четверо детей, два брата и две сестры.

- Так как у нас с Галей небольшая разница в возрасте, мы повсюду были вместе, - говорит Александр Леонидович. Так и прошли рука об руку всю жизнь.

По окончании десяти классов Галина приехала в Ленинград, по направлению год училась в ПТУ № 112 на слесаря-электрика. А уже потом, по распределению, попала в Первый троллейбусный парк. В том же году она вышла замуж, а через год родила сына. Уже после декретного отпуска Галина Леонидовна перешла в Первый трамвайный парк. О чем до сих пор не жалеет.

Отслужив в армии, вслед за старшей сестрой, в 1983 году Александр отправился покорять Питер. Вероятно, по примеру Галины, он тоже решил связать свою судьбу с электро транспортом. В учебном комбинате освоил профессию водителя трамвая. Спустя несколько лет перешел в депо на должность аккумуляторщика. Потом еще раз вернулся к работе водителя, но аккумуляторы, как говорится, взяли свое, так с 90-го года и по сей день Александр Леонидович следит за их функционированием.

Все в парке знают, что сестра и брат Россамахины - музыкальная семья, ни одно мероприятие здесь не проходит без их участия. Галина прекрасно поет, а Александра вообще можно смело назвать виртуозом, он играет на шести музыкальных инструментах. Нужно отметить, что такая музыкальность не случайна, ведь вся

ВСЮ ЖИЗНЬ ВМЕСТЕ

семья, по их признанию, очень музыкальна. Отец играет на гармошке и балалайке, старший брат на гармошке и баяне, а все женщины замечательно поют. А уж когда все собираются вместе, их встреча превращается в большой концерт. Увлечение музыкой началось с раннего детства.

- Помню, когда мне было около пяти, старший брат научил меня играть на гармошке, - говорит Александр Леонидович.

Как и все малыши, Саша был непоседлив, и азы музыки давались с большим трудом. Брат, пригрозив ему, что не пустит гулять, можно сказать заставил выучить первую в его жизни песню - «Яблочко», за что Александр и по сей день, ему благодарен. А уже после этого, ручки маленького Саши сами стали тянуться к инструменту.

- Помню, как на санках возила Сашу в детский сад, а он никогда и нигде не расставался со своей любимой гармошкой - говорит Галина Леонидовна. - В детском саду не было музыкального работника, и Саша с успехом заменил его, он играл своим сверстникам на гармошке, тем самым, становясь центром всеобщего внимания.

Прознав о таланте мальчика, в дом Россамахиных приезжали даже с телевидения и предлагали родителям отправить юный талант в город, для дальнейшего его развития. Но мать, жалея сына, решила, что подобные перегрузки вредны для еще не сформировавшегося организма. А «сценической жизни» хватало и дома. В семь лет Александр уже выступал в Доме культуры, в больнице, на свадьбах, и на многих других мероприятиях. Так маленький мальчик стал зарабатывать свои первые деньги.

Внимание! Поэтический конкурс!

Администрация СПб ГУП «Горэлектротранс» и Профсоюзный комитет нашего предприятия объявляют поэтический конкурс.

Его цель — выбрать стихи для Гимна, посвященного 100-летию Петербургского трамвая. Музыка к Гимну будет написана на лучшее стихотворение.

Автор текста, ставшего Гимном, будет отмечен премией в сумме 3000 рублей. Установлены также две поощрительные премии: 2000 рублей и 1000 рублей.

Удачные стихи будут опубликованы в газете «Петербургские магистрали».

Желающих принять участие в конкурсе просим присылать свои поэтические произведения до 01 Мая 2007 года по адресу:

191023, СПб, ул. Зодчего Росси д. 1/3, ком. 506.

Профсоюзный комитет «Горэлектротранс».

С пометкой «Поэтический конкурс».

(Также можно передать в профсоюзный комитет своего структурного подразделения.)

Организационный комитет конкурса

После восьмого класса Александр решил ехать в Киров и поступать в культпросветучилище. Но попытка не удалась, так как музыкант-самоучка не знал нотной грамоты. Пришлось вернуться домой, заканчивать десятилетку. Не теряя времени, Александр организовал свой вокально-инструментальный ансамбль, выступая в нем и в роли руководителя, и в роли музыканта (сначала играл на гитаре и ударных, а потом на клавишных). А Галя, естественно, стала солисткой коллектива.

С приходом в парк, стали принимать активное участие в художественной самодельности коллектива. А Александра многие вообще называют «гвоздем программы». Они и в дальнейшем собираются радовать всех своим музыкальным творчеством.

- Мы уже готовим праздничный концерт, посвященный 100-летию петербургского трамвая, - в один голос говорят Галина и Александр.

Что касается работы, то и здесь они в передовиках. Уже на протяжении нескольких десятилетий к своей работе они относятся внимательно и добросовестно, за это оба удостоены звания «Ветеран труда».

- Очень легко работать, когда рядом родной человек, - говорит Галина Леонидовна. - Ведь всегда знаешь, что у тебя есть надежная опора.

Александра и Галину связывают не только родственные узы, но и любовь к музыке, а, как известно, с ней все неприятности кажутся меньше, а радость умножается. Остается лишь пожелать им крепкого здоровья и неиссякаемой жажды жизни!

Танзиля Исянбаева

После нескольких лет ожесточенной борьбы за права ленинградцев, переживших блокаду, Петербург добился принятия федерального закона о выплате дополнительных пенсий блокадникам.

Однако чтобы получать ту или иную сумму, пожилые ленинградцы теперь должны проходить медицинское освидетельствование для получения той или иной степени инвалидности. Так, законодатели в очередной раз не сумели проработать исполнение благих инициативы.

Как сообщил заместитель председателя Комитета по здравоохранению Владимир Жолобов, из 183 тысяч жителей блокадного Ленинграда 63 тысячи человек инвалидности не имеют. Часть граждан из оставшихся

ПЕНСИЮ ДАДУТ НЕ ВСЕМ?

120 тысяч (самым молодым жителям блокадного Ленинграда сегодня за 65 лет) вполне имеют право на повышение степени инвалидности. От нее-то и зависит доплата: по первой степени - 443 рубля, по второй - 673 рубля, а по третьей - 1133 рубля.

Можно было бы решить, что такое разделение продиктовано желанием сэкономить бюджетные деньги. Однако на деле затраты получаются куда большие, чем если бы пенсии получили все блокадники без исключения. Дело в том, что если осматреть 63 тысячи неосвидетельствованных блокадников, да еще пересмотреть хотя бы половину из освидетельствованных 120 тысяч

(то есть всего 123 тысячи человек), то только это будет стоить 92 миллиона 250 тысяч рублей. При этом в каждом из 111 муниципальных образований придется открыть пункты освидетельствования, для которых понадобится не менее 500 человек медперсонала и 370 часов рабочего времени.

"То, что вторую пенсию будут получать только те блокадники, которые имеют степень инвалидности - неправильно» - считает депутат Законодательного Собрания Санкт-Петербурга Игорь Риммер. Об этом он заявил на пресс-конференции "Как помочь блокадникам?".

Напомним, что в соответствии с принятым Госдумой федеральным законом около 60 тысяч жителей блокадного города, не являющихся инвалидами, остались вне действия данного закона.

Теперь депутат предлагает изменить статью 16 федерального закона, чтобы лицам, награжденным знаком "Житель блокадного Ленинграда", предоставлялось право на одновременное получение двух пенсий: трудовой пенсии по старости и пенсия по инвалидности. Предлагаемые изменения позволят жителям блокадного Ленинграда, имеющим инвалидность, получать вторую пенсию вне зависимости от степени инвалидности в размере 200 % размера базовой части трудовой пенсии по старости, предусмотренной ФЗ «О трудовых пенсиях в Российской Федерации».

Евгений РОСТОВЦЕВ

35 ЛЕТ ЗА «ШТУРВАЛОМ» ТРАМВАЯ

Накануне нового 2007 года отметил 35-летие своей трудовой деятельности на предприятии Александр Валентинович Цыпкин. Поступил он водителем в 8-й трамвайный парк 28 декабря 1971 года. Три с половиной десятилетия «бороздил» на трамвае многочисленные городские улицы и проспекты, перевоза пассажиров. Освоил практически все маршруты названного парка, быстро добился высшей квалификации в своей профессии - 5-го водительского разряда, что соответствует 1-му классу. Он хорошо изучил вверенный ему подвижной состав и долгие годы трудился без замечаний и дорожно-транспортных происшествий. Как вспоминает заместитель директора парка по эксплуатации А. М. Казенкин, с водителем А. В. Цыпкиным у них «вообще не было никаких проблем».

Руководство электротранспортного предприятия и 8-го трамвайного

парка по достоинству оценило многолетний добросовестный труд А. В. Цыпкина, присвоив ему в апреле 1995 года почетное звание «Ветеран труда СПб ГУП «Горэлектротранс». А в августе прошлого 2006 года Александр Валентинович был отмечен руководством в очередной раз - к своему 60-летию юбилею. Уже несколько лет он официально считается пенсионером, но пока не собирается оставлять свой водительский «штурвал». Намерен трудиться и дальше, пока есть здоровье и силы. Ведь нелегко порвать с любимой профессией, которой отдано столько времени и сил. И коллектив давно уже стал для А. В. Цыпкина совсем своим. Так для опытного водителя, только недавно «разменявшего» седьмой десяток лет, продолжают трудовые будни, подтверждающие его собственное мнение, как и мнение многочисленных коллег по работе,

что он еще нужен и принесет много пользы электротранспортному предприятию. Александр Валентинович из той категории наших ветеранов, которая внесла свой весомый вклад в нужное для города и пассажиров дело и продолжает работать дальше с той же интенсивностью, что и в молодые годы.

И пусть пример этого «беспроблемного» водителя послужит тем, кто только начинает осваивать основную профессию наших трамвайных парков. Пусть водительская молодежь пронесет на годы вперед эстафету профессионального мастерства, добросовестного отношения к делу, терпения и выдержки, принятую из рук таких наших ветеранов как А. В. Цыпкин.

Валерий МЕЖОННЫЙ

На снимке: водитель 8-го трамвайного парка А. В. Цыпкин

ФОТО МАРИНЫ ВЛАСОВОЙ





Занятия по Гражданской обороне

Шестого февраля в актовом зале 6-го троллейбусного парка прошел итоговый сбор руководителей обособленных структурных подразделений электротранспортного предприятия, председателей КЧС, ПУФ и ПТК - главных инженеров названных ОСП и уполномоченных по делам Гражданской обороны - начальников штабов ГО и ЧС этих обособленных структурных подразделений СПб ГУП «Горэлектротранс». Были подведены итоги работы за прошедший 2006 год в области Гражданской обороны, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

В ходе работы участников сбора Председатель комиссии по Чрезвычайным ситуациям, повышению устойчивости функционирования нашего предприятия и пожарно-технической комиссии СПб ГУП «Горэлектротранс» главный инженер С. П. Китаев поставил задачи в области ГО и ЧС на 2007 год - в соответствии с организационно-методическими указаниями Губернатора Санкт-Петербурга.

**На снимках: во время
занятий по ГО и ЧС.
ФОТО МАРИНЫ ВЛАСОВОЙ**

КАК ОФОРМИТЬ СДЕЛКУ

Советы для тех, кто собирается покупать подержанный автомобиль

В ПРЕДЫДУЩИХ ВЫПУСКАХ «Метро» мы рассказали о том, как найти своему «четырехколесному» нового хозяина. Сегодня речь пойдет о том, какие существуют способы оформления заключенной сделки.

Справка-счет

Формально процесс выглядит следующим образом: продавец заключает с комиссионным магазином договор комиссии, а покупатель - договор купли-продажи. На практике продавец снимает машину с учета и вместе с покупателем оформляет в магазине на машину справку-счет, транзитные номера, а в ПТС вписывается новый собственник. С данного момента право собственности переходит от продавца к покупателю со всеми вытекающими последствиями: обязанностями платить налоги, нести ответственность за причинение вреда и так далее.

Справку-счет покупатель затем представляет в ГИБДД, где автомобиль регистрируют уже за новым собственником.

Нотариально заверенный договор купли-продажи

Постановка машины на учет в ГИБДД не означает регистрации права собственности, а представляет собой допуск транспортного средства

к эксплуатации по дорогам общего пользования. Поэтому продавец и покупатель вправе самостоятельно заключить договор купли-продажи, не прибегая к помощи посредников, комиссионных магазинов, нотариусов.

Покупатель при регистрации автомобиля в ГИБДД вместо справки-счета представляет свой экземпляр договора. Цену автомобиля при заключении договора стороны определяют сами. Но следует иметь в виду, что в случае возникновения спорной ситуации суд учтет только цену, указанную в договоре.

РУКОПИСНЫЙ ДОГОВОР

- это самый дешевый, а точнее - и вовсе бесплатный способ оформить сделку. Договор составляется по определенной форме (которую можно найти в Интернете по адресу <http://autoru2000.narod.ru/dogkup.html>).

Устный договор

Существует еще более простой способ заключения договора купли-продажи. Согласно действующему законодательству, он может заключаться и в устной форме, при условии, что сделка исполняется при самом совершении, то есть отдал деньги - получил автомобиль. Формально это означает, что при постановке автомобиля на учет вполне достаточно устного заявления сторон в ГИБДД, что

между ними был заключен устный договор купли-продажи. Однако к таким сделкам ГИБДД относится недоверчиво, и, чтобы доказать, что «ты не осел», приходится как минимум попасть на прием к начальнику МРЭО.

Генеральная доверенность

Доверенность - это весьма распространенный в настоящее время способ купли-продажи автомобиля. Не снимая машины с учета, ее владелец, предъявив нотариусу свой паспорт, документы на автомобиль и паспортные данные покупателя, оформляет на него генеральную доверенность на право пользования автомобилем.

Однако при этом право собственности на автомобиль к новому владельцу не переходит, так как по доверенности предоставляются только определенные полномочия. Собственником все равно останется тот, на чье имя зарегистрирована машина. Право собственности предполагает и определенные обязанности - собственник продолжает нести ответственность за причинение вреда, например при ДТП, как владелец источника повышенной опасности. И налоги в случае неуплаты будут требовать с формального собственника автомобиля.

АННА ЛУПАЛ

Способ продажи	Где оформляется и сколько стоит	Плюсы	Минусы
Нотариальный договор купли-продажи	Нотариальная контора. 200–1500 рублей, иногда дополнительно оплачивается процент от стоимости автомобиля	Как правило, он существенно дешевле справки-счета.	Для оформления нотариальные конторы требуют письменное согласие супруга или супруги и акт оценки автомобиля.
Письменный договор купли-продажи	Где угодно. Бесплатно.	Быстро и бесплатно.	При постановке на учет требуется присутствие бывшего владельца, сотрудники МРЭО не любят ставить на учет такие машины.
Устный договор купли-продажи	Где угодно. Бесплатно.	Не требует никаких финансовых или временных затрат.	Сложности при постановке на учет, так как такой способ продажи мало распространен.
Справка-счет	Комиссионный магазин, коммерческий филиал МРЭО. 700–4300 рублей.	Наиболее распространенный и простой способ.	Высокая стоимость
Генеральная доверенность	Нотариальная контора. 300–700 рублей.	Очень просто и быстро, не требуется присутствие покупателя.	Фактически проданный автомобиль будет принадлежать прежнему владельцу, со всеми вытекающими правами и обязанностями.

КОКТЕЙЛЬ ИЗ ... КОФЕ

Многие из нас не мыслят утра без чашки горячего и ароматного кофе. Но почему кофе ассоциируется только с утренними часами? Разве он не может сопровождать нас и в течение всего дня? Об этом и шел разговор на международном форуме «Мир кофе», прошедшем в городе на Неве.

В нашем городе много кофеен. Так уж повелось, что чашка хорошего кофе объединяет и деловых партнеров и старых друзей, и тех, кто только знакомится. А успех встречи может зависеть и от мастерства того человека, который кофе вам готовит.

- Кофе удивительно чуткий напиток, он вбирает в себя все эмоции, - делится своими профессиональными секретами бариста - специалист по приготовлению кофе - Роман Кантола.

Как утверждает знаток, от характера вашей встречи будет зависеть и выбор кофе. Для деловых переговоров уместна чашечка эспрессо или американо. А студенты весело побалагурят «под капучино» ...

Хороший кофе отличить несложно, достаточно запомнить лишь несколько аксиом. У правильно приготовленного эспрессо должна быть сладкая, плотная, тонкая орехово-золотистая пена. Чтобы проверить ее, достаточно аккуратно присыпать ее сахаром, если крупинки остались на поверхности - можете быть

уверены, что пьете кофе, приготовленный со знанием дела. Капучино - кофе, который готовится на основе эспрессо. Пенка капучино должна быть пышная и упругая. Попробуйте ложкой ее раздвинуть - если она тут же стремится сомкнуться, значит, вы насладитесь правильным кофе.

Популярны сегодня кофейные коктейли. Приготовить их может каждый в домашних условиях, необходимо вооружиться лишь кофе, водой и фантазией. Роман поделился некоторыми рецептами:

1. В кофе добавить 5 г сиропа карамели и 1 ч. л. кокосовой стружки. Тщательно перемешать во френч-прессе. Затем добавить 80 мл морковного сока и сверху запить молочной пенкой. Такой коктейль богат витаминами и очень полезен для здоровья!

2. В высокий стакан налить прохладное молоко, кофе и добавить варенье. Все перемешать. Получится сказочное лакомство!

3. Кофе «по-восточному». Подогреть сахар, потом добавить немного кофе, корицы, гвоздики. Прогреть до легкого дымка с тонким ароматом. Затем залить холодной водой и довести до подъема пенки 2-3 раза. Но пенка не должна порваться. Если это произошло, то лучше сразу разлить кофе по чашкам. Если вы правильно приготовили кофе «по-восточному», то он должен получиться густым вязким, и кофейная ложечка в нем должна стоять. Такой кофе рекомендуется пить вместе с крупинками. Турки приписывают ему целебные свойства.

Марина Сердюк

ОТЧИТЫВАЕТСЯ ПРОФКОМ

В последний день января состоялось первое в наступившем году заседание объединенного профкома СПб ГУП «Горэлектротранс».

Председатель Первичной профорганизации предприятия Н. П. Силина отчитывалась за весь прошедший 2006 год. Нина Павловна отметила, что профком продолжал работу, которую он ведет уже 3 года - в соответствии с законом и нормативными документами. Основные направления этой работы - защита социальных прав трудящихся и выполнение пунктов Коллективного договора. Было предложено в наступившем году не проводить отчетной конференции по Колдоговору. Предпочтительней провести расширенное заседание Администрации предприятия и Профкома.

В следующем, 2008 году, начнется работа по заключению нового Колдоговора.

Важное место в деятельности профкома занимает правозащитная работа, контроль за соблюдением законодательства, а также информирование трудящихся о проводимых мероприятиях. В наступившем году будет продолжено обучение профактива, уполномоченных по охране труда, а также работа с молодежью. Ставится задача: приобщить молодежь к активной профсоюзной деятельности - чего не удалось добиться в минувшем 2006 году. Хотя был создан Молодежный совет при профкоме. Но в 2007 году Молодежный совет должен начать реально работать, в частности, поддерживать и развивать традиции профорганизации по проведению культурно-массовых и спортивных мероприятий.

Начавшийся 2007 год богат на знаменательные события, и профком в них примет самое активное участие. В частности, 15-го апреля очередная, 65-я годовщина блокадного трамвая. Нынешний год - юбилейный для СПб ГУП «Горэлектротранс» и профсоюз вместе со всем коллективом торжественно отметит 100-летие Санкт-Петербургского трамвая. Администрацией электротранспортного предприятия разработан и последовательно проводится в жизнь целый комплекс различных мероприятий, посвященных этому юбилею. Во многих из них примет участие и профком. Одна из задач профкома - провести спартакиаду к 100-летию Петербургского трамвая.

Необходимо также провести праздничный вечер к 1-му Мая - главному празднику профсоюзов, Дню международной солидарности трудящихся. Обязательно надо провести и концерт художественной самодеятельности. Планирует профком также отметить очередную, 62-ю годовщину Победы нашего народа в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 годов. Будут отмечены наши ветераны войны, как это и делается ежегодно.

Председателям профкомов ОСП предложено вести в этом году помещенные информационные странички, где будут отмечены все проводимые в парках и службах мероприятия.

В нынешнем году будет проведен очередной, юбилейный конкурс мастерства водителей трамвая и троллейбуса. И в нем самое активное участие примет профком.

Профком ведет свой информационный выпуск, который обновляется ежегодно. Эта работа тоже будет продолжена.

На предприятии есть совет физкультуры, который работает по своему плану. Профком также ведет физкультурно-оздоровительную деятельность. Для этого, в частности, в наступившем году для наших спортсменов будут арендоваться 2 спортзала, а не один, как в прошлом году. Необходимо организовать совет физкультуры и в нашей профорганизации. Причем, оба таких совета должны работать согласованно и помогать друг другу. Ведь цель у них одна - укреплять здоровье наших тружеников.

На профкоме выступила спорторганизатор СПб ГУП «Горэлектротранс» Г. В. Шеломянова. Она рассказала о спортивных соревнованиях, которые будут проведены в ближайшее время.

Затем на профкоме были торжественно вручены награды за прошедшую спартакиаду, посвященную 70-летию начала троллейбусного движения в нашем городе.

После этого продолжали обсуждаться текущие вопросы. В 2007 году профком продолжит отмечать ветеранов профсоюза. Продолжатся и разнообразные экскурсии членов профсоюза - как в черте нашего города, так и за его пределами, даже за границей.

Профком будет и в наступившем году вести активную деятельность по организации отдыха и лечения трудящихся предприятия, членов профсоюза. Имеются договоры с целым рядом различных баз отдыха как в Ленинградской области, так и на Черном море и за границей.

Ведет профком переговорный процесс и по самому актуальному для трудящихся СПб ГУП «Горэлектротранс» вопросу - об очередном повышении зарплаты.

Валерий МЕЖОННЫЙ

ДОРОГЕ ПОБЕДЫ 64 ГОДА

7 февраля 1943 г. на Финляндский вокзал города в 10 часов 5 минут утра с Большой земли прибыл первый поезд с продовольствием. Состав имел 22 вагона, и только 2 из них были пассажирскими. Они привезли в осажденный город, кроме продовольствия, делегацию Волховского фронта и строителей этой уникальной железной дороги, построенной в месте прорыва блокады, у Шлиссельбурга. Паровоз Эу-70864 под управлением И. Пироженко был украшен приветственными лозунгами героическим защитникам города. Торжественный митинг перед собравшимися жителями города открывал председатель Ленгорисполкома П. С. Попков. Да, это было знаменательное событие для осажденного города, поэтому и прозвали эту дорогу «Дорогой Победы», как символ пока еще неблизкой, но обязательной и неизбежной победы над фашистским захватчиком. Дорога эта далась защитникам города с неимоверными трудностями и громадными потерями.

После сдачи нашими войсками мгинского укрепления и занятия 8 сентября 1941 г. немцами г. Шлиссельбурга, замкнулось кольцо блокады города, и вопрос с подвозом продовольствия стал самым главным вопросом жизни. Рацион сурогатного хлеба упал ниже возможности выживания: 250 г. и 125 г. для работающих и иждивенцев. В ноябре от голода умерло 12 тысяч, а в декабре уже 60 тысяч человек. 20 ноября по тонкому ладожскому льду пошел на Большую землю первый конно-санный обоз за продовольствием. В этот же день через Ладогу стала работать Военно-автомобильная дорога ВАД-1, и 350 упряжек конно-транспортного полка и 60 полугорюхонных автомобилей отправились в Кобону, а с 24 ноября стала работать и ВАД-2, от станции Заборье Северной ж/д до южного берега Ладожского озера. Общий путь доставки грузов от Тихвина до города сократился с 23 декабря до 190 км, после освобождения г. Тихвина.

В марте 1942 г. построили железнодорожную ветку от ст. Войбокало до Кобоны, протяженностью 40 км. Кстати, до освобождения г. Тихвина общая протяженность трассы составляла 300 км. Ледовая дорога состояла из 5 полос на расстоянии 300 м друг от друга, каждая полоса могла работать не более 10-14 суток. Всего на «Дороге жизни» было занято 20 тысяч человек и более 4 тысяч автомашин. В первую блокадную зиму ледовая дорога работала 152 дня, было проложено 60 полос движения общей протяженностью 1800 км по льду озера, а автомобилисты совершили общий пробег в 41 млн. км. Всего было перевезено 361 тыс. тонн грузов и эвакуировано более 500 тыс. жителей. Движение автомобилей закончилось 24 апреля 1942 г. в связи с таянием льда. Вторая ледовая «навигация» началась 23 декабря 1942 г. и прекратилась 30 марта 1943 г. 18 января 1943 г. было прорвано кольцо окружения

города, но ледовая дорога продолжала работать, и перевезла еще 215 тыс. тонн различных грузов в Ленинград.

Доставка продовольствия в город в теплое время года осуществлялась кораблями и баржами Ладожской Военной Флотилии. Под сильнейшим вражеским огнем караваны судов регулярно доставляли различные грузы в осажденный город, а обратно перевозили эвакуированное население города. Навигация началась в марте с таянием льда на озере, а заканчивалась в конце ноября. Перевозки осуществлялись из портов Новая Ладога и Кобона на Большой земле в порт Морье и Осинево. В конце навигации из-за тяжелой ледовой обстановки караваны судов преодолевали расстояние в 120 км за 5 суток и, конечно, были большие потери.

Кроме ледовой дороги и судов Ладожской флотилии осажденный город с Большой землей связывало еще три трассы, проложенные по дну Ладожского озера. Это - кабельная линия связи, подводная высоковольтная линия электропередачи и бензопровод. Специальный многожильный кабель связи был изготовлен в 1941 г. на заводе «Севкабель» и в октябре 1941 г. был проложен по дну озера, однако, его было недостаточно и весной 1942 г. проложили вторую нитку кабеля связи. После расконсервации Волховской ГЭС в 1942 г. появилась возможность подать электроэнергию в осажденный город по кабелю. С большими трудностями на заводе «Севкабель» был изготовлен специальный кабель. 120 км кабеля изготовил завод, причем один метр его весил 160 кг. За 65 дней по дну озера было проложено 5 ниток этого кабеля от Кобоны до Морья. Кабель прокладывали в сентябре 1942 г. ночью, с нескольких барж, со скоростью 2 км/час под непрерывным огнем противника. 23 сентября 1942 г. диспетчер «Ленэнерго» Ермакова Г. Ф. пустила эту линию в работу. Каким облегчением для промышленности города была эта добавочная электроэнергия! 20 ноября стало возможным пустить дополнительно трамвайные маршруты № 18, 19, 24, и в городе стали работать уже 10 маршрутов. В июне 1942 г. от мыса Кореджи до станции Борисова Грива был проложен бензопровод. Трубы для бензопровода нашли на Ижорском заводе. На мысе Кореджи были установлены двигатели и насосы, а на станции Борисова Грива - резервуары и наливные приспособления.

В 1942 г. Военным советом фронта и Ставкой было принято решение о строительстве железной дороги широкой колеи по льду Ладожского озера. Длина этой дороги должна составлять 32 км. Первоначально группой из 5 человек проводилась разметка трассы, затем началось строительство свайно-ледовой эстакады, а параллельно с ней прокладывалась и узкоколейная ветка. Однако, удачно проведенная операция «Искра» 18 января

1943 г., когда в районе рабочих поселков 1 и 5 в Синявино соединились 67 и 2 ударные армии Волховского фронта, отменила это решение, и работы по прокладке железной дороги по льду озера прекратились. К этому времени было уже проложено по 8 км пути с каждой стороны.

В результате прорыва блокады получился коридор в 8 - 11 км, который связывал Большую землю с городом. Все люди занятые на строительстве свайно-ледовой дороги были переброшены на строительство железной дороги от разъезда Поляны до Шлиссельбурга на 36 км и далее, через мост, на правый берег Невы. Кроме низководного свайно-ледового моста через Неву строителям надо было построить мосты через реки Назию и Черную, а также 20 малых мостов и проложить трубы через ручьи. Был определен сжатый срок - всего 20 дней. Строили эту дорогу железнодорожные части, спецформирования и метростроители. Сложность работы была в том, что в 4 км проходил фронт, и линия строительства хорошо просматривалась и простреливалась противником и, кроме того, только что здесь прошли кровопролитные бои, и вся местность была обезображена воронками, минными полями.

Прокладку трассы вела группа специалистов под руководством Бокарева А. С. Свайно-ледовый мост через Неву был построен за 11 суток, общая длина его составляла 1300 м., это была эстакада, углубленная в дно реки, расстояние между опорами составляло 1,5 м., связывались они прогонами, на которые устанавливались рельсы. Лес доставлялся с берегов Ладоги. Мешали и немецкие лазутчики, ракетами указывающие противнику места бомбежек и обстрелов. Несмотря на все эти трудности и на громадные потери, которые составляли около 1000 человек, за 17 суток железная дорога была построена, и 7 февраля 1943 г. первый состав с продовольствием прибыл в осажденный город. Однако, этот мост через Неву мог работать только до марта, т.е. пока ладожский лед не пойдет по Неве. Военный совет фронта дает указание о строительстве нового высоководного моста через Неву, ниже по течению на 800 метров от первого. Общая длина моста по проекту составляла 852 м., и рельсовый путь приподнят от воды на 8 м. Строился новый мост также на свайном основании, но не на опорах, а методом сплошной стенки, засыпанной внутри камнем, это предохраняло мост от сноса во время ледохода. В рекордный срок, 18 марта новый мост вступил в строй. В тяжелейших условиях, не только немецких обстрелов, но и борьбы с ледоставом, морозом и сильным ветром, работала железнодорожная переправа. 18 раз только с марта по июнь 1943 г. разрушался мост, более 1000 раз повреждалось железнодорожное полотно, разбивались идущие поезда, гибли люди, но дорога работала.

(Продолжение на стр. 10)

ДОРОГЕ ПОБЕДЫ 64 ГОДА

Движение поездов проводилось только ночью, т. к. дорога находилась в пределах видимости противника. За ночь удавалось пропустить до 17 составов, которые следовали один за другим с интервалом 5-10 минут, со скоростью не более 10 км в час, т. е. одновременно по дороге двигалось 10 составов. Через каждые 4 км. стоял сигнальщик с керосиновым фонарем, такая «живая» блокировка работала до 25 мая, а потом установили аккумуляторные фонари. С июня пришлось пропускать поезда и днем, т. к. наступил период «белых» ночей. В сутки удавалось пропустить до 35 составов. Машинисты этих поездов шли на различные ухищрения, чтобы благополучно проскочить мост. Прожигали весь уголь до моста, чтобы не было дыма, то, наоборот, топили сырым углем, чтобы дым закрывал весь состав, произвольно меняли скорость движения для уменьшения точности попадания авиабомб противника. На этой дороге было три станции: Левобережная, Липки и Междуречье. Только от ст. Междуречье через Поляны до станции Волховстрой шел двухпутный участок, а все остальное - однопутный. Составы шли непрерывно, поэтому в ожидании пути были скопления поездов. Немецкие самолеты бомбили эти скопления, гибли люди, сопровождение и поезда. В марте 1944 г., когда уже была снята блокада города, огнем немецкой артиллерии прямым попаданием был достигнут состав, перевозивший боеприпасы. От взрыва погиб весь состав, уцелел только паровоз и последний вагон. От взрыва образовалась на дороге траншея длиной 350 м., шириной 20 и глубиной 8 м. К 10 утра следующего дня был построен обходной 18-километровый путь, и движение составов продолжилось.

Отмечая героизм строителей и железнодорожников дороги, более 22 тысяч военных было награждено орденами и медалями, а 25-ти участникам было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. По этой дороге в город было перевезено почти 4,5 млн. тонн грузов, а по «Дороге жизни» - только немногим больше одного миллиона тонн, т. е. 75 % всех грузов в осажденный город перевезено по этой дороге. Официально эту дорогу называли «Дорогой Победы», а участники - «коридором смерти» или «дорогой смерти».

Вот так это было, и мы, ныне живущие в этом прекрасном городе, должны знать, какой ценой и какими жертвами далась всем нам эта Победа, беречь и любить нашу мирную жизнь. Вечная память этим замечательным людям, которые ценой собственной жизни дали нам эту жизнь.

Ю. М. Львов

У НАШИХ КОЛЛЕГ

АДЕЛАИДА

Лишь 7 августа 2006 г. на единственном трамвайном маршруте этого австралийского города прекратилась регулярная эксплуатация четырехосных моторных вагонов, изготовленных еще в 1929 г. В С. Петербурге до сих пор эксплуатируются четырехосные вагоны (ЛМ-68М и ЛМ-99).

АСТРАХАНЬ

Принятый недавно новый Генеральный план развития города предусматривает заменить единственное до сих пор трамвайно-троллейбусное депо в плотно застроенном при вокзальном районе также объединенным, но гораздо более крупным и современным эксплуатационным предприятием на восточной городской окраине - Началовском шоссе. После этого, троллейбусная сеть сможет получить дальнейшее развитие, охватив кольцом большинство застроенных территорий.

ЕКАТЕРИНБУРГ

В 2006 г. более, чем 30-летняя «ТАТРА Т-3» № 473 стала «Поэтическим трамваем»: она появляется по выходным дням на различных маршрутах, собирая в салоне любителей бескорыстно прочитать собственные стихотворения, либо - ознакомиться с творчеством коллег. Возводимый ныне в содружестве с французскими зодчими на юго-западной городской окраине «микрорайон XXI в.» - Академический - будет охвачен к 2020г. петлей двухпутной трамвайной линии современного типа на обособленном полотне, а западное трамвайное депо, кстати, самое «молодое» в городе, перебазировано на новый участок по восточной стороне улицы Чкалова.

ИВАНОВО

В минувшем октябре судебные приставы, едва ли не впервые для российской практики, наложили арест на 10 наиболее работоспособных трамвайных вагонов из, приблизительно 35, обслуживающих ныне «город невест». Этот подвижной состав, как прежде, может и должен возить ивановских пассажиров, но вот продать, либо утилизировать его теперь не выйдет, пока электротранспортники хотя бы не начнут погашать превысившую 170 млн. руб. и продолжающую до сих пор лишь возрастать задолженность перед бюджетами всех уровней, главным образом, за потребленные энергоресурсы. Если и такая мера не возымеет действия, в новом году арест может быть распространен также на капитальные здания нескольких конечных станций, а там и на менее изношенные рельсы.

ИРКУТСК

2 июля 2007 г. исполнится 60 лет со дня пуска городского трамвая старейшего электротранспортного предприятия всей Восточной Сибири, где движение, кстати, открывали двухосные вагоны из тогдашнего Ленинграда. Ныне протяженность сети достигла 41,4 км., в среднем за год пе-

ревозится по 43 млн. пассажиров; единственный парк укомплектован 74 вагонами типа 71-605, закупленными еще к 40-летию трамвая 1987 г. на смену эксплуатировавшимся ранее РВЗ-6М2, и получившими номера от 134 до 219.

В 2005 г., понадеявшись на пресловутую «монетизацию льгот», городские власти фактически прекратили дотирование содержащего трамвай с троллейбусом муниципального унитарного предприятия «Иркутскгорэлектротранс», которому пришлось сокращать свои штаты с 1600 до немногим более 1300 человек. Ожидавшуюся дополнительную выручку, однако, принес лишь трамвай, курсировавший, главным образом, по центральным, хорошо заасфальтированным улицам. Старенькие, в большинстве своем, троллейбусы испытывали жесточайшую конкуренцию со стороны нового и не «привязанного» к контактной сети частного автотранспорта.

В городской бюджет 2006 г. пришлось снова закладывать весомые дотации электротранспортникам, причем, власти сочли «вполне достаточной» одновременную эксплуатацию не более 40 трамвайных вагонов и 60 троллейбусов, хотя парк работоспособного подвижного состава составлял 71 вагон и 78 машин соответственно при типовых депо, рассчитанных на 100 единиц каждое.

Тем не менее, удалось открыть после казавшегося уже безнадежным ремонта протяженную линию трамвайного маршрута № 4 в Рабочее Предместье, благодарные жители которого одаривали вновь вернувшихся к ним трамвайщиков цветами и сладостями.

Обслуживающая иркутян с 6 ноября 1970 г. троллейбусная сеть должна получить дальнейшее развитие после намечаемого на 2008 г. завершения первой очереди нового городского моста через Ангару. А вот трамвайные специалисты предлагают ликвидировать вовсе: мол, планировка наиболее оживленной центральной части города унаследована еще от середины XIX в. и никоим образом не предусматривает наличие рельсовых путей на улицах, хранящих память о Былом и реконструкции не подлежащим. В год 2007 и муниципальная администрация вступает с амбициозным проектом большого Иркутска, который должны составить, объединившись, для начала, де-юре, тесно соседствующие города Иркутск, Ангарск, Усолье-Сибирское и Шелехов: население такой агломерации сразу же превысит миллион человек, сделав ее куда, как более заметной даже в мировом масштабе. Основным транспортом большого Иркутска должны стать электропоезда, тогда как грузовой транзит по Транссибирской магистрали будет переведен на уже проектируемый обход.

МАКЕЕВКА

30 июня 2006 г. стало последним днем эксплуатации в этом украинском городе

трамвая: с маршрута № 1 ушли 4 полуразбитых вагона типа 71-605. А ведь в ничуть не менее трудном, чем теперь, 1924г. именно здешние шахтеры открывали первое на Украине предприятие городского электротранспорта, созданное вновь после революции 1917г.

МЕЛЬБУРН

Второе по величине, после С. Петербургского, трамвайное предприятие мира отметило вековой юбилей собственной электрификации 8 октября 2006 г. демонстрацией 12 музейных и современных вагонов на трех путях конечной станции Тезтка Ооме, близ городской набережной Наквоц Екрямаое. Вопреки ненастной, по австралийским меркам, погоде, число посетителей явно превысило 5000. Три дня спустя, юбилейные торжества прошли в старейшем парке электрического трамвая - Е88ЕКООМ, куда был доставлен после реставрации моторный вагон типа V № 13 как раз 1906 года выпуска, а всем нынешним работникам вручены часы с памятной символикой. Наконец, также в рамках праздника, мельбурнские власти последними в Австралии отменили с 16 октября 2006г. давнишний запрет прокладывать автобусные маршруты по улицам, уже обслуживаемым трамваем.

"МЕТРОВАГОНМАШ"

В последний день ноября 2006 г. из ворот этого подмосковного ЗАО на пути ближайшей станции Мытищи выехали для отправки заказчиком новенькие двухвагонные рельсовые автобусы Р-Л2. №№ 00901/00902. Если их эксплуатация пойдет успешно. Правительство города Москвы надеется внедрить аналогичный подвижной состав с импортными дизелями, соответствующими нормам Евро-4, для пассажирских перевозок по внутригородскому кольцу московской железной дороги, где, для начала, запроектированы 9 остановочных пунктов, включая уже сооруженную подземную платформу станции Канатчиково.

МОСКВА

В ходе традиционного субботнего объезда города 18 ноября 2006 г. мэр столицы Ю. М. ЛУЖКОВ принародно скомандовал: «СТОП» уникальному проходческому щиту «Херренкнехт», вышедшему на поверхность после сооружения пары (каждый - для движения в одну сторону) двухъярусных автомобильно-метрополитеновских Северо-Западных тоннелей под заповедным Серебряным Бором. После этого, громоздкий щит мыслилось перевезти на баржах по естественной трассе Москвы-реки в столь же заповедное Коломенское, где выстроить аналогичные тоннели для четвертого автокольца между проспектом Андропова и Печатниками. Однако, так как в Печатниках сохраняется крупная промышленно-складская зона, через тоннель неминуемо потянулись бы громоздкие фуры, способные безопасно, не рискуя задеть свод, перемещаться лишь по средней из трех полос движения! В итоге, для Коломенского решено продумать иные варианты (возможно - изготовить со временем еще более крупный щит),

а «Херренкнехт» приступит, уже где-то год спустя, к проходке рекордного пока для Москвы комплекса двух параллельных 4,5-километровых тоннелей между Богородским Валом и проспектом Буденного. По верхнему ярусу там пройдет внутригородская «связка» проектируемых ныне платных скоростных автомагистралей С. Петербург - Москва (полоса отвода Октябрьской железной дороги - улицы Академика Королева - Ярославская - Краснобогатырская - проспект Буденного - полоса отвода Рязанского железнодорожного направления) - Ногинск; внизу - пути сильно загруженного трамвайного маршрута № 11 с двумя подземными станциями для пересадки на метровокзалы "Преображенская Площадь» и «Семеновская» (через гипотетический пока второй вестибюль). Сроки и подробности масштабного замысла еще уточняются.

Одним из наиболее ярких мероприятий, посвященных 65-летию Московской Битвы, стала выставка «Ожившие страницы истории», прошедшая в столичном Манеже с 30 ноября по 13 декабря 2006 г.; памятные эпизоды 1941г. вновь разыгрывались профессиональными и самодеятельными актерами на фоне реликвий той поры из нескольких музеев, экранов с непрерывно демонстрировавшейся кинохроникой, включая и некоторые трамвайно-троллейбусные эпизоды. Московская медицинская Академия представила архивный фоторепортаж о перевозке раненых бойцов лишь незадолго перед тем обслуживавшими городские маршруты автобусами ЗиС-16, музей экипажей и автомобилей - подлинные полторку ГАЗ-АА и предметы военно-полевого быта.

Наибольший же сюрприз ожидал посетителей в цокольном уровне Манежа, где была достаточно близко к оригиналу воссоздана станция метро «Маяковская» на момент проведения в ее подземном зале исторического заседания Моссовета 6 ноября 1941г. Среди костюмированных «ораторов» на экране двигался и говорил сам И. В. Сталин. Теперь организовавший столь необычную выставку музей истории города Москвы обещает воссоздать наиболее эффектные ее фрагменты в переданном недавно под развертывание новых постоянных экспозиций комплексе Провиантских Складов XIX в. на Зубовском бульваре, для чего, кстати, продолжает собирать реликвии военных лет.

«Думаю, что наш Минтранс рано закрывает реку в городе для навигации» - заявил столичный мэр Ю. М. Лужков на заседании Правительства Москвы 12 декабря. По мнению заместителя мэра Иосифа Орджоникидзе, до 5 - 6 частных компаний готовы взяться за организацию в столице водного такси между 96 уже имеющимися на речных берегах причалами и сходами к воде. Для начала, отечественным верфям мыслится заказать 78 катеров вместимостью от 5 до 12 пассажиров и стоимостью порядка 2,5-3 млн. руб. Наиболее мелкие из них будут предложены в почасовую аренду рыбакам или желающим уединиться среди воды от лишних свидетелей, что обещает таким судам загрузку в среднем по 6 часов за день, а их владельцам - выручку от 2,5 млн. руб. с каждой навигации.

«Водные маршрутки» покрупнее свяжут между собой элитные офисные и жилые кварталы «с видом на реку», а быстродходные глассеры - Северный Речной Вокзал и коттеджные поселки на пригородных водохранилищах.

Руководитель Департамента Транспорта и Связи Москвы Леонид Липсиц заверил, что уже достигнуто соглашение с Южным Портом о заправке и техническом обслуживании в нем таких катеров, приеме с них накапливающихся отходов, тогда как межсезонная «парковка» дополнительного флота возможна на 28 окраинных лодочных базах. Тарифы, при всем этом, наметились в пределах «всего лишь» 400-700 руб. с пассажира, а московская монорельсовая дорога пустует и с 50-рублевыми билетами, так что для пробы следующим летом должно открыться лишь трассы через Химкинское водохранилище, да от Центрального Парка имени Горького до элитных новостроек Якиманской набережной у памятника Петру I.

Новую, сравнительно несложную и действенную форму информирования пассажиров о временных изменениях в своей работе апробирует, начиная с прошедшего декабря, Московский Метрополитен: объявления печатаются на оборотной стороне поездных билетов.

Удручающими результатами обернулась внезапная проверка столичных «маршруток», осуществленная с 13 по 26 ноября 2006г. совместными усилиями городских властей и ГИБДД: в целом, на каждый двигавшийся микроавтобус было зарегистрировано по одному нарушению Правил Дорожного Движения, финансовой дисциплины (выдача пассажирам билетов), санитарно-гигиенических норм или др. Эксплуатацию более тысячи машин приостановили ввиду явных технических дефектов, а 14 водителей не без усилий извлекли из-за «баранки» в состоянии алкогольного опьянения. Последнее случалось, главным образом, на пригородных шоссе и московской кольцевой автодороге, где вероятность контроля обычно невелика, так что пассажиры, спасенные от вполне вероятной гибели, оказывались вынужденными «голосовать», а то и продолжать свой путь пешком.

НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

Если все предшествовавшие областные руководители постсоветского времени «поддерживали местную индустрию», перенасыщая регион маленькими газетками да папиками, то назначенный недавно губернатором воспитанник Ю. М. Лужкова - В. П. Шанцев - справедливо отдал предпочтение большому автобусам ЛИА35256. За минувший 2006г. в лизинг на 4 года уже получено 315 таких машин, причем, выбор поставщика на конкурсной основе позволил сэкономить не менее 6 млн. руб. бюджетных средств. Всего до 2008г, область и, прежде всего, ее центр - Нижний Новгород должна обзавестись 800 ЛИАЗами-5256 городской и пригородной модификаций, после чего можно будет задуматься и о еще более вместительных шарнирно-сочлененных машинах.

(Окончание на стр. 12-13)

У НАШИХ КОЛЛЕГ

(Окончание. Начало на стр. 10-11)

ОМСК

С июля 2005 г. по июнь 2006 г. включительно, парк муниципального транспорта пополнили 500 новых автобусов, 52 троллейбуса и 2 трамвайные вагона, увеличившие, даже при одновременном списании наиболее изношенной старой техники, количество подвижного состава до 900, 170 и 75 машин соответственно. Повышение за тот же период заработной платы «массовых транспортных профессий» в среднем на 60 % способствовало 38 %-ному увеличению численности водителей и 22 %-ному - кондукторов, отчего средние интервалы движения на маршрутах сократились с 17 до 8,5 мин. Вознамерившись еще и максимально избавить улицы от «пробок», городская администрация, по недобрым нашим традициям совершенно неожиданно, резко ужесточила с 2006 г. требования к претендентам на открытие частных автотранспортных маршрутов, что обернулось масштабными акциями протеста.

На будущее, решено сотрудничать лишь с «частниками», не дублирующими сеть муниципального транспорта, но готовыми взять на себя обслуживание малодетальных направлений, организацию экспрессных и полужэкспрессных рейсов через весь город. Ну, а предпринимателям, заменяющим бесчисленные микроавтобусы гораздо более вместительным и надежным подвижным составом, новый, 2007 г. сулит даже освобождение от части местных налогов.

ПАРИЖ

В субботу 16 декабря 2006 г. была торжественно открыта новая трамвайная линия ТЗ, прозванная в народе «маршрутом маршалов»: пути проложены по бульварам, носящим имена полководцев Наполеона. 8-километровая трасса с 17 остановками обошлась в 311 млн. евро и создавалась на протяжении трех лет, в течение которых автотранспортное движение по тем бульварам было сильно ограничено, вызывая недовольство «моторизованных» парижан. Выступавший на открытии мэр французской столицы Бертран Деланоэ заявил, что трамваи начинают курсировать столь близко к центру Парижа впервые за последние 70 лет, и посетовал на препятствия, чинимые дальнейшему развитию уличного электротранспорта зажиточными горожанами, в частности, из 16-го муниципального округа. Первые два дня новый маршрут обслуживал всех пассажиров бесплатно. Становящиеся уже недоброй традицией осенние беспорядки в парижских предместьях заставили отказаться от намечавшегося вот уже почти 10 лет размещения в одном из тех предместий - Коламбузе - «бездомного» последнее время музея городского транспорта Франции. Как возможная альтернатива, ныне рассматривается городок Челлез (Chelles) в 20 км. на северо-восток от Парижа по линии Е пригородно-городских электропоездов RER.

ПЕРМСКИЙ КРАЙ

Успешно внедрив на тянущемся почти 40 км. через всю Пермь участке свердловской железной дороги «городские электрички», краевая администрация пытается теперь перепоручить этот вид транспорта первой в России пригородной пассажирской компании с участием частного капитала. Из трех претендентов в партнеры выбрано пермское ООО «Уралвагонремонт», сулящее, в случае успешного решения всех юридических вопросов, первоначальные инвестиции не менее 120 млн. руб., создание в крае 450 новых рабочих мест и выход на «нулевой», без убытков, баланс уже в 2008 г. Если все так и пойдет, - краевые власти передадут «Уралвагонремонту» 24 % имеющихся у них 49 % акций нынешней пригородной пассажирской компании («контрольный» 51 % остается в ведении железнодорожников).

ПОДОЛЬСК

Это подмосковное троллейбусное предприятие начало шестой год своей истории с 28 машинами трех маршрутов, перевозящими, в среднем за сутки, 50 тысяч пассажиров. В ближайших планах - новые линии к микрорайонам Шепчинки и Кутузово, от Кабельного завода до автостанции на противоположной городскому вокзалу стороне железнодорожных путей, а возможно и до одной из ближайших станций «легкого метро» соседней Москвы.

СОЧИ

Более половины бюджетных средств, ассигнуемых на подготовку к гипотетическому проведению в городе зимней олимпиады 2014 г. 108 млрд. 823 млн. руб. решено потратить на развитие инфраструктуры наземного транспорта общей протяженностью свыше 200км. автомобильных и железных дорог, включая электрифицированную ветку для скоростного пассажирского движения между станцией Адлер и одноименным аэропортом. Пока же, «столица курортов России» «радует» гостей почти московскими «пробками» с удручающей загазованностью воздуха и необходимостью буквально штурмовать редкие газели.

ТБИЛИСИ

Минувшим летом последний из оставшихся в городе трамвайных маршрутов Дидубе - Авчала продолжал обслуживаться вагонами типа 71-605 №№ 158, 159, 164, 171, 180-183 и 190, а также - «трамваем-ретро» на базе двухосного КТМ-2 «без видимых номеров». В конце ноября руководство Грузии настоятельно предложило столичным трамвайщикам и троллейбусникам переучиваться на автобусников или метрополитеновцев: мол, с электроэнергией у горной республики проблемы, как и с ресурсами для дальнейшего содержания наземного городского электротранспорта. Ответом пока стали достаточно много-

людные акции протеста на тбилисских улицах.

ХАБАРОВСК

После долгих раздумий, городская администрация ассигновала таки 36 млн. бюджетных рублей на капитально-восстановительные ремонты с продлением срока службы 45 наиболее крепких еще трамвайных вагонов нескольких типов.

ЯРОСЛАВЛЬ

Судя по последним заявлениям местной администрации, собственное 1000-летие в уже близком 2010г. город рискует встретить вовсе без трамвая, вся нынешняя инфраструктура которого была выстроена вновь или реконструирована к отмечаемому под конец 1975 г. 75-летию первой линии, а за минувшие с той поры десятилетия - столь же одновременно обветшала. К тому же, «Ярославль славен памятниками старины, создававшимися, когда о трамвае и речи-то не было». 11 июля 2006г. начались демонтаж путей с живописной старой улицы Чайковского и снос основанного в 1900 г. депо № 3 (много ли по всему миру столь заслуженных предприятий). Впервые за вот уже 106 лет собственной истории трамваи перестали ходить через реку Которосль, а скоро окончательно покинут историческую часть города, оставшись, разве что, в северных районах массовой застройки.

Н. М. Семенов,
г. Москва

Комментарий пассажира общественного транспорта в нашем городе

Большинство корреспонденции средств массовой информации за прошедший год делают упор на сокращение трамвайного движения, снижении его эксплуатационной скорости, на устаревший вагонный парк и вообще, на изгнание трамвая из города. При водятся при меры зарубежного опыта открытия новых трамвайных маршрутов. Однако, все познается в сравнении. Да и сравнивать надо похожие вещи, а не «слона с моськой». Конечно, если считать, что открывшаяся в Париже третья за последние 5 лет трамвайная ветка в 8 км. за 311 млн. евро - это большое достижение, то надо помнить, что в процентном соотношении по перевозке пассажиров от родного Питера, Париж еще очень далек. Да и не только он.

За последние несколько лет в Риме добавили 54 км. трамвайных путей, в Брюсселе - 128 км, в Лондоне - только в 2005 г. добавили 50 км трамвайного пути. Но надо вспомнить, что еще до войны в этих самых городах был массовый демонтаж этих же трамвайных путей, и даже сейчас они не достигли первоначальной протяженности и неизвестно достигнут ли. У нас же демонтаж начался только почти через 50 лет после окончания войны. Подождем и посмотрим, что у них будет через 50 лет ... Нам бы только парижских 311 млн. евро, на которые они построили 8-километровую трамвайную линию - хватило бы на обновление всего путевого хозяйства города, причем по современной технологии на бетонной плите. Но ведь нет таких денег,

значит не к трамваю претензии. Но и эти страны нельзя сравнить ни по территории, ни по населению, ни по политическому положению, с огромной Россией.

Сегодня только в 60 городах страны ходит трамвай и с каждым годом это число, к сожалению, снижается. И не в самом трамвае дело, а опять-таки в нехватке финансовых средств. Где средства есть, там трамвай развивается, и примером является наша столица Москва.

Наша пресса в 1996 г. уверяла читателей, что стоит сделать стоимость билета за проезд 10 рублей и наступит окупаемость полная. Сегодня уже 14 рублей проезд, а окупаемость составляет только 67 %. Средняя зарплата работников ГУП на 35 % ниже, чем, к примеру, в метро, а результат - только за половину 2006 г. с предприятия уволилось 596 человек, уволилось бы еще больше, если бы запретили переработки, а они у некоторых водителей и кондукторов только в месяц составляет величину, которая положена за год.

Вот стоило только в Омске в 2005 г. увеличить работникам транспорта зарплату на 60 % сразу же почти на 40 % увеличился приток водителей и кондукторов и в два раза сократились интервалы движения транспорта. А у нас недокомплект 800 водителей, почти 30 % от их общего состава.

Дотация ГУПу из бюджета города с каждым годом растет, но в процентном отношении все-таки уменьшается от общего бюджета предприятия с 37 % в 2005 г. до 33 % в 2006г. Причин здесь много: большая инфляция, льготные пассажиры и многое другое. Но даже в такой сложной обстановке есть и достижения. В прошлом году приобретено городом 25 трамвайных вагонов, в 2005 г. - 24.

Уложено за последние пару лет 80 км путей по немецкой технологии, в год, в среднем, ремонтируется 15 км пути. Строится новая линия в 9 км, планируется построить 4 депозитники в спальных районах города. Да, конечно, это немного, ибо с 1990 г. только демонтировано 84,7 км трамвайного пути, а в 2006 -2007 г. еще планируют снять 25,9 км, требуют замены 200 вагонов, в аварийном состоянии находятся 100 км пути и 100 км требуют срочного ремонта. Даже единственную скоростную трамвайную линию на пр. Просвещения не удалось закончить по той же причине - нехватке средств.

В советский период в год приобреталось до 150 трамвайных вагонов, модернизировалось и ремонтировалось 45 км. пути в год. Но ведь это не только в нашем городе такая картина. Из всех 10,5 тысяч трамвайных вагонов в стране, за сроком эксплуатации работают около 7 тысяч вагонов. И все-таки ежедневно в городе выходят 689 трамвайных вагонов и работают по 622 км сети на 44 маршрутах. Разве это не достижение? В нынешние-то времена. А ведь это делается напряженным трудом большого коллектива. Мы верим, пройдут тяжелые времена, наладится экономика страны, и у нас появятся новые трамвайные линии, на более высоком техническом уровне будут и сами вагоны, и комфорт пассажиров в них.

Ю. М. Львов



ВСЯКИЙ ЛИ «КАМАЗ» ДОЕДЕТ ДО НЕВСКОГО?

С 9 января грузовые автомобили перемещаются по центральным районам города по новым правилам. Как только распоряжение № 161-р «О прекращении движения грузового транспорта в Санкт-Петербурге» вступило в силу, в СМИ появились сообщения, что город теперь освободится от фур и самосвалов.

На самом же деле никакого изгнания не предвидится. Подобный запрет действует уже 12 лет. Еще в 1994 году был подписан приказ № 104-П «О прекращении движения грузового транспорта». Что изменил новый закон? Какие нововведения ожидают владельцев грузовиков?

Хорошо это или плохо, но, вопреки мнениям скептиков, новое распоряжение не ужесточает, а, наоборот, неким образом упрощает движение грузовиков по центру города.

Итак, движение грузовых автомобилей и составов транспортных средств с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонны по центральным районам города будет запрещено с 6.00 до 22.00. Раньше запрет действовал 24 часа в сутки.

Новые правила будут действовать на территории, ограниченной Обводным каналом, Невой и Большой Невкой. То есть в зону запрета полностью попали Центральный, Адмиралтейский, Василеостровский и Петроградский районы. Кроме того, грузовикам нельзя проезжать по Московскому и Приморскому проспектам, Арсенальной, Выборгской, Пироговской и Ушаковской набережным, по Приморскому шоссе, заезжать в города Пушкин и Павловск, поселки Песочный и Белоостров.

Новый документ наконец свел воедино все предшествующие запреты. Первоначально грузовикам запрещалось проезжать лишь по центру, затем было издано несколько дополнительных постановлений, частично ограничивающих движение по другим магистралям.

Естественно, и у этого правила будут свои исключения. Запрет не будет распространяться на движение транспортных средств, которые используются для предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций или последствий стихийных бедствий, Привилегией также смогут воспользоваться гру-

зовики, перевозящие грузы оборонного значения. А остальным придется либо ездить по ночам, либо платить за право проезда по центру города в дневные часы.

В распоряжении четко прописаны ответственные организации. Отныне это Дирекция по организации дорожного движения. Раньше полномочия делились с ГАИ (затем ГИБДД).

Для получения пропуска перевозчику необходимо подать в дирекцию заявку с указанием марки и номера автомобиля и приложить обоснование, для чего необходимо такое разрешение. К этим бумагам следует также приложить договор с каким-либо предприятием, расположенным в центре Петербурга. Только тогда заявка будет рассмотрена. Без достаточного обоснования перевозчику может быть отказано. Годовой пропуск для автомобилей массой от 3,5 до 8 тонн стоит 8 тыс. руб. Если машина весит от 8 до 10 тонн - 10 тыс. руб. А если больше 10 тонн, заплатить придется уже 12 тыс. В случае большой нужды можно будет оформить разовый пропуск, стоимость которого определена в размере 500 руб.

Кстати, для машин грузоподъемностью свыше 10 тонн вводится дополнительный запрет. Они не должны выезжать на улицы, попадающие в зону запрета в часы пик - с 8.00 до 10.00 и с 18.00 до 20.00, чтобы не мешать потоку легковых машин.

- Пока не достроена Кольцевая дорога, грузовикам удобнее проезжать через центр города, - прокомментировал начальник отдела организации движения грузового транспорта Дирекции по организации дорожного движения Игорь Руденко. - Уже сейчас в дирекции образовалась своего рода очередь из желающих получить пропуск. Однако тем, у кого нет достаточного обоснования, мы отказываем. Нельзя проехать через центр только потому, что захотелось купить пачку сигарет. Если сейчас отменить уже действующие правила, то город превратится в одну большую пробку. А ведь от грузовиков страдают не только водители легковых автомобилей, которым приходится выстаивать в пробках, но и простые горожане, вынужденные дышать выхлопными газами, да еще и дороги портятся.

Елена БОЙКО

НОВЫЙ праздник единства и согласия

Совсем недавно мы отмечали новый праздник 4 ноября - День единства и согласия. Совсем немногие могут точно припомнить из школьного курса истории России, что же происходило на нашей Родине в конце октября 1612 г. и какое значение это событие имеет для всего нашего населения. Да, конечно, помним памятник Минину и Пожарскому, установленный в 1818 г. почти сразу после победы над Наполеоном в Москве на Красной площади, который в тридцатые годы прошлого столетия «вертели» по этой площади, пока не установили на лобное место периода правления Ивана Грозного. Ну, наверное, и все, что можно вспомнить. А ведь события тех далеких времен имели в нашей стране неоднократные аналогичные повторения. Помнить их и знать к чему они, эти события, привели, чтобы не наступать многократно на те же «грабли», просто обязаны.

Происходило это в начале XVII века и носило название «периода смуты и самозванства» с 1598 по 1613 г.г. Так его определили наши великие историки Н. М. Карамзин, В. О. Ключевский и С. М. Соловьев. А началось все после смерти царя Ивана (Грозного) в 1581 г. После него русский престол занимает его сын Федор, слабого здоровья и полностью потерявший свою волю под гнетом деспота-отца. Иван Васильевич перед смертью, не доверяя слабозлому Федору назначил ему в помощь правительственную комиссию во главе с Н. Р. Юрьевым, но он вскоре умирает и «волей» молодого царя становится шурином Грозного - Борис Годунов. Это был хитрый и властный боярин, который сам был не прочь занять царское место. Для этого Годунов стал расправляться с ближайшими родственниками, которые тоже могли претендовать на престол, чтобы расчистить место для себя. Все ближайшие родственники были спешно удалены из Москвы, в Угличе в 1591 г. был убит удельный князь, младший сын И. Грозного, Дмитрий, как бы случайно напоротившийся на нож. В начале 1598 г. царь Федор умирает, наследство достается его жене Ирине, однако, под нажимом Годунова она подстригается в монашки и от власти отказывается. Династия прервалась, наследников нет.

Земский собор избирает царем Бориса Годунова. В ход шел подкуп, убийства, угрозы. В народе зреет недовольство, ведь не народ на царство выбрал, да и завистников немало. Убийства и расправы продолжают: убита дочь царя Федора - Федосья, отравлена его собственная сестра - царица Анастасия Романовна, последняя жена Грозного. По любому доносу - тюрьма, пытки, казнь на лобном месте, четвертование. Лич-

ная власть царя безгранична: опала без вины, царская немилость по собственному усмотрению, конфискация имущества даже у всех родственников виновных, следственный суд с пытками без очных ставок и свидетельских показаний. Вот норма жизни того периода. Все еще усугублялось голодом в 1601-1603 г., когда хлеб дорожал в сотни раз, пока вообще не исчез. За этот период от голода умерло 120 тысяч человек.

Но вот пошел в народе слух, что Дмитрий жив, собирает рать и из Литвы идет на Москву занимать русский престол. А ведь Годунов все предусмотрел и мощи убитого царевича в Москву привез, чтобы все видели, что царевич мертв. Началась в России пора самозванства. Потрясенный этим известием, весной 1605 г. умирает Борис Годунов. Царский престол в Москве занимает Лжедмитрий I. Долгое время считалось, что это был Григорий Отрепьев, который служил холопом у бояр Романовых, однако, уже в наше время было доказано, что это был представитель польского дворянства. Боярам для свержения Б. Годунова очень нужен был такой лжецаревич, вот они тайно и обратились к полякам за помощью. Как поляки, так и шведы мечтали получить русский престол, а здесь подвернулся такой удобный случай.

3 мая 1605 г. в Москву с польским конным отрядом из Варшавы прибывает невеста Лжедмитрия - Марина Мнишек. Через неделю в Успенском соборе Москвы пышно отмечается свадьба, и Марина становится новой царицей. Но Б. Годунова уже нет в живых, идет речь опять о борьбе за престол, и Лжедмитрий уже не нужен. Бояре Шуйские и Романовы 17 мая вводят народ в Кремль, заявляя, что поляки бьют бояр и государя. Под этим предлогом они убивают Лжедмитрия, М. Мнишек удается спастись, она скрылась. Без созыва земского собора, а «общим собранием» на Красной площади выбирают Василия И. Шуйского Государем Российским. Ему тогда было 54 г. Недовольство народа растет, появляются в разных местах небольшие вооруженные отряды, борющиеся за улучшение жизни и независимость.

Так, сразу после гибели Лжедмитрия организует вооруженный поход на Москву, выдающий себя за воеводу царя Дмитрия - Иван С. Болотников. Свой поход он называл не иначе как крестьянской освободительной войной. Ядро его армии составляли беглые крестьяне, холопы и все кто недоволен правлением В. Шуйского. В октябре 1606 г. войско И. Болотникова было разбито под Тулой царской армией, сам он попал в плен, покаяться, готов был воевать на стороне царя. Он был сослан в Каргополь, и через некоторое время его утопили.

Недовольство народа зрело. Остатки войска И. Болотникова обратились к полякам с просьбой прислать в Москву нового царя Дмитрия II. Польско-казацкий отряд не замедлил подойти к Москве и встал у деревни Тушино. Так на Руси появился новый претендент на царский престол Лжедмитрий II, тоже из польского сословия. Для отражения захватчиков В. Шуйский обращается за помощью к Швеции и просит выслать отряд под командованием генерала Делагарди. Польский король Сигизмунд III разрывает с Россией дипломатические отношения и с большим войском осаждают Смоленск. Русское посольство во главе с боярином М. Салтыковым обращается к Сигизмунду с просьбой, чтобы его сын, Владислав, занял Российский престол (это была уже середина 1609 г.). В стане «тушинского вора», как окрестили в народе Лжедмитрия II, появляется Марина Мнишек. Она не уехала в Польшу после бегства из Москвы, а скрывалась в Ярославле. Теперь для нее опять появился шанс стать царицей, она вступает в сговор с новым Лжедмитрием II и признает в нем царя Дмитрия. Однако, тушинский лагерь вскоре был разгромлен, Лжедмитрий II был убит, Марина бежит в Калугу, а затем уезжает в Иран под защиту шаха Абаса. Поддержки в Иране Марина не находит, возвращается в Россию и прячется на острове Медвежий под Астраханью, но стрельцы ее находят и возвращают в Москву.

За это время у нее родился сын Иван, в народе его прозвали «воренком», и ему к этому времени было уже 4 года. Марину посадили в крепость, где она вскоре и скончалась, «воренка» прилюдно повесили, как бы поставили своеобразную точку с самозванством в России. Но это было несколько позже, а в марте 1610 г. русско-шведский отряд вступил в Москву, но, вскоре, отгоняя поляков от Москвы, был разбит отрядом гетмана Желковского. В Москве дворяне во главе с З. Ляпуновым свергли Василия Шуйского и отправили в монастырь. Москва присягнула боярской Думе временно, а 17 августа 1610 г. Дума передает царскую власть Владиславу, сыну польского короля Сигизмунда. Российский трон официально занимает Польша!

К Москве подходят новые русские военные формирования для освобождения от поляков. Из Рязани выступает отряд П. Ляпунова и осаждают Кремль, к нему присоединяются казацкие отряды Трубецкого и Заруцкого. Поляки поджигают Москву, между казаками и рязанцами возникает ссора, в результате убивают П. Ляпунова. Отряды отступают, и Москва опять во власти поляков.

Когда тяжелые времена наступают в стране, как правило, пробуждаются

религиозные и национальные силы. В Нижнем Новгороде церковный староста, торговец мясом Кузьма Минин начинает собирать деньги на воинское формирование, в предводители этого формирования приглашают князя Дмитрия М. Пожарского. Деньги и оружие собирали всем миром и в сентябре 1612 г. подошли к Москве. Понимая свою низкую военную подготовку, объединились с более опытными казацкими отрядами Трубецкого и Заруцкого. В октябре 1612 г., в основном казаки, взяли Китай-город и осадили Кремль. Через некоторое время засевшие в Кремле поляки сами сдались из-за отсутствия продовольствия. Далее, казацкие отряды отогнали поляков до Волоколамска, а дальше они уже отступали без преследователей. Освобождение Москвы показало малопригодность необученного дворянского ополчения Минина и Пожарского и, конечно, без помощи казаков это ополчение потерпело бы неудачу. Надо отметить, что собираемые средства на формирование ополчения проходили с большим трудом. Организаторы вынуждены были даже брать в залог дворянских детей, пока их родители не внесут деньги на ополчение. Даже эти меры не дали достаточных средств на это благое дело.

В начале 1613 г. разослали по всей стране гонцов для выбора царя. Постепенно стали съезжаться в Москву представители. Вельможи активно подкупали избирателей, все знатные рода претендовали на престол. 21 февраля 1613 г. были назначены выборы. Ближе всех по родству к прежнему царскому роду был Михаил Романов, как племянник царя Федора Калиты. Да и сам Михаил называл Ивана Грозного своим дедом. А вот отец Михаила - Филарет получил высший религиозный чин митрополита от самозванца, это останавливало выборщиков. Перевесом в голосовании опять оказались казацкие атаманы, голосовавшие за Романова, правда, они были главной опорой самозванцев, которых в те смутные времена насчитывалось более двадцати. Окончательно вышли в народ на Красную площадь. Народ также хотел видеть Романова Михаила наследным царем. Так и решили, ему тогда было 14 лет.

С XIII века от Федора Кошки, а затем в XVI - от боярина Романа Юрьевича Захарьина шел этот древний русский род. Ходили даже слухи, что сам Иван Грозный, умирая, хотел видеть царем не своего сына Федора, а именно Федора Романова, отца Михаила. Но тогда сложилось все иначе.

Вот так закончился 15-летний период смуты Русского государства. В память об освобождении Москвы от польского засилья в конце октября 1612 г. по старому стилю (точная дата неизвестна), теперь мы и отмечаем 4 ноября как День народного единства и согласия.

Ю. М. ЛЬВОВ

«ГОРЭЛЕКТРОТРАНС» ОТКРЫВАЕТ СВОИ ТАЙНЫ

До недавнего времени вход в центральную диспетчерскую станцию «Горэлектротранс» для журналистов был закрыт. В силу стратегического значения ЦДС едва ли не самое секретное подразделение ГУП «Горэлектротранс». Но недавно руководство предприятием решило снять вето и провести для прессы обзорную экскурсию по рабочим помещениям центральной диспетчерской.

Центральная диспетчерская станция была создана еще в 1933-м году. Но наиболее надежной и эффективной, благодаря современной технике, она стала в последние десятилетия.

- Транспортная система города - это единый организм, и если продолжить сравнение, центральная диспетчерская это своего рода мозг, сюда сходятся информация из разных районов, здесь принимаются важные решения, - именно такими словами начал экскурсию генеральный директор ГУП «Горэлектротранс» Александр Николаевич Александров.

ЦДС состоит из трех отделов: служба движения, диспетчерские службы пути и службы энергохозяйства. Центральная диспетчерская управляет движением круглосуточно. Всего в одну смену работает двенадцать человек. Каждый день в среднем им приходится разрешать по сотне кризисных ситуаций. Именно здесь принимаются оперативные решения.

Здесь работают весьма опытные люди, которые болеют за свое дело. К таким можно отнести и старшего диспетчера службы движения Надежду Харламову. По ее словам, лучший показатель качества работы ЦДС, когда устранение неполадок происходит незаметно, а самым тяжелым для них является отсутствие связи. И это не простые слова, ведь в общей сложности к центральной диспетчерской «Горэлектротранса» подведено 420 телефонных пар. Случайностей в этом деле допустить нельзя, поэтому городские телефоны экстренных служб продублированы специальной сетью местной связи, которая раскинута по всему городу. Так установлены прямые телефоны для координации действий со следующими городскими службами: Спецтранс, Ленсвет, Мостотрест, Комитет по благоустройству, Комитет по транспорту, ГИБДД и диспетчерская скорой помощи. Благодаря этому здесь собирается вся оперативная информация о движении. Обладая только всеми данными, в экстренной ситуации можно принять единственно верное решение. Когда ситуация более чем серьезная, диспетчеру приходится обращаться за помощью к директору. Чаше всего это связано со срывом выпуска подвижного состава на линию, либо в связи с порывом контактной сети.

Каждый отдел ЦДС отвечает за свой участок работы. Но вместе с этим они полностью зависят друг от друга. Их можно сравнить с «тремья китами», на которых держится организация работы трамваев и троллейбусов. Диспетчерская службы пути владеет данными об авариях и восстановительных работах на рельсах.

Из диспетчерской энергохозяйства управляют работой 88-ми тяговыми подстанциями, ликвидацией аварий на контактной сети.

- Все аварийные адреса по трамваям и троллейбусам стекаются к нам, - говорит зам. нач. энергохозяйства Надежда Савина. - А уже мы передаем информацию аварийным дежурным бригадам. Кроме этого, мы ведем и профилактическую работу.

Диспетчеры службы движения, в свою очередь, организуют работу транспорта по маршрутам, а также разрабатывают варианты обходного движения при различных происшествиях; контролируют диспетчеров и водителей, дают справки горожанам по оптимальным маршрутам проезда. У диспетчеров именно этой службы имеются пульта, на которых расположены 180 номеров прямой связи, а также городская и мобильная - для связи с водителями на линии. Как только диспетчер получает сигнал, все данные заносятся в журнал (время звонка и какие меры предприняты для устранения). Работа этой диспетчерской довольно интенсивная. Шквал звонков не прекращается ни на секунду, в особенности, если это касается утренних и вечерних часов пик.

Александр Александров вспоминает наиболее яркий случай за последнее время. Произошел он в прошлом году, когда машина для перевозки пива врезалась в опору Ладожского моста и повалила контактную сеть. Благодаря непосредственно оперативной работе диспетчерской, удалось достаточно быстро устранить это ЧП, на помощь были вызваны практически все бригады контактной сети.

- По предъявлению претензий, ссылаясь на законные акты, нам возмещают ущерб, - говорит Александр Николаевич. - Хотя урон, нанесенный за простой транспорта взыскать удается не всегда, при этом мы теряем достаточно много средств, в ближайшее время этот вопрос должны поставить перед Законодательным собранием.

На сегодняшний день, в связи с возросшими аварийными ситуациями, работа центральной диспетчерской станции «Горэлектротранс» невозможно переоценить. В их руках не только порядок на дорогах, но и жизни сотен тысяч горожан.

Танзиля Исянбаева



МОЛОДЫЕ И ПЕРСПЕКТИВНЫЕ

Старательно работают сотрудницы отдела эксплуатации 7-го трамвайного парка, изображенные на этом снимке. У каждой из них разный стаж, разные обязанности, но все они отличаются большим трудолюбием, любовью к своему делу, а потому оно и спорится в их руках.

Нина Дмитриевна Попова приехала в Ленинград в 1978 году, после окончания средней школы. Хотелось приобрести профессию, занять свое место в большом и красивом городе. Определиться в жизни помог брат, который уже жил и трудился в городе на Неве. Так случилось, что Н. Д. Попова пришла в трамвайный парк им. Володарского, а здесь никогда не отказы вались от молодых и перспективных работниц. Ей предложили выучиться на водителя трамвая. После окончания Учебного комбината стала работать на линии.

Всегда отличалась дисциплинированностью, старательностью, собранностью. Профессию свою полюбила, стала повышать квалификацию, осваивать технику. Линейным водителем трудилась до конца 80-х годов. Не раз Нина Дмитриевна поощрялась руководством парка. К 1990 году в подразделении СПб ГУП «Горэлектротранс» стала поступать вычислительная техника - ЭВМ, компьютеры. Потребовались и люди, которые могли бы их освоить. Одной из первых в трамвайном парке им. Володарского стала работать на компьютере Нина Дмитриевна Попова. Закончила курсы, стала оператором ЭВМ. Своим примером она подтвердила мнение, что человеческий ум универсален. Сначала она освоила трамвай, а потом с таким же упорством и другую технику - счетно-вычислительную. Сегодня, когда компьютеры пришли почти на каждое рабочее место, Нина Дмитриевна помогает освоить эту технику другим работникам парка. Говорят, что сама она знает компьютер здесь лучше всех. Выполняет на нем много операций, обрабатывает путе-

вые листы водителей, отчего зависит начисление им зарплаты.

То же она делает для кондукторов. Это трудоемкая работа, на ее попечение несколько сотен этих специалистов. И все нужно сделать без малейшей ошибки и в срок, чтобы не было по ее вине задержек с зарплатой или недоплат. Помогает старательность, внимательность, собранность - те качества, которые выработала в себе еще в молодые годы. А новую технику знает так, что может на ней работать «с закрытыми глазами».

Она также распечатывает основные показатели работы парка: выпуск подвижного состава на линию, выполнение расписания, регулярность пробогов, выполнение рейсов. На все это Н. Д. Попова составляет документацию. Компьютер, по ее мнению, незаменимый помощник в работе. Он столько помогает сделать за короткое время! Раньше, когда не было счетно-вычислительных машин, было много «бумажной» работы, и один сотрудник с таким объемом не справился бы никогда. Теперь - другое дело. Вся информация - в памяти машины, писать лишние бумаги не надо. А, в случае необходимости, нужные данные можно получить лишь нажатием кнопки. Но как бы ни была совершенна машина, ею управляют люди, подготовленные и старательные, такие, как Н. Д. Попова.

Лариса Евгеньевна Дятлова начинала свою трудовую деятельность на отделении «Рыбцкое» 7-го трамвайного парка. Несколько лет работала слесарем-электриком. В середине 1990-х освоила новую профессию - табельщика по кондукторам. В то время еще не было в парке компьютеров, и приходилось вручную оформлять отпуска, заполнять больничные листы, учитывать рабочие часы каждого кондуктора, обрабатывать их путевые листы, сверять с водительскими. Лариса Евгеньевна учитывала выручку каждого кондуктора, затем эти суммы сверяла с

отделом сборов. Одной из первых в парке она знает, как выполняется финансовый план за тот или иной месяц. К порученному делу Л. Е. Дятлова относится добросовестно, внимательно. Пришло время, когда ее рабочее место укомплектовали компьютером, с ним стало работать легче и интересней. А сейчас Л. Е. Дятлова - оператор ЭВМ.

Юлия Александровна Ляхова пришла в трамвайный парк им. Володарского № 7 летом 2004 года. Устроилась распределителем работ. В ее задачу входило вести табельный учет всех водителей, кондукторов, перегонщиков, наставников и др. Всего на ее попечение находится около 600 человек разных специалистов. Для них надо учесть количество отработанных часов за каждый день - в течение всего месяца. В течение месяца тот или иной работник может взять отгул или заболеть. Эти «передвижки» трудового времени также должны найти отражение в документах «учетчика». В работе Юлии Александровны также очень помогает компьютер, в котором и содержится вся ежедневно меняющаяся база данных рабочего времени почти всех работников парка. Причем, все изменения вносятся очень оперативно. Но не только современная счетная техника на вооружении распределителя работ. На эту должность возьмешь не всякого. Чтобы успешно справляться с такой работой, нужны определенные личностные качества.

Юлия Александровна, например, в школе очень любила математику. Затем изучала компьютер, неплохо им овладела. И, придя в парк, она сразу показала себя человеком все схватывающим «на лету». Руководство отдела эксплуатации парка рекомендует ее как человека легко обучаемого. Покажут ей какую-то операцию всего один раз, и она ее уже освоила. Сотрудники Ю. А. Ляховой уверяют, что она и без компьютера держит в собственной памяти фамилии почти всего персонала парка и соответствующие им табельные пятизначные номера.

Отмечают в парке и еще одну важную способность Ю. А. Ляховой. Это ее умение работать с людьми. Она найдет подход к каждому человеку. При этом сохраняет спокойствие и самообладание. Общительность и бесконфликтность ее «союзники» в этом деле. Ну, например, составляет она наряды для водителей и старается так их составить, чтобы удовлетворить каждого из них, но в то же время не поступиться интересами предприятия, парка.

Ю. А. Ляхову в коллективе считают очень перспективным работником. В конце 2005 года ее назначили диспетчером. Это уже инженерная должность. Руководство считает, что и с этими обязанностями она справится.

Валерий Межонный

На снимке слева направо: Н. Д. Попова, Л. Е. Дятлова, Ю. А. Ляхова.
ФОТО МАРИНЫ ВЛАСОВОЙ



Седьмой год пошел водителюскому стажу Натальи Николаевны Шалаевой. Пришла она в трамвайный парк № 8 в 2000 г., окончив Учебно-курсовой комбинат. За прошедшие шесть лет несколько раз принимала участие в конкурсе профессионального мастерства водителей трамвая. В 2005 году одна из всей группы конкурсантов этого парка вошла во второй тур конкурса. Наталья Николаевна водитель еще молодой, но имеет уже самую высокую квалификацию - 5й разряд.

К делу своему она относится со всей серьезностью, что позволяет ей трудиться без ДТП. Сейчас Н. Н. Шалаева водит трамвай 60-го маршрута. «Спальный» район, где он ходит, отличается своей спецификой. Здесь особенный «наплыв» пассажиров в часы «пик». Но Наталье Николаевне помогает справиться с делом старательность, упорство, внимательность и детальное знание своего маршрута.

ФОТО МАРИНЫ ВЛАСОВОЙ

ОТДЫХАЙТЕ В БЕЛОРУССИИ

В нынешнем году Объединенный профком Первичной профорганизации ГУП «Горэлектротранс» среди других мест отдыха предлагает членам профсоюза около двадцати санаториев в Республике Беларусь. Эта республика по площади почти в два с половиной раза превышает Ленинградскую область, растянувшись с запада на восток на 660 километров и с севера на юг - на 540. Она удалена от морей, но имеет много рек и озер, так что любители ловить рыбу, купаться и загорать во время отдыха - найдут здесь все необходимое. Климат в Белоруссии умеренно-континентальный, а озера есть практически у каждого санатория.

Желающие заказать путевки на летний отдых могут в профкоме выбрать себе санаторий в соответствии со своим вкусом и профилем болезней, которые здесь лечат. Профили могут быть по гастроэнтерологии, кардиологии, пульмонологии, неврологии, сахарному диабету, болезням опорно-двигательного аппарата, гинекологии, урологии, нефрологии.

Любой санаторий занимается лечением заболеваний от трех до пяти названных выше направлений. Санатории расположены практически по всей территории республики, и можно выбрать тот, который вам больше понравится. Для укрепления вашего здоровья применяются минеральные воды и лечебные грязи, электросветолечение и массаж, души и ванны, сауна, физкультура и климатотерапия.

К положительным факторам этих мест отдыха относится то, что они все сравнительно недалеко расположены от нашего региона - Санкт-Петербурга и Ленинградской области. А также то, что цены здесь весьма умеренные.

Попробуем дать краткую характеристику хотя бы нескольких санаториев. Санаторий «Нарочанский берег» расположен в Минской области, неподалеку от столицы республики города Минск. Природа щедро одарила этот курорт естественными лечебными факторами: изумрудными хвойными лесами, чистой родниковой водой и лечебной минеральной водой, лечебными грязями. Здесь лечат заболевания дыхательной системы, сердечно-сосудистой, нервной и желудочно-кишечного тракта. К услугам отдыхающих: парикмахерская, видео и кино зал, библиотека, танцевальный зал, пункт проката, летний спортзал, летние волейбольные площадки, детские игровые площадки, сауна с мини-бассейном, мини-бар, корт для большого тенниса и др. С открытием летнего сезона на пляже работает кафе. Цены такие: «самый дешевый» одноместный номер «в блоке с удобствами» вам обойдется за 12 дней лечения и отдыха в 4 968 рублей. Двухместный номер «с улучшенными условиями на двух человек за 12 дней - в 9 037 рублей.

Санаторий «Лесные озера» в Витебской области. Здесь на одного человека на 12 дней 2-х местный номер с удобствами вам обойдется чуть менее 5-ти тысяч рублей: Если же вы закажете номер «Люкс» на одного человека, то за 12 дней оплатите чуть больше 7,5 тысяч рублей. Но, повторяем, что это номер «люкс». Круглый год в этом санатории лечат заболевания опорно-двигательного аппарата, сердечно-сосудистой, нервной, дыхательной и мочевыделительной систем. Отличному самочувствию взрослых и детей, успешному проведению лечения способствуют комфортабельные номера, диетическое

питание и интересно организованный досуг: танцевальные вечера, экскурсии, бильярд, рыбалка.

Санаторий «БУГ» приглашает на лечение и оздоровление. Коечная мощность санатория - 540 мест. Здравница расположена в сосновом бору на берсгу реки Муховец в 30 км. от г. Бреста в экологически чистом районе, не подвергшемся загрязнению радионуклидами. В радиусе 180 км. отсутствуют химические, металлургические и цементные производства. Санаторий имеет медицинскую базу, позволяющую лечить заболевания: сердечно-сосудистой, дыхательной, нервной системы и органов опорно-двигательной системы. Цены весьма невысокие. Они мало отличаются от цен в двух вышеперечисленных санаториях. Санаторий «Белорусочка» для отдыха и лечения детей с родителями расположен под Минском, в 3 км. от железнодорожной станции Ждановичи, в экологически чистой зоне, среди хвойно-березового леса, на берегу водохранилища Дрозды. Профиль санатория - лечение заболеваний органов дыхания, пищеварения, нарушений обмена веществ, в том числе лечение сахарного диабета у детей. 2-х местный номер родитель + ребенок на 12 дней здесь стоит чуть меньше 11 тысяч рублей. На 21 день - около 20 тысяч.

В краткой газетной заметке невозможно подробно рассказать обо всех санаториях республики Беларусь, которые в 2007 году предлагают вам наш Объединенный профком. Но если вы придете сюда, то сможете узнать все подробно. Вам здесь также расскажут, как лучше всего добираться до выбранного вами места отдыха и лечения, какие поезда сюда ходят, сколько времени находятся в пути.

Не забудьте также, что для членов профсоюза со стажем имеются скидки.

Валерий Межонный

Намечены сроки и объемы проектирования «Надземного экспресса»

На заседании городского правительства определены первоочередные задачи по реализации проекта «Надземный экспресс». Речь идет о начале проектирования линии нового вида пассажирского транспорта. Проект необходимо разработать к середине октября 2007 года с тем, чтобы уже в IV квартале можно было объявить по нему инвестиционный конкурс. Обеспечивать этот этап будет Комитет по инвестициям и стратегическим проектам Санкт-Петербурга.

Первоначально планировалось включить в проект только первую линию надземного экспресса протяженностью 26,52 км, соединяющую 5 южных районов города. Однако ситуация изменилась. Губернатор подтвердила информацию о том, что Консорциум 5-ти частных компаний собирается построить рядом с Дворцом Конгрессов в Стрельне Петербургский Конгресс-холл на 3,5 тысячи мест. Поэтому решено включить в проектирование первой линии еще и ее продолжение от проспекта Ветеранов до Стрельны и далее, до Петергофа и Наукограда (ранее эта линия протяженностью 22 км относилась ко второму этапу сооружения надземного экспресса, равно как и 8 километровое ответвление от основной трассы до Пулковки).

ЦЕНТР ЗАКРЫЛИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

Вступило в силу распоряжение, которое с утра до вечера запрещает движение грузовых автомобилей в центре города.

Согласно распоряжению Комитета по транспорту с 6 утра до 22 часов вечера прекращается движение грузовых автомобилей и составов транспортных средств с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонны. В «зону отчуждения» попадает территория, ограниченная Обводным каналом, Невой и Большой Невкой, то есть весь Центральный, Адмиралтейский, Василеостровский и Петроградский районы. Кроме того, днем грузовикам нельзя проезжать по Московскому и Приморскому проспектам, Арсенальной, Выборгской, Пиროговской и Ушаковской набережным, по Приморскому шоссе, заезжать в города Пушкин и Павловск, поселки Песочный и Белоостров. Официально распоряжение опубликовано 29 декабря и вступает в силу по истечению 10 дней.

Формально такой запрет действует уже более 12 лет - еще в марте 1994 года Владимир Яковлев - в тот момент заместитель мэра Санкт-Петербурга по управлению городским хозяйством, подписал аналогичное, по сути, распоряжение. До сих пор сам документ в части введения запрета на проезд грузовиков в центре никем официально не отменен. Этим же распоряжением были установлены тарифы за выдачу пропусков: разовый - 5 МРОТ, постоянный - от 10 до 20 МРОТ,

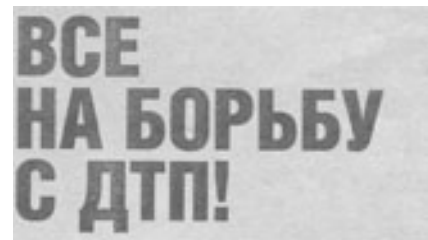
в зависимости от массы автомобиля и зоны действия пропуска (самый дорогой разрешал тяжелым грузовикам ездить где угодно, кроме Невского проспекта).

Ограничение в 3,5 тонны не случайность - паспортная полная масса «Газели» (ГАЗ-3302) составляет именно столько. То есть владельцы самого популярного на городских улицах грузовика могут не беспокоиться - для них въезд в центр будет открыт.

По новому нормативному акту владельцы грузовиков также смогут получить пропуск для «решения неотложных хозяйственных задач». Выдавать их в семидневный срок должно ГУ «Дирекция по организации дорожного движения Санкт-Петербурга». Вот только не ясно, сколько надо будет платить за разрешение. Председатель комитета Александр Дацюк предлагает использовать утвержденные в 1994 году тарифы, однако приложение к распоряжению Владимира Яковлева, на которое дана ссылка, в 2000 году признали утратившим силу.

Аналогичные ограничения в августе 2002 года ввели в Москве: с 7 до 22 часов запретили въезд и передвижение автомобилям грузоподъемностью более одной тонны в центральную часть города, ограниченную третьим транспортным кольцом. Это решение ударило по владельцам «Газели», что вызвало массу протестов представителей малого бизнеса. Владелец малотоннажного «ГАЗа» Юрий Крымов оспорил постановление Правительства Москвы в городском, а потом и в Верховном Суде с России. Однако судебные инстанции установили, что прекращение движения транспортных средств на дорогах может осуществляться уполномоченными должностными лицами органов исполнительной власти субъектов Федерации в пределах их компетенции.

Павел Нетупский,
Фонтанка.ру



\$518 млрд. в год составляют в мире потери, обусловленные травматизмом в результате ДТП.

Губернатор Петербурга провела внеплановое совещание по организации дорожного движения. Неизвестно, что послужило поводом для экстренных мер: то ли недавнее громкое ДТП на Пушкинской площади, то ли состоявшееся накануне Всероссийское совещание руководителей правоохранительных органов, а может, Валентина Матвиенко постояла в московских пробках и воочию увидела транспортное будущее нашего города. Но оргвыводы оказались предсказуемыми - у исполнительной власти появится новый орган. Как утверждают информанты со ссылкой на губернатора, статус координационного совета будет выше, чем у Комитета по транспорту.

Это классика жанра: время от времени власти «вдруг» осознают наличие какой-нибудь масштабной проблемы. Например, коррумпированность милиционеров, расцвет рейдерства, алкогольные отравления или ветхость дома. Тут же начинаются шум, совещания, тридцать тысяч курьеров скачут, создается очередная чрезвычайная комиссия, которая вскоре тихо уходит в тень, поскольку на повестке дня стоит уже другая актуальная проблема.

Между тем специалисты, которые действительно серьезно занимаются такими проблемами, твердят о них годами. Кризис дорожного движения порожден тем, что каждый ответственный отвечает только за свой кусочек, а вместе получается коллективная безответственность. При том, что количество машин в городе увеличивается на 200 тыс. ежегодно, ничем, кроме коллапса, это закончиться не может. И об этом эксперты тоже говорят давным-давно.

Административный «пинок» может разрешить локальную проблему - выделение полосы под общественный транспорт на Суворовском пр. или эвакуаторную зачистку в центре. Но он не ликвидирует системного кризиса, поскольку исходит изнутри этой самой системы, хотя и с верхних ее этажей. Помочь бороться с проблемами может только механизм, позволяющий учитывать реальные потребности горожан, формулирующий их спокойно, без авралов и популизма. Правда, для этого полезно хоть иногда ездить в машине без мигалки.

«Деловой Петербург», № 219

КАК ТРАМВАЙ «ЗАГОВОРИЛ»

Наступил 1957 год. В конструкторский отдел завода поступило техническое задание на проектирование нового трамвайного вагона предназначенного для перевозки пассажиров в одновагонном составе. Новому вагону было присвоено обозначение ЛМ - 57. К тому времени на заводе уже был сложившийся коллектив конструкторов, как опытных специалистов, так и недавних выпускников. Политехнического института и ЛИИЖТа. Для многих молодых специалистов это было первое задание на самостоятельное проектирование. Впереди у них была интересная и ответственная работа. Техническое задание на проектирование вагона, среди прочего, предусматривало радиофикацию вагона, так как в это время готовился перевод трамваев на бескондукторное обслуживание, и обязанность объявления остановок возлагалась на водителя. Начались поиски решения этой задачи, что требовало знаний в области радиотехники, а среди конструкторов нашего отдела таких специалистов не было. Помог случай.

Мне поручили съездить в эл. депо метрополитена «Автово» и выяснить там: не возьмется ли они заряжать нам аккумуляторы для вагонов ЛМ - 57, так как на заводе тогда не было станции для зарядки щелочных аккумуляторов. Согласие было получено. Когда я направился к выходу из депо, то по дороге я встретил своего однокурсника по ЛИИЖТу, которого не видел уже два года после окончания института, - Егорова Владимира Ивановича.

Он повел меня в радиомастерскую депо, где он работал мастером по обслуживанию устройств радиооповещения и связи вагонов метрополитена. Это было очень кстати. Я ему рассказал о нашей проблеме, и он согласился оказать нам содействие в разработке схемы радиофикации вагона, выбора оборудования.

На первом вагоне модели ЛМ - 57 был применен ламповый радио усилитель типа УП - 50, применявшийся на вагонах метро.

Однако этот усилитель имел избыточную мощность, значительные

габариты и электропотребление, так как был предназначен для системы радиооповещения 10-ти вагонного состава электропоезда.

Егоров В. И. разработал и предложил собственную конструкцию малогабаритного полупроводникового радиоусилителя.

Опытная эксплуатация полупроводникового усилителя показала его надежную работу. В дальнейшем были разработаны пять разновидностей радиоусилителей для всех типов трамвайных вагонов эксплуатационного парка. Несколько лет эти усилители изготавливались в радиомастерской электродепо «Автово».

А тем временем строительство первого вагона модели ЛМ-57 быстро продвигалось к завершению, осенью того же года он был готов в свежеевкрашенный в серый с синим цвета стоял залитый солнечным светом в просторном малярном цехе завода. После проведения всех необходимых испытаний вагон поступил в трамвайный парк им. Смирнова для эксплуатации на линии с пассажирами.

Анатолий Львович Полянский

В РАБОТЕ ПОМОГАЕТ ВОИНСКАЯ ДИСЦИПЛИНА

Всю жизнь Валерий Дмитриевич Костылев равнялся на своего отца кадрового военного Дмитрия Иосифовича, который прошел всю Великую Отечественную войну. Честность, справедливость, желание при необходимости помочь людям - это еще не все, к чему и сейчас стремится Валерий Дмитриевич.

После войны отец решил продолжить службу, поэтому гарнизонная жизнь Валерию знакома с детства. В школу он пошел уже в Калининграде. В шестидесятом году отец ушел в запас, и семья окончательно обосновалась в этом городе.

Отец для Валерия был всегда идеалом, поэтому он решил продолжить его дело. Так в 1968 году он поступил в Калининградское высшее военно-инженерное училище им. Жданова. А уже в 1972 году, закончив учебу, отправился в Эстонию, а именно - в Прибалтийский военный округ. Там он служил в учебной части, готовил специалистов инженерных войск (саперов), в том числе и специалистов, которые впоследствии работали в Чернобыле.

- Помню, как привезли 140 молодых парней из Свердловска, - говорит Валерий Костылев - Была возможность отказаться, но никто этого не сделал.

Наверное, именно тогда Валерий понял всю значимость своей работы.

За шестнадцать лет службы в Эстонии он вырос от командира взвода до командира батальона. После, Валерий был направлен на Дальний Восток, а именно в Хабаровск, где так же работал в учебной части. Затем перешел в соседнюю часть на должность зам. командира полка, а уже последние два года служил старшим офицером инженерного управления штаба Дальневосточного военного округа. Сам Валерий Дмитриевич считает, что служба прошла достаточно спокойно, если говорить о переездах.

Еще будучи курсантом, Валерий женился, сейчас у него уже взрослые дети, успехам которых он несказанно рад.

В 1996 году в чине подполковника Валерий Дмитриевич Костылев был уволен в запас. К тому времени в стране были в самом разгаре реформы, и поэтому очень трудно было определиться, а можно сказать - все начать с начала.

Как раз в это время случайно жена Валерия Татьяна, которая все годы службы была ему верной поддержкой и опорой, получила наследство квартиру в Санкт-Петербурге. Это и стало отправной точкой в их новой жизни.

В детстве у Валерия, помимо воинской карьеры, была и еще одна мечта: стать машинистом паровоза.

- Первоначально мечтал о железной дороге, но у меня, ее, конечно же, не было, - говорит Валерий Дмитриевич. - А мне очень уж хотелось самостоятельно вести поезд, и чтобы он стучал по рельсам.

Да еще, как известно в середине 90-х была большая проблема с работой, а в трамвайное депо можно было устроиться достаточно свободно. Так, соединив давнюю мечту и реальность, Валерий, стал водителем трамвая. После учебного комбината пришел работать в Четвертый трамвайный парк, а после его закрытия, перевелся в Третий. Так уже одиннадцать лет Валерий Дмитриевич работает на нашем предприятии.

- Коллектив парка очень дружный, все и всегда готовы помочь, - говорит Валерий Костылев. - Обстановка для работы располагает, а пунктуальность и дисциплинированность, приобретенные на воинской службе, как никогда помогают в моем деле.

Работа водителя очень ответственная, связана с постоянными трудностями, но для него - это не проблема, соблюдение графика и жесткая дисциплина у него уже в крови.

Танзиля Исянбаева



Надежда Савина



Надежда Харламова

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Троллейбусному парку № 1 срочно требуются:

- Главный механик. Оклад 9005 рублей. График работы — пятидневка.
- Мастер по ремонту участка главного механика, Оклад 7410 рублей. График работы — пятидневка.

Адрес: ул. Сызранская, д. 15 (ст. метро «Электросила»).

Контактный телефон: 388-68-97



Бригада диспетчеров

ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ

Центр управления полетами известен всей стране. Центральная диспетчерская станция «Горэлектротранс» выполняет схожие задачи, хотя и более приземленные. Отсюда управляют работой полутора тысяч трамваев и троллейбусов, которые ежедневно выходят на маршруты Петербурга. Конечно, по оснащенности трамвайно-троллейбусная диспетчерская уступает знаменитому ЦУПу, но действия транспортных диспетчеров сказываются на жизни сотен тысяч горожан. В силу стратегического значения ЦДС - была едва ли не самое закрытое подразделение ГУП «Горэлектротранс», журналисты здесь не бывали никогда. «Транспортная система города - это единый организм, и если продолжать сравнение, центральная диспетчерская - это своего рода мозг, сюда сходятся информация из разных районов, здесь принимаются важные решения», - говорит Александр Александров, директор ГУП «Горэлектротранс».

Как к мозгу сходятся нервы, так и к центральной диспетчерской станции подходят специальные телефонные линии со всех конечных станций, парков и служб «Горэлектротранс». Здесь собирается вся оперативная информация о движении. Только обладая всеми данными, можно в экстренной ситуации принять единственно верное решение. Как по нервам от мозга, по прямым телефонам команда тут же

передается напрямую к любой контролирующей службе или в парке. Такая работа должна быть оперативной и не зависеть от случайностей. Вот почему городские телефоны продублированы специальной сетью местной связи, которая раскинута по всему городу. Установлены прямые телефоны для координации действий с различными городскими службами, в их числе Спецтранс, Ленсвет, Мостотрест, Комитетом по благоустройству, Комитет по транспорту, ГИБДД и диспетчерская скорой помощи. В общей сложности к центральной диспетчерской «Горэлектротранс» подведено 420 телефонных пар.

Столь сложная, но в то же время надежная и эффективная, система создавалась на протяжении нескольких десятилетий. Центральная диспетчерская станция была создана еще в 1933-м году как единый командный центр. Сегодня в его составе три отдела: служба движения, диспетчерская энергохозяйства, диспетчерская службы пути. Своеобразные «три кита», на которых держится организация работы трамваев и троллейбусов. Из диспетчерской энергохозяйства управляют работой 88 тяговых подстанций, ликвидацией аварий на контактной сети. Диспетчерская службы пути владеет данными об авариях и восстановительных работах на рельсах. «Движенцы» организуют работу транспорта по маршрутам, разрабатывают варианты обходного

движения при различных происшествиях; контролируют диспетчеров и водителей; дают справки горожанам по оптимальным маршрутам проезда.

Главная задача, которую решают диспетчеры ЦДС, предупреждение сбоев в работе трамвая и троллейбуса и скорейшее восстановление движения после таких происшествий. Особое место сегодня в работе ЦДС занимает ликвидация последствий ДТП, в результате которых нарушается работа наземного электрического транспорта. Бывает, что в ожидании ГАИ два столкнувшихся на трамвайных путях автомобиля простаивают часами. И все это время движение на участке парализовано. В таких случаях специалисты центральной диспетчерской должны так организовать работу трамваев, чтобы по возможности, возникшая пробка как можно меньше сказалась на пассажирах, чтобы в этой пробке застряло как можно меньше вагонов.

Центральная диспетчерская управляет движением в круглосуточном режиме, ведь ночью трамваи не просто стоят в парках, идет подготовка к следующему дню. Всего в одну смену в центральной диспетчерской работает 12 человек. В день им приходится принимать решения в среднем по сотне кризисных ситуаций. Как здесь говорят, лучший показатель качества работы ЦДС, когда устранение неполадок происходит незаметно.

Отчитывается профком

Очередное заседание объединенного профкома Первичной профорганизации ГУП «Горэлектротранс» состоялось 28 февраля. Как всегда, подводились итоги за прошедший месяц, намечался план работы на следующий.

Одним из самых важных событий февраля было торжественное празднование 1-го числа этого месяца 35-летия самого большого нашего троллейбусного парка - 4-го. Празднование было организовано и проводилось по инициативе и при активном участии Генерального директора СПб ГУП «Горэлектротранс» А. Н. Александрова, сердечно поздравившего передовой коллектив парка с его юбилеем.

Председатель Первичной профорганизации Н. П. Силина также поздравила коллектив 4-го троллейбусного парка с 35-летием.

В феврале проводилась Спартакиада Центрального района Санкт-Петербурга, в соревнованиях по шахматам приняли участие спортсмены нашего предприятия. Это было 7-го февраля. А 9-го февраля наши же спортсменки, члены профсоюза, приняли участие в командных соревнованиях по волейболу - но уже в рамках Спартакиады, проводимой Межрегиональным комитетом профсоюзов. Две названные спартакиады проходят одновременно. 10-го марта наши спортсмены примут участие в соревнованиях по настольному теннису - тоже в рамках Спартакиады Межрегионального комитета. У нас есть весьма квалифицированные теннисисты, не раз демонстрировавшие свое спортивное мастерство.

И на этот раз мы надеемся завоевать в этом виде призовые места.

12-го февраля спортсмены СПб ГУП «Горэлектротранс» приняли участие в традиционном спортивном празднике «Лыжня России».

В феврале профкомом были проведены несколько экскурсий, в частности, в особняк поэта Г. Р. Державина, с посещением его музея. В парках профкомы также проводили подобные мероприятия.

На профкоме был поставлен вопрос о передаче опыта работы профсоюзных организаций, которые находятся в парках и службах электротранспортного предприятия. Было предложено изучить и перенимать опыт работы профорганизации Совмещенного



трамвайно-троллейбусного парка, которой руководит Г. В. Федосеева. Отмечено, что в этой профорганизации хорошо поставлена информационная работа.

Члены профсоюза узнают новости из стенной газеты, которая здесь выпускается регулярно. Постоянная и оперативная информированность членов профсоюза - одно из важнейших условий функционирования любой профорганизации. Это, к тому же, один из стимулов для вступления в профсоюз новых работников. Когда они знают, что для них делает профсоюз, то и вступают в его ряды с охотой. Не случайно, профорганизация СТТП за прошлый 2006 год пополнилась на 169 человек. И при этом ни один человек не вышел из профсоюза. Это лучшие показатели среди всех профорганизаций парков и служб. Разумеется, информированность «работает» на профсоюз тогда, когда в профорганизации действительно что-то делается. А если никакой работы нет, то и информированность не поможет. Да просто не о чем будет информировать членов профсоюза. А потому в профорганизации СТТП надо также перенимать и опыт самой работы профкома. Решено, что опытом работы последовательно будут делиться все профорги, это заставит их активизировать свою деятельность.

На предыдущем профкоме, в январе, был поставлен вопрос о привлечении к спортивно-оздоровительной работе в парках и службах уполномоченных по этому профилю. Их необходимо на местах «выявить» из активных спортсменов. А Профком берется их материально стимулировать.

Эти уполномоченные будут организовывать спортивную работу, проводимую как в рамках наших профсоюзных Спартакиад, так и по всему предприятию, помогая в этом важном деле спорторганизатору СПб ГУП «Горэлектротранс» Г. В. Шеломяновой. Так, профсоюз будет про-

водить совместно со всем коллективом предприятия Спартакиаду, посвященную 100-летию Санкт-Петербургского трамвая. А началом этой совместной спартакиады будет спортивный праздник, который состоится 18 марта в пос. Кавголово на лыжной базе «Динамо». Сейчас к нему ведется подготовка. В программе праздника лыжные гонки для мужчин, женщин и детей, волейбол, мини-футбол и другие соревнования. Будут вручаться призы победителям, награждаться лучшие спортсмены.

Всем профоргам было предложено представить кандидатуру от своей профорганизации на присуждение премии профсоюзной организации СПб ГУП «Горэлектротранс» - к главному профсоюзному празднику - Дню международной солидарности трудящихся 1-е Мая. Представленный на данную премию кандидат должен прежде всего примерно трудиться на своем рабочем месте и быть активистом профсоюза с большим стажем. В прошлом 2006 году профком отмечал Почетных ветеранов и ветеранов профсоюза. В этом году данная работа будет продолжена. К 1-му Мая будут отмечены данными званиями уже новые члены профсоюза, достигшие соответственно 30-летия и 50-летия своего профсоюзного стажа. Сегодня на предприятии СПб ГУП «Горэлектротранс» 25 работающих Почетных ветеранов профсоюза, чей профсоюзный стаж составляет 50 и более лет. В прошлом году профком открыл для них денежный счет. Каждому из них из средств профсоюза ежемесячно начислялось 150 рублей с тем, чтобы выдать эти деньги при увольнении с предприятия. В этом году профком данную сумму увеличил до 200 рублей.

На профкоме был решен вопрос об оказании материальной помощи заболевшим членам профсоюза.

А также рассмотрен еще целый ряд вопросов.

Валерий Межонный

ЧАЙ ВТРОЕМ

6 марта в актовом зале Трамвайного парка № 5 состоялся музыкальный концерт, посвященный Международному женскому дню. Выступление было подготовлено усилиями ансамбля «Чай втроем».

Открыли концерт Светлана и Юрий Ковалевы. Собравшиеся с удовольствием слушали в их исполнении мелодии когда-то популярных песен: «Колокольчик», «Утро туманное» и другие. Выступление получилось довольно разнообразным, так как песни исполнялись на разных музыкальных инструментах: на домбре, баяне, синтезаторе и аккордеоне.

В исполнении Елены Захаровны Чухновой прозвучали известные

русские романсы и русские народные песни о любви. Некоторые собравшиеся подпевали.

После концерта мы поговорили с коллективом ансамбля «Чай втроем».

В парке Елена Захаровна Чухнова работает тридцать восемь лет, двадцать из них она работала музыкальным руководителем в детском саду № 8 Ланского парка. После его закрытия она решила не изменять своему любимому трамвайному парку, и стала работать вахтером в общежитии парка. Елена Захаровна имеет не только педагогическое, но и музыкальное образование, поэтому не удивительно, что она и сейчас стремится приобщить к музыке всех окружающих.

Светлана Геннадьевна Ковалева на нашем предприятии сравнитель-

но недавно, сначала она работала кондуктором, а четыре последних года работает водителем трамвая. По образованию она музыкант, в свое время окончила музыкальное училище по классу народные инструменты.

- С музыкой я дружу с пеленок, - говорит Светлана Геннадьевна. - Долгое время работала педагогом в музыкальной школе.

Но финансовый вопрос расставил все на свои места. Теперь Светлана водит трамвай, а в свободное время продолжает наслаждаться музыкой. Недавно, вместе с Еленой Захаровной они организовали ансамбль. Муж Светланы, Юрий Павлович, тоже профессиональный музыкант, помогает ей в ее увлечении.

Танзиля Исянбаева



Зрители



Ковалева Светлана и муж Юрий



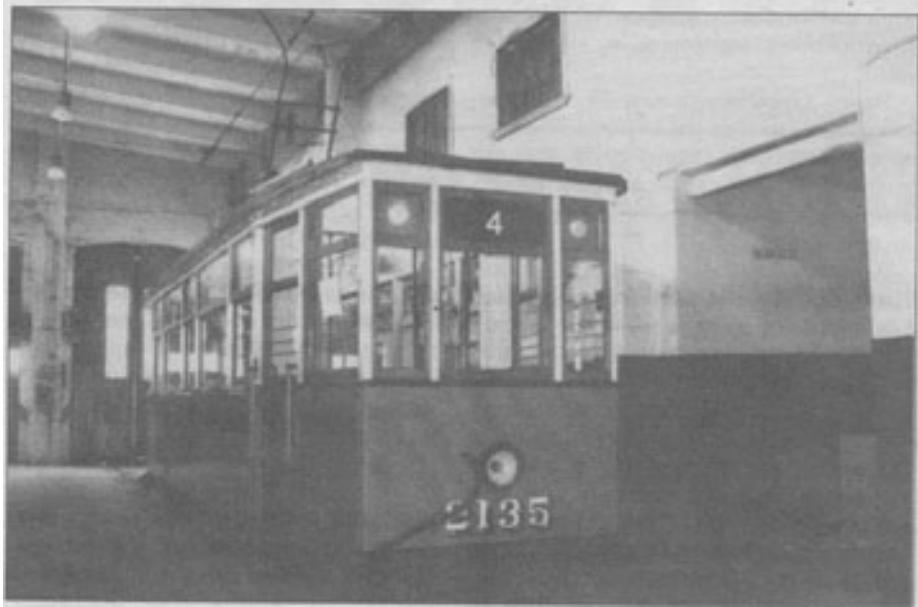
Елена Захаровна Чухнова



*ФОТО АВТОРА,
МАРИНЫ ВЛАСОВОЙ
И ЛЕОНИДА МИХАЙЛОВА*



Трамвай для Сан-Франциско



Этот модифицированный МС-овский трамвай полностью готов и находится в депо 2-й площадки 3-го трамвайного парка, то есть в бывшем трампарке им. Леонова, где располагается музей ретро-вагонов. История его создания такова. Губернатор Санкт - Петербурга В. И. Матвиенко во время своего последнего визита в США пообещала подарить такой вагон музею транспорта в Сан-Франциско.

Построить его взялось наше предприятие СПб ГУП «Горэлектротранс», где для такой работы достаточно мастеров и специалистов любого уровня, а также имеется все необходимое оборудование.

Строительство началось в августе прошлого года и продолжалось всего 4 месяца, что для такого объема и столь разнообразного ассортимента работ можно считать почти рекордным сроком.

В конце ноября вагон прошел «ходовые испытания» по городу и показал себя очень хорошо. Его бортовой номер 2135. В сравнении с вагонами более позднего года выпуска этот вагон небольшой по размерам, он имеет две ведущих площадки - переднюю и заднюю.

(Окончание на стр.24)

ДИСПЕТЧЕР - РАБОТА ТОНКАЯ

Надежду Сергеевну Горелову знают все водители и кондуктора Троллейбусного парка № 6. Ведь от ее слаженной работы зависит их рабочий график. Горелова давно стала не просто диспетчером, но и так называемой палочкой-выручалочкой для всего парка.

В 1972 году Надежда Сергеевна по приглашению родственников приехала в Ленинград из города Шекино Тульской области. Сменив несколько мест работы, она решила освоить профессию водителя трамвая. Так в 1973 году по окончании учебного комбината Надежда пришла в Трамвайный парк № 1.

- В парке встретили меня хорошо, все были очень приветливы, - говорит Надежда Сергеевна. - И у меня как-то сразу получилось влиться в коллектив.

Получив квартиру в другом районе, Надежда, спустя двадцать лет, была вынуждена перевестись из парка им. Коняшина в парк им. Скороходова.

Уже в Скороходовском парке ей из водителя трамвая пришлось переквалифицироваться в диспетчера.

- Проработав водителем в парке всего восемь месяцев, мне предложили должность старшего диспетчера, говорит Надежда Сергеевна.

Новая работа оказалась очень интересной, да к тому же у Надежды, мож-

но сказать, открылся дар в составлении графиков. По словам самой Надежды Гореловой, годы, проведенные в Скороходовском парке, для нее самые счастливые в жизни. До сих пор со слезами на глазах вспоминает она то время.

- Люди там были очень душевные, - говорит Надежда Сергеевна. Мы и сейчас часто созваниваемся, а иногда и встречаемся с работниками парка. А знакомые водители, как только увидят меня, обязательно машут рукой.

За девять лет работы диспетчером Надежда Сергеевна стала первоклассным специалистом. О ее хорошей работе было известно даже за пределами трамвайного парка. Поэтому, после закрытия в 2002 году Скороходовского парка, ее сразу же пригласили на должность старшего диспетчера в Троллейбусный парк № 6.

- Специфика работы диспетчера в троллейбусном парке немного отличается от трамвайного, - говорит Надежда Сергеевна. - В первую очередь, это связано с тем, что здесь каждая машина закреплена за определенным водителем. Но я сразу учла все отличия и достаточно быстро перестроилась.

Надежда Сергеевна хорошо знает все о своих подопечных, обо всех их неурядицах. Поэтому старается при

составлении рабочих графиков учитывать все просьбы и пожелания водителей и кондукторов.

- Сама в недалеком прошлом была на их месте, поэтому все их трудности мне знакомы не понаслышке, - говорит Надежда Сергеевна.

По словам начальника отдела эксплуатации Ивана Николаевича Парфилова, Надежда Горелова отличается своей сдержанностью, порядочностью, чуткостью и проницательностью. Благодаря всем этим качествам она каждый день умудряется закрыть наряд, а это практически невозможно, так как существует большой дефицит кадров (каждый день на линии не хватает до пятнадцати человек).

- Работа диспетчера очень сложная и ответственная, - говорит Иван Николаевич Парфилов. - Действовать нужно очень тонко, а это под силу только профессионалам, как Надежда Сергеевна.

Надежда Сергеевна Горелова очень любит свою работу, наверное, поэтому, ей с легкостью удается решать порой даже не разрешимые ситуации. Она всегда старается идти навстречу людям, войти в их положение, а они, в свою очередь, платят ей огромным уважением и безграничной любовью.

Танзиля Исянбаева

Трамвай для Сан-Франциско

Внутри салона отделка вагона деревянная, а скамейки расположены вдоль стен. В салоне какая-то почти домашняя обстановка.

Подбирал людей для выполнения этого заказа и осуществлял контроль за работами Андрей Михайлович Яханов. У него большой опыт в выполнении всяких эксклюзивных заказов. В частности, он строил знаменитый фрегат «Штандарт», конку, которая сейчас установлена у станции метро «Василеостровская». Для данного заказа Андрей Михайлович привлек также специалистов «со стороны».

Надо сказать, что вагон этот делали не «с нуля». Мастерам был предоставлен старый разрушенный вагон типа МС. Его и пришлось обновлять. Старый вагон сохранили примерно на 50 процентов, вторую половину пришлось сделать заново. Андрей Михайлович выражает мнение что «с нуля» делать вагон было бы намного легче. А так приходилось не только изготавливать новые «элементы» - части вагона, но и обновлять старые, износившиеся от времени. Занимались они, в частности, циклевкой деревянных досок пола. Устраняли старые покрытия, ставили новые. То, что не удавалось восстановить, изготавливали вновь.

Много сил потребовало восстановление тележки вагона. Хорошо, что двигатели, в общем, там оказались в порядке. Пришлось, правда, восстановить их изоляцию. Мастера снимали старую обшивку, ставили новое железо. Разбирали все механизмы,

приводили их в рабочее состояние, часть деталей заменяли на вновь изготовленные. Детально проверили всю пневмосистему, частично ее заменили, обновили. Разные поручни, кронштейны изготавливали вновь - с повторением габаритов и внешнего вида.

Всего здесь трудилось 25 человек, некоторые из них работали в течение всего периода, других привлекали только на конкретные работы. Заменяли практически «всю электрику до проводка».

Хорошо трудился, в частности Дмитрий Карпов. Он осуществлял технический контроль за правильностью сборки - по чертежам, а также заменял электрическую часть вагона. Механическую часть выполнял Алексей Раков, водитель нашего предприятия. Он помогал в восстановлении ходовой части и пневмосистемы. Заменой кузова занимался слесарь-сборщик Александр Зеленков. Алексей Морозов выполнял столярные работы. Никита Голубев и Алексей Бараш демонтировали старый кузов и очищали его и т. д. Всех участников этого уникального заказа просто не перечислить. Но всех их хочется поблагодарить за быстро и качественно выполненную работу.

У этого коллектива есть и другие планы. Например, к 100-летию Санкт-Петербургского трамвая они сделают не ходовой макет вагона типа «Бреш», который будет установлен возле бывшего трамвайного парка им. Леонова,

на Среднем проспекте Васильевского острова, откуда и вышел первый трамвай 29-го сентября 1907-го года. Этот вагон будет делать несколько легче, чем МС-овский ходовой. Но и тут своя специфика, своя технология и своя оснастка. Этот вагон также будет сделан не «с нуля», а восстановлен старый вагон «Бреш». Пока идет подготовка документации. Мастера раздобыли чертежи вагона - и внешнего вида, и ходовой части. Им хотелось бы сделать и еще один, но уже ходовой вагон типа «Бреш».

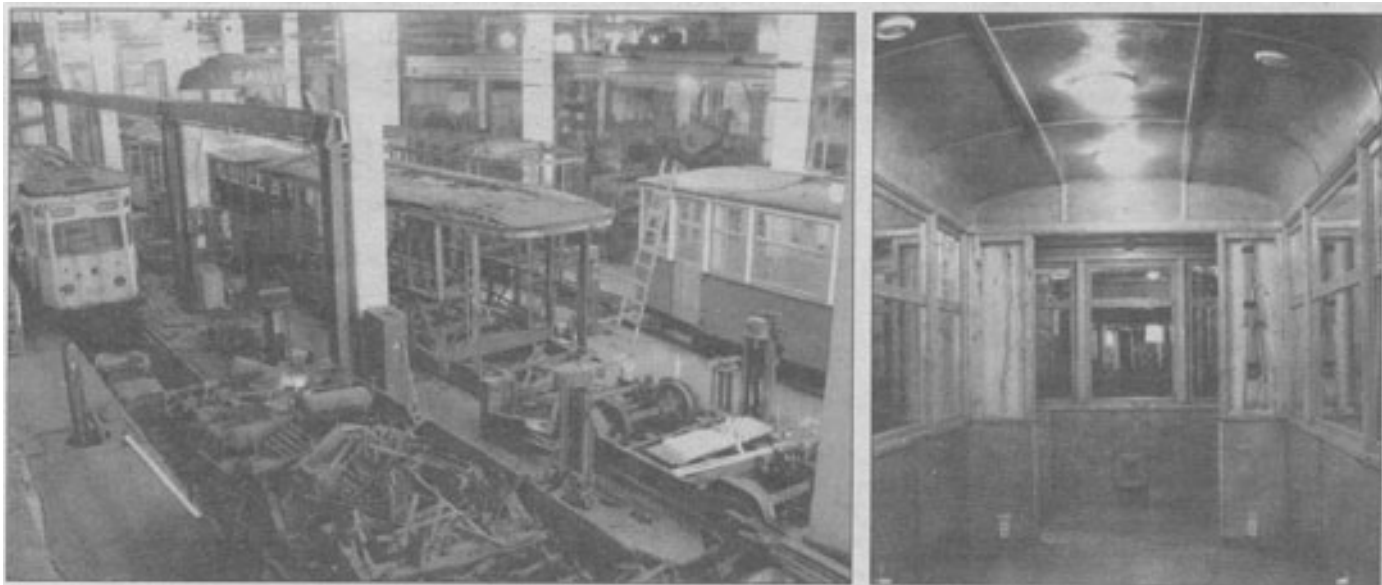
Еще в планах - восстановление вагона типа ЛМ-57. У них много и других забот. Наш музейный подвижной состав изнашивается от времени. А этот коллектив его восстанавливает, чтобы ретро-вагоны жили как можно дольше.

Существует целая программа восстановления таких вагонов, в соответствии с которой они и работают. Частично заменяются деревянные изделия, где-то меняется обшивка, где-то заменяются даже двигатели. Это весьма разнообразная и многоплановая работа, и ее очень много.

Снабжение материалами и запчастями налажено хорошо. По словам А. М. Яханова, руководство СПб ГУП «Горэлектротранс» создало для них очень хорошие условия. А им остается только напряженно трудиться, чтобы выполнить все в срок и с высоким качеством.

Валерий Межонный

ФОТО МАРИНЫ ВЛАСОВОЙ



Газета зарегистрирована в Северо-Западном региональном управлении Комитета Российской Федерации по печати (Санкт-Петербург). Свидетельство о регистрации № П 1491 от 02 июня 1995 года

Адрес редакции: 190000, г. Санкт-Петербург, ул. 3. России, д. 1/3. Ком. 205, 209

Редактор: Александр Верховный. Тел. редактора: 710-44-93
Сотрудники: 494-89-54

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

Комп. верстка: Елена Рассадникова

Подп. в печать 15.02.2007 г. Тир. 2000 экз. Зак. № 195