



# НАЧАЛО ГОДА БЫЛО ТРУДНЫМ

2007 год стартовал с продолжительных январских праздников. На них ушла фактически вся первая декада января. Для работников наземного городского электротранспорта это были напряженные будни, так как наш транспорт не имеет выходных. И приходилось прилагать максимум усилий для выполнения планов по выручке. Но «длинные праздники» резко снизили пассажиропоток на городских магистралях, в результате чего уже в первой декаде первого трудового месяца года у ряда парков намечилось отставание по выручке. И преодолеть это отставание удалось не всем, не помогла и на редкость благоприятная теплая январская погода. Никто не мерз в нынешнем январе в нашем транспорте - ни пассажиры, ни кондукторы. Но часть парков закончила январь все же с невыполнением.

С корректировкой план выполнил 4-й троллейбусный парк, придя к собственному 35-летию с удовлетворительным результатом.

В числе причин корректировки - заторы на главных магистралях района - Ленинском проспекте и проспекте Стачек, что значительно снижало денежные сборы. В разгаре дня по Ленинскому проспекту троллейбусы пробирались со скоростью, равной пешеходной. Конкуренты микроавтобусы не просто дублируют маршруты парка, но фактически блокируют посадочные площадки, делая на них и вблизи них свои посадки-высадки и не давая подойти троллейбусам. Никакой регулировки движения на этой трассе Кировского района не наблюдалось, кроме светофоров, которых не всегда водители слушались. Движение на магистралях было почти стихийным.

Февраль начался с повышения платы за проезд на трамвае и троллейбусе до 14-ти рублей. В феврале также руководство СПб ГУП «Горэлектротранс» увеличило количество дневных смен для ряда парков. Для 4-го троллейбусного прибавилось ежедневно 11 смен. Но в феврале о себе дала знать запоздавшая на два месяца зима, морозы порой достигали

18-20 градусов. Это повлияло на отвыкших от зимней погоды водителей и кондукторов. Среди них увеличилось число заболеваний. Специалистов в отделе эксплуатации не хватало, и пришлось, с разрешения руководства электротранспортного предприятия, на 46-м маршруте троллейбуса провести двухнедельную работу без кондуктора. Маршрут это небольшой, всего на 4 машины при смене по 12 часов. И если средняя выручка при наличии кондуктора составляла на этом маршруте 6 500 в день, то при отсутствии кондуктора она снизилась до 4 100 и даже до 3 900 рублей в день, что заставило прекратить этот эксперимент. И пришлось снова обратиться к сверхурочным.

По кондукторам в парке положение еще неплохое, и удается укомплектовать смены, но для этого от 20 до 30 кондукторов и даже больше жертвуют своим выходным.

Повышение стоимости проезда в феврале встретило демпинговый ответ цен со стороны конкурентов-перевозчиков. Большинство микроавтобусов цены не повысило, а некоторые даже понизил и до 10-ти рублей за поездку. Это перераспределило пассажиропотоки в их пользу. Тем более, что их транспорт более комфортен и маневрен. В результате - потеря выручки на наших маршрутах.

За прошедший с начала года период менялась интенсивность работы кондукторов с валидаторами. И если в начале года кондуктор с помощью этого прибора проверял всего «одну позицию» - один вид проездного билета, то затем вышло распоряжение проверять прибором целых «пять позиций» - пять видов разных проездных. Кроме того, приходилось валидатором делать отсечки в начале рейса, а также на конечных станциях и оборотных кольцах. Увеличение интенсивности работы с валидаторами стало причиной увольнения кондукторов в некоторых парках.

Если в первые дни работы с валидаторами на одном маршруте в день проводилось до 5 тысяч проверок прибором, то при «пяти позициях» число проверок возросло почти до 9 тысяч.

Водителей сегодня не хватает около 20 процентов. Текучка их в пределах нормы. Уходят специалисты востребованного возраста, 25-35 лет, в поисках высокого заработка. Более старшие остаются. Выручают приезжие с периферии. Их сегодня в парке около двух десятков. Не все из них живут в парке, часть снимает жилье в городе.

В начале марта из троллейбусного депо пришли две машины ЗИУ-9, прошедшие капитальный ремонт. Поступлений новой техники пока не было.

Первая декада марта по сбору выручки идет с небольшим плюсом - в 25 тысяч рублей. Сохранить этот задел до конца месяца - главная задача эксплуатационников.

Первого марта вышел приказ Генерального директора СПб ГУП «Горэлектротранс» А.Н. Александрова о проведении в этом году общегородских соревнований водителей трамвая и троллейбуса. И руководство эксплуатации 4-го троллейбусного парка, имеющего завидный послужной список побед в таких соревнованиях, немедленно среагировало на этот приказ. Старший ревизор по безопасности движения А. Н. Саенко уже занимается подготовкой проведения парковских соревнований водителей. Они ориентировочно должны здесь проводиться 26-27 апреля. Организацией подготовки водителей к соревнованиям занимаются и заместитель директора парка по эксплуатации Н. А. Долгополов, и начальник отдела эксплуатации Г. Г. Павел. Желаящие соревноваться уже есть, молодые водители рвутся в бой. Им уже розданы билеты для подготовки. В этом году здесь планируют набрать для соревнований и подготовить группу молодых водителей со стажем до 3-х лет. Тем самым хотят доказать всем, что школа вождения 4-го парка жива и способна к новым достижениям. В числе достижений, конечно, будет и повышение квалификации водителей, а также культуры обслуживания пассажиров. А победители прошлогодних конкурсов водительского мастерства в этом году станут наставниками для молодых.

Валерий МЕЖОННЫЙ

# От Невы до берегов Днепра

Весна 1957 года. Я, молодой инженер, работаю конструктором на ВАРЗе и участвую в проектировании нового трамвайного вагона типа ЛМ-57. Проектирование ведется под руководством главного конструктора завода Романова Г.И., его заместителей Кулакова Б.Н. и Степанова М.М. с участием ведущего конструктора Московского завода «Динамо» им. Кирова Сафронова А.Л. и специалистов Ленинградского отделения Института технической эстетики ВНИИТЭ под руководством Винтмана Э.

Проектом нового вагона предусматривалось наличие на нем аккумуляторной батареи для питания цепей управления. Так как все предыдущие типы вагонов не имели аккумуляторов, на заводе не было зарядной станции для них.

В связи с этим мне поручили связаться с метрополитеном и выяснить, не возьмутся ли они заряжать нам аккумуляторы. С этим заданием я и отправился в электродепо «Автово», встретился с руководством депо, и согласие было достигнуто.

Там же я случайно встретил своего однокурсника по учебе в ЛИИЖТе Егорова В.И., который работал в мастерской депо по обслуживанию радиооборудования вагонов метро. Надо сказать, что нам тоже предстояло радиофицировать наш новый трамвайный вагон. Мы с ним поговорили на эту тему, и он согласился нам в этом помочь, что он в дальнейшем и выполнил, предложив нам свою очень удачную конструкцию полупроводникового малогабаритного радиоусилителя. Так впервые на трамвайном вагоне появилась система радиооповещения пассажиров, которая в дальнейшем позволила перейти на бескондукторное обслуживание пассажиров. Было и такое.

Тем временем на заводе началось изготовление нового вагона. На нем были реализованы новые технические решения: подрезиненные колеса для снижения шума при движении, отопление салона, рельсовый тормоз, отделка салона пластиком и другие новшества.

К осени вагон был построен, прошел все заводские испытания и был передан в трампарк им. Смирнова для эксплуатации. Однако пробыв он там недолго. Вскоре стало известно, что руководством города принято

решение подарить этот вагон г. Киеву в связи с предстоящим празднованием 40-летия установления Советской власти на Украине 25 декабря 1957 года.

Для передачи вагона в Киев направлялась делегация с главным инженером ТТУЛа Поповым В.А. В состав делегации вошли заводские конструкторы Стрижаков В.С., Кондратенко А.И. - по механическому оборудованию, я - по электрооборудованию и водитель трамвая из трампарка им. Смирнова Нина Сидикова.

Некоторые трамвайщики предрекали новому вагону недолгую жизнь, считая его слишком сложным, и что он не пойдет в серийное производство. Однако в последующие годы парки получили 701 такой вагон. (См. «Этот новый старый трамвай» Годес Я.Г., Лениздат, 1982, стр. 141).

Итак, в назначенный день вагон перегнали к грузовому парку на «Горячее поле» и погрузили на сцеп из 3-х двухосных платформ. На среднюю платформу погрузили кузов вагона, на другие платформы - вагонные тележки и ящики с пантографом и такелажными принадлежностями. На весь вагон одели специально сшитый чехол из прочной темно-серой ткани. Впереди предстояли трое суток в пути, а нам, конструкторам, надлежало находиться внутри вагона в качестве сопровождающих.

Зима, декабрь месяц. Мы пошли на материальный склад завода получать тулупы и валенки, однако тулупов в наличии оказалось только два. Мне тулупа не досталось, а без тулупа нечего было и думать отправляться в путь. Тогда главный инженер завода Рейфер Я.А. направил меня в Киев пассажирским поездом в качестве «гонца» с заданием прибыть в Киевское трамвайное управление, сообщить, кто и когда придет, и поддерживать связь с диспетчером на железной дороге, чтобы знать, когда и куда для выгрузки прибывает наш «груз».

Наш сцеп поздно вечером 20-го декабря прицепили к грузовому поезду. Я тем временем поспешил на вокзал. В Киев я приехал на два дня раньше прибытия туда нашего вагона.

Мои коллеги, которые сопровождали вагон, рассказывали, что им очень помог чехол - не так сильно продувало на ходу. На остановках в пути следования подходили люди и спра-

шивали: «Что везете?». Мы отвечали, что везем трамвай. Нам не верили и говорили в ответ: «Да, ладно, рассказывайте! Наверное подводную лодку везете».

Пищу они готовили из концентратов на керосинке, установленной в деревянном ящике, обитом изнутри листовым железом. При стоянках на станциях уйти от поезда они не могли, так как неизвестно было, сколько поезд простоит.

И вот 24-го декабря ночью наш вагон прибыл в Киев. Рано утром его выгрузили, поставили на тележки и отбуксировали в трамвайное депо. Там выполнили все подвагонные соединения, установили пантограф и покатали его по канаве. Все было в порядке, после путешествия наш вагон «жив».

Всех членов делегации поселили в гостинице. Во второй половине того же дня на территории депо состоялся митинг киевских трамвайщиков у нашего вагона с участием руководителей киевского трамвая и корреспондентов. Неожиданно для нас полемику у киевлян вызвала установленная на лобовой части вагона эмблема, которая, как они утверждали, напоминает «трезубец», т.е. герб Украины времен Петлюры. Это явилось следствием наложения в центре эмблемы буквы «М» на букву «Л». После недолгого обсуждения решили, что они эту хромированную эмблему закрасят под цвет кузова вагона: синий цвет ниже подоконного пояса и серый выше пояса.

После митинга все разошлись, наша водитель Сидикова подала вагон в депо, оставила его у самых ворот и куда-то исчезла. Как потом выяснилось, она, как всякая нормальная женщина, будучи в командировке, отправилась по магазинам. Тогда трамвайщики «отловили» меня и попросили отогнать вагон в конец канавы, так как надо будет ставить на эту канаву вагоны, которые будут возвращаться в депо с линии. Я отогнал вагон, мне это было несложно, так как я, обучаясь в электромеханическом техникуме ТТУ Ла, на последнем курсе со всей группой прошел обучение в Учебном комбинате водителей трамвая на Заячьем переулке и некоторое время по окончании техникума работал начальником маршрута в трампарке им. Смирнова. Вечером из окна гостиницы я видел, как по улице, стоя

в открытом автомобиле, проехал, приветствуемый многочисленными горожанами, Н.С. Хрушев.

На следующий день, 25-го декабря 1957 года, все члены нашей делегации были приглашены на трибуны на Крещатике, где проходил парад и демонстрация трудящихся. Впереди праздничных колонн шли участники партизанских отрядов и соединений.

Конечно, нам организовали автобусную экскурсию по городу, посещение Киево-Печерской лавры и спектакля в Русском драматическом театре им. Леси Украинки. На следующий день вечером мы отправились на вокзал и отбыли домой в Ленинград. Так закончилась наша поездка в столицу братской Украины. Никто тогда не мог и подумать, что пройдет несколько десятилетий, и мы будем жить в разных государствах.

\*\*\*

Спустя три года мне довелось по бывать и на берегах Волги в Нижнем Новгороде. Там в то время проводились тормозные испытания вагона ЛМ-57 на эффективность электротормоза, рельсового тормоза и на нагрев пуско-тормозных реостатов на особо большом и затяжном уклоне. Испытания проводились на так называемом «Зеленском спуске» с уклоном 63%. Наш вагон успешно выдержал эти испытания. По просьбе главного инженера трамвайного парка я провел у них несколько занятий по ознакомлению с конструктивными особенностями вагона ЛМ-57, так как им предстояло получить первую партию этих вагонов, освоить их обслуживание и эксплуатацию.

Анатолий Львович Полянский

*Об авторе: Полянский А.Л. в 1950г. окончил Электромеханический техникум ТГУЛа, работал начальником маршрута в трампарке им. Смирнова, затем поступил и в 1955 г. окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ) и работал на ВАРЗе в отделе гл. конструктора начальником бюро электрооборудования.*

*В 1962 г. перешел на работу в проектный институт «Гипротяжмаш», где занимался конструированием технологического оборудования для заводов тяжелого машиностроения.*

*С 1967 г. и до выхода на пенсию в 1990 г. работал на вагоностроительном заводе им. Егорова в отделе гл. конструктора в должности начальника бюро по электрооборудованию вагонов метрополитена.*

## ДИСПЕТЧЕР ОТ БОГА

Семья Натальи Лукиничны Царьковой известна всему Троллейбусному парку № 1. Она является одной из самых многочисленных династий парка.

Наталья Лукинична - коренная петербурженка. Отец, мать и обе ее тети работали всю свою жизнь водителями троллейбуса. Сама же Наталья не сразу пришла в парк. Закончив торговое училище, пошла работать по специальности, но быстро поняла, что не туда попала. Вот тогда-то и пригодился семейный опыт.

- Отец попросил взять меня в парк, - говорит Наталья Лукинична. - Зная всю мою семью как хороших и ответственных работников, меня взяли без разговоров.

Так как Наталью знали в парке с малых лет, освоиться ей оказалось не трудно. Первоначально она работала в электроцехе, где выполняла всю поильную для женщины работу. Спустя какое-то время, увидев, что девушка смышленная и достаточно бойкая, ее перевели в отдел эксплуатации. Так с 1971 года и по сей день Наталья Лукинична работает диспетчером отдела эксплуатации в парке. Оказалось, что она - специалист от Бога.

- Работа очень тяжелая и ответственная, - говорит Наталья Лукинична. - Вся жизнь прошла в стенах парка, поэтому любые трудности мне по плечу, я полностью владею любой ситуацией, так как превосходно ориентируюсь в маршрутах движения.

О троллейбусах диспетчер Царькова знает все, еще в детстве она с легкостью могла назвать марку троллейбуса и рассказать его маршрут. Но этого еще недостаточно для хорошего специалиста. Наталья Лукинична исполнительная и требовательная в первую очередь к самой себе, а это очень важно, особенно для диспетчера.



Своего мужа Юрия Федоровича Жилина Наталья Лукинична встретила тоже в парке, они вместе работали в электроцехе.

- Это была любовь не с первого взгляда, - говорит Наталья Лукинична. - Мы довольно долго работали вместе, пока я не поняла, что испытываю к нему самые нежные чувства.

Это обстоятельство не мешает им уже более тридцати лет быть вместе. Юрий Федорович тоже сменил несколько специальностей: был электриком, водителем, а сейчас ответственный за выпуск.

У Натальи Лукиничны уже взрослая дочь, есть внуки. Летом они все вместе ездят на дачу, отдыхают там от городской суеты и наслаждаются свежим воздухом. В этом году планируют закончить там строительство дома.

- Я очень люблю свою работу, - говорит Наталья Лукинична. - Бешенный ее темп всегда заряжает меня еще на более активные действия.

Главной темой обсуждения в семье Натальи Царьковой всегда был, есть, да, наверное, и будет - Троллейбусный парк № 1. Страстную увлеченность любимым делом можно назвать ее секретом долгой и счастливой семейной жизни.

Танзиля ИСЯНБАЕВА





## ПОПРАВКА

В №1-3 за 2007 год на странице 8 допущена опечатка: фамилию героини материала «Спортсменка и просто красавица» следует читать – Кладухина.

Приносим Вере Ивановне свои извинения

РЕДАКЦИЯ

# НА ФИНИШЕ ПЕРВОГО КВАРТАЛА

Подходит к концу первый квартал 2007 года, на календаре уже вторая половина марта. Пора подвести некоторые итоги.

Коллектив 7-го трамвайного парка неплохо начал новый трудовой год. План января по сбору выручки был выполнен с плюсом в 20 тысяч рублей. Перевыполнение, конечно, небольшое, но и вся собранная за январь сумма в 7 млн. 30 тысяч далась нелегко. Трудности начались с первой праздничной декады января. Большинство предприятий города не работали почти всю первую десятидневку месяца, а значит, не было и «пиковых» перемещений пассажиров - с работы и на работу. Это привело к тому, что уже в первой декаде наметилось отставание от плановых показателей, хотя наряды закрывались все, возвратов практически не было, да и необычно теплая январская погода, как говорят, «работала на нас».

В январе были и «капитальные» закрытия на маршрутах 7-го парка. Весь месяц был закрыт для проезда проспект Обуховской обороны - главная магистраль 7-го трамвайного парка, по которой вагоны выходят на свои маршруты и возвращаются в парк. По будним дням этот проспект был закрыт с 9.30 до 16.00 часов, а по выходным с утра и до 20-ти часов. Поэтому 27-й маршрут ходил по укороченному плечу, так же и 24-й маршрут. А это приводило к снижению сборов. В течение трудового дня из-за закрытий проспекта Обуховской обороны вагонам было не добраться до парка, нельзя было делать замену. А бригада ремонтников, производящая осмотр вагонов перед рейсом на операции ТО-1 выходила на смену только вече-

ром. Несмотря на все эти трудности, план месяца по сбору выручки выполнили. В феврале руководство электро-транспортного предприятия добавило 7-му парку еще 7 ежедневных смен - к уже имеющимся 179-ти.

Итого в будни парк должен был выпускать по 186 смен. Однако в феврале появились новые трудности. Поздно начавшаяся зима, февральские холода принесли потерявшим закалку труженикам простудные болезни. Людей буквально «косили» эти заболевания. Из-за этого в день порой скапливалось до 50-ти незакрытых листов нарядов. Но и из этого количества незакрытых нарядов руководство отдела эксплуатации (начальник отдела Анна Петровна Сороковик) сумело закрывать до 35-ти нарядов. Это притом, что за февраль отболело до 57 кондукторов и до 40 водителей. За весь месяц потери составили 74 смены при ежедневной норме 186 смен. Это очень небольшие потери. Самые большие потери за день в феврале из-за отсутствия людей составляли 13 возвратов. В феврале закрывалась Лиговка, из-за чего маршрут 10 шел по укороченному плечу пробега - от Ладожской до Марата, а не до Карбюраторного завода, как это было раньше. Разумеется, терялась выручка, по 30-35 тысяч рублей в день только на этом маршруте.

В феврале на 2 рубля была повышена оплата за проезд на трамвае и троллейбусе, составив 14 рублей. У конкурентов-перевозчиков цены остались прежними, кое-где они на 4 рубля были ниже наших. А потому часть пассажиров «изменила» своей «любви» к электротранспорту. Вместе с ними мы потеряли и выручку. Итог - план февраля не был реализован. Увеличение

тарифа за проезд не принесло ожидаемой выручки.

В марте, заключительном месяце первого квартала, эксплуатационники 7-го парка взяли хороший старт. Уменьшилось число заболеваний. Люди трудились с предельной нагрузкой. И к середине месяца задел по выручке составлял 83 тысячи рублей. Дальше надо удержать его до конца месяца.

В феврале недостаток людей заставил попробовать работать без кондуктора. Это опробовали на маршруте 7, идущем от Солидарности до Малой Охты. Маршрут не очень доходный, с почасовой выручкой 152 рубля. Без кондуктора трудились с 15-го февраля. Но и здесь выручка терялась. Поэтому, как только появлялась возможность, как только выходили с больничного кондуктора, их сразу ставили на «сермерку».

Во второй половине марта сохранялся высокий темп работы эксплуатационников парка, которые не только выполняли организационную работу, но и участвовали в рейдах на линии с проверками. Много энергии у них отнимала работа по замене заболевших водителей и кондукторов.

### Валерий МЕЖОННЫЙ

*На снимке: передовики службы эксплуатации 7-го трамвайного парка. Слева направо - стоят: заместитель директора парка по эксплуатации И.И. Александрова, начальник маршрутов Н.А. Клецов, старший диспетчер Т.Ю. Сидорова, заместитель начальника отдела эксплуатации Н.Г. Клецова.*

*Сидят: начальник отдела сборов Г.И. Янченко, старший ревизор по безопасности движения Г.В. Захарчук.*

*Фото Марины Власовой*



# СТАРЕЙШИНА ПАРКА

•

Более сорока лет в Первом Троллейбусном парке работает Галина Петровна Перекина. За эти годы она заработала уважение и любовь всего коллектива.

Отец был военным, сразу же после войны его направили на службу в Ленинград. Закончив семь классов, Галина Петровна поступила в техникум советской торговли. Но работать по специальности ей не пришлось, вышла замуж, кстати, тоже за военного.

- Молодой офицер вскружил мне голову и увез далеко от родных и от Родины, - вспоминает Галина Петровна.

Уехали на службу в Германию, но пробыли там недолго, примерно через девять месяцев мужа по болезни комиссовали. И они, конечно же, вернулись к родным в Ленинград. К тому времени в семье Перекиных были дети, и их нужно было ставить на ноги. В то время транспортникам платили неплохо, поэтому они вместе и устроились в троллейбусный парк. Галина Петровна кондуктором, а ее муж - водителем. Проработав примерно полгода, Галина Петровна перешла работать табельщицей в отдел эксплуатации. А уже в 1971 году инспектором по подготовке кадров, с 1985 по 1990 г. заведовала парковым складом. После выхода на пенсию по приглашению тогдашнего начальника отдела профилактория Николая Григорьевича Коновалова Галина Петровна перешла распределителем работ. На этом месте она работает до сих пор. Работа сводится к обработке всех документов парка, например: табельный учет, учет больничных листов и т.д.

- Работу свою люблю, переживаю, когда что-нибудь не получается, - говорит Галина Петровна.

Недавно цех профилакторий расширили, а следовательно, работы у Галины Петровны прибавилось, но она уверена, что справится: ведь ее окружают хорошие и верные друзья, которых за долгое время работы в парке появилось немало.

- Моя работа всегда была связана с людьми, поэтому всегда с пониманием относилась к чужим проблемам, по возможности старалась им помочь, - говорит Галина Петровна. - Наверное, такое мое отношение к людям и является секретом моей успешной работы.

Несмотря на преданность работе, самым главным в своей жизни считает все же любимых внушек Юлю и Ксюшу. Они очень близки и могут доверить своей бабушке самые сокровенные секреты. Учатся они хорошо, чем очень радуют бабушку. Младшая внучка ходит в музыкальную школу, Галина Петровна в этом ее всячески поддерживает. Сама она прекрасно поет, ни один концерт в парке не обходится без нее.

- Галина Петровна у нас первая запевала, - говорит председатель профкома Троллейбусного парка № 1 Галина Владимировна Зуева.

Галина Петровна Перекина является одним из старейших работников парка, за все эти годы она попробовала себя в разных специальностях, и все у нее получалось. Зная о ее опыте, к ней часто обращаются за советом. Это ли не подтверждение ее профессионализма!

**ФОТО АВТОРА**  
Танзиля Исянбаева

## Оксана Белозерова

*В зоопарке мишка бурый  
За решеткою сидит,  
На людей свободных грустно  
И завистливо глядит.*

*Вот бы выбраться на волю,  
Где деревья до небес,  
Где зеленою листвою  
Шелестит дремучий лес,*

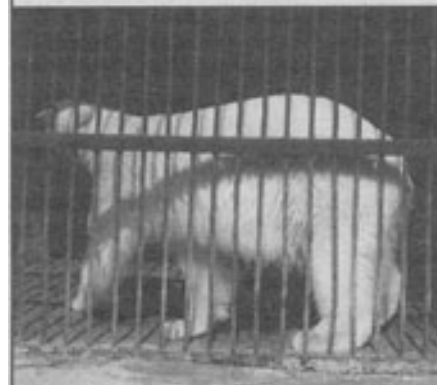
*Где малинка на полянке  
Ароматом так манит,  
Где над нежными цветами  
Пчелка весело жужжит.*

*Так проходит день в мечтах,  
И его сменяет ночь,  
И уносится во снах  
Наш медведь из клетки прочь.*

*Ловит бабочек красивых  
И пушистых мотыльков,  
Серых зайчиков пугливых  
И ночных пугает сов.*

*Но рассвет забрезжит в небе  
И развеет его сны,  
И опять проснется в клетке  
Ждать подарок от судьбы*

*Бурый и мохнатый мишка,  
Настоящий дикий зверь...:  
Вот бы кто-то в этой клетке  
Позабыл захлопнуть дверь!*





В прошлом году начальник отдела эксплуатации Троллейбусного парка № 6 Иван Николаевич Парфилов получил правительственную награду. Министерство транспорта Российской Федерации вручило ему «Почетный знак работника Горэлектротранспорта», нужно отметить, что это наивысший знак отличия у транспортников. За тридцать четыре года Иван Николаевич прошел сложный трудовой путь от простого водителя троллейбуса до начальника отдела эксплуатации, а в свое время был даже заместителем директора парка.

Родился и вырос Иван Парфилов в Лужском районе Ленинградской области. В 1958 году получил водительские права, и несколько лет работал в районе шофером. В 62-м отправился на поиски новой жизни в Ленинград. В те годы активно продолжалось строительство метрополитена. Иван Николаевич не побоялся тяжелого физического труда и устроился в метрострой. На его счету такие станции,

## НАГРАДА ЗА ДОБРОСОВЕСТНЫЙ ТРУД

как Горьковская, Петроградская и площадь Александра Невского.

- По шесть часов, не разгибая спины, копали глину, - вспоминает Иван Николаевич. - Было очень тяжело, но молодость и упорство помогли все преодолеть.

В систему городского электротранспорта попал случайно. Тогда он всерьез не рассматривал эту работу, думал, что это временно. Срочно нужны были деньги, скоро должен был родиться долгожданный сын. В то время жили на Петроградской, поэтому пришел во Второй троллейбусный. Иван Николаевич подходил по всем параметрам: имел водительские права, да и возраст чуть за тридцать - самый расцвет. Отучившись в комбинате, уже в мае 1974 года самостоятельно начал водить троллейбус.

- Не заметил, как втянулся в работу, - говорит Иван Николаевич, - и уходить уже совсем не хотелось.

Через пять лет безаварийной работы получил первый класс. Все бы хорошо, но не сбалансированное питание и частые стрессы привели Ивана Николаевича к обострению язвенной болезни.

- Работал, пока мог, - говорит Иван Николаевич. - А уже когда стало совсем плохо, хотел уйти.

Но кто же отпустит дисциплинированного и ответственного работника. Сначала перевели наставником, а потом начальником маршрута. Теперь со всеми вопросами и проблемами водители в первую очередь спешили к нему. В 1985 году в парке понадобился начальник отдела эксплуатации, и

пригласили на эту должность Ивана Парфилова, на тот момент уже высококлассного специалиста. И хотя специфика работы немного изменилась, да и ответственности стало больше, Иван Николаевич быстро освоился.

О профессионализме Парфилова к тому времени было известно уже всему предприятию. Начальником отдела эксплуатации заинтересовался и нынешний генеральный директор «Горэлектротранс» А. Н. Александров, а в то время директор Троллейбусного парка № 6. Он предложил Ивану Николаевичу должность зам. директора по эксплуатации. Парфилов согласился и десять лет на совесть отработал в парке зам. директора. Но реорганизация предприятия отразилась и на нем. После сокращения штата его перевели на должность начальника отдела эксплуатации. Как раз в то время Ивана Николаевича пригласили в совсем другое предприятие на аналогичную работу, с лучшими условиями. На тот момент он посчитал свое решение правильным и ушел с предприятия, но время все расставило по своим местам. И уже через год ему стало ясно, что на родном предприятии лучше. Конечно, его с радостью принял его любимый троллейбусный парк.

- Понял, что уже не могу без своей работы, - говорит Иван Николаевич. - Как «залез в троллейбус», так и по сей день он меня не отпускает.

Так случайная встреча с троллейбусом стала незабываемой для Ивана Николаевича Парфилова.

**Танзиля ИСЯНБАЕВА**

## ЛУЧШИЕ КОНДУКТОРЫ

В январе 7-й трамвайный парк справился с планом по выручке. Определились и лучшие кондукторы, перевыполнившие свой план. Это Вера Васильевна Крылова, сумевшая «привезти» сверх плана 5323 рубля. Задание она перевыполнила на 16 процентов. Надо отметить, что она стабильно показывает высокие результаты.

Еще лучше показатели за январь у кондуктора Людмилы Борисовны Рыжиковой. План месяца по выручке она выполнила на 123 процента, сверх плана продала билетной продукции на 6465 рублей. Хорошо в январе потрудились и Елена Анатоль-

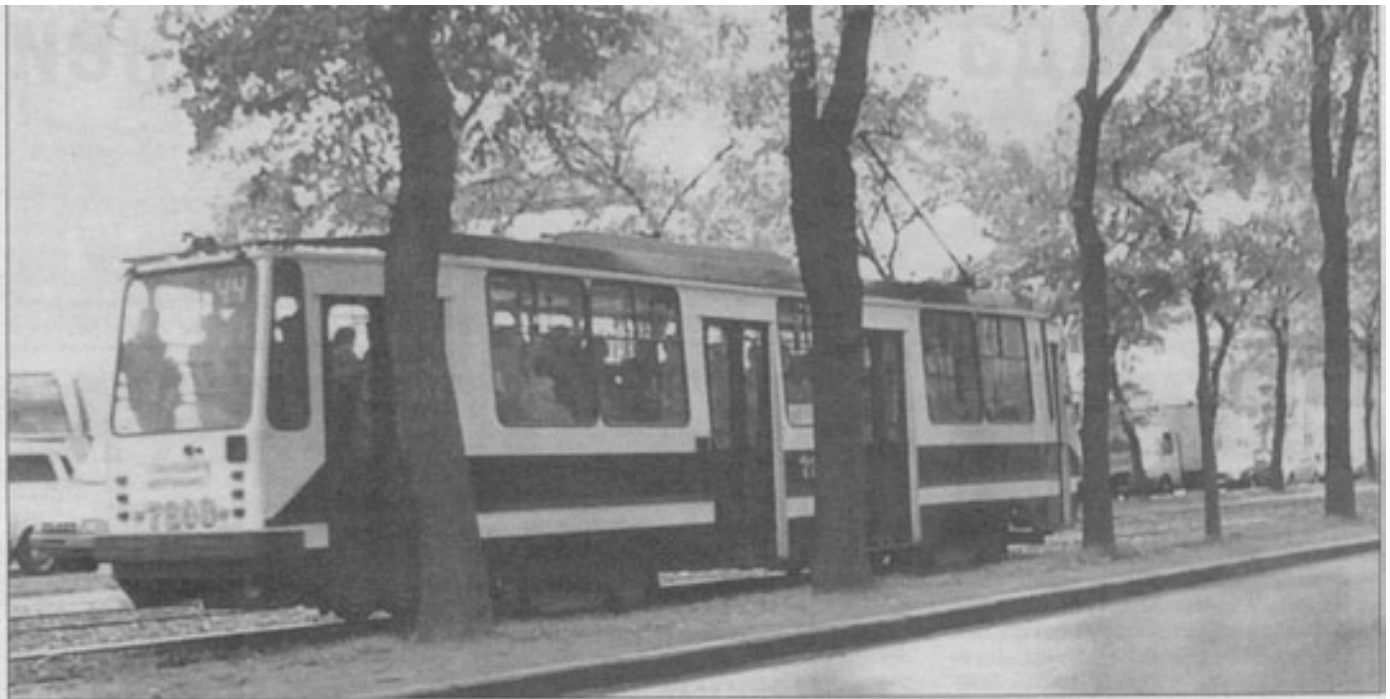
евна Шешина, выручив сверх плана более 5-ти тысяч рублей.

В феврале, к сожалению, много кондукторов не справилось с заданием по выручке.

С 15-го января с большей интенсивностью используются на линии валидаторы - приборы для электронного считывания проездных билетов. До этого времени каждому кондуктору достаточно было только сделать отметку о выезде из парка в рейс, проверять на линии проездные билеты только одного вида. А с 15-го января, кроме того, каждый кондуктор должен делать отметки валидатором на конечных станциях

и кольцевых, а также считывать в вагоне проездные уже нескольких видов. Интенсивность труда кондукторов возросла. И если в январе, когда полмесяца кондукторы работали по-старому, а вторую половину месяца - по-новому применяли валидаторы, «рекордное» месячное количество считываний по парку было 9 445 - у кондуктора Алексея Александровича Жукова. То в феврале рекорд поставила кондуктор Людмила Ивановна Федорова - всего за месяц 12 190 раз применила валидатор. Она трудится на 64-м маршруте трамвая. Однако наблюдается следующая закономерность: там, где больше ездит льготников, соответственно, меньше сборы выручки.

**Валерий МЕЖОТНЫЙ**



# САМЫЙ УДИВИТЕЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК

Шестого марта отмечался праздник 8-е Марта - Международный женский день. Для этого мероприятия был арендован актовый зал Театра эстрады, приглашены артисты, заранее были розданы нашим женщинам-труженицам пригласительные билеты. В назначенный день, за час до начала мероприятия стали собираться «виновницы торжества» - работницы различных наших обособленных структурных подразделений, парков и служб. Сегодня они были нарядно одеты и особенно привлекательны. Оставалось только пожалеть, что в таком виде их не могли наблюдать коллеги-мужчины, которых на этом празднике было слишком мало. В фойе театра приглашенных встречали песнями и плясками народный ансамбль, создавая праздничное настроение.

В три часа всех пригласили в актовый зал, и лучшие работницы предприятия заняли здесь места, в ожидании официальной части праздника. Впрочем, на этот раз она была необычно короткой и состояла только из выступления генерального директора А.Н. Александрова, которому ведущий предоставил слово.

«Добрый день, уважаемые коллеги, дорогие женщины! - начал свою речь Александр Николаевич. - Сегодня мы собрались здесь, чтобы отметить самый удивительный праздник, первый праздник весны, День 8-е Марта! Мы рады вас приветствовать сегодня в этом зале! Дорогие женщины, позвольте вас поздравить с этим замечательным праздником! С наступлением этого праздника мы все чувствуем приближение весны: появляется больше улыбок на лицах,

поднимается настроение и везде можно увидеть мужчин, несущих подарки для женщин.

На нашем предприятии сегодня трудится более 5,5 тысяч женщин на разных специальностях. Более 53-х процентов водителей трамвая - это женщины. И я рад этому, так как женщины вносят весомый вклад в работу всего коллектива нашего предприятия. Я благодарен вам за ваш самоотверженный труд, за верность нашему предприятию и выбранной профессии!

Женский праздник имеет и еще одну необычную сторону: накануне его интересно наблюдать за мужчинами, выбирающими подарки для женщин. Мужчины очень внимательны в этот день к женщинам. Но, к сожалению, так бывает не всегда.

Прекрасен праздник этот,  
но женщины вздыхают:

Пройдет прекрасный праздник  
И женщин забывают.

Поэтому я обращаюсь к мужчинам: не забывайте женщин и в другие дни! Относитесь внимательно к женщинам весь год: от 8-го до 8-го марта! Милые мои, дорогие женщины! Поздравляю вас всех с этим праздником и желаю, чтобы мужчины всегда вам дарили цветы, улыбки, чтобы они вас всегда замечали, чтобы всегда у вас все было хорошо! С наступающим праздником весны».

Речь генерального директора СПб ГУП «Горэлектротранс» буквально потонула в дружных аплодисментах зала. Александр Николаевич прочел

также несколько стихов, посвященных женщинам. А затем прозвучала праздничная увертюра.

Праздничный концерт, посвященный женщинам, начался с известной песенки о хорошем настроении, которую артисты-исполнители предложили петь всем вместе с ними. Зал робко начал подпевать, а ведущие артисты во всю старались, чтобы эта робость прошла, и настроение стало по-настоящему праздничным. Была предложена хорошая, веселая программа исполнительских номеров. И ведущие артисты - конференсье, и исполнители номеров высказали много приятных поздравительных слов в адрес наших женщин. Две песни спела актриса Вера Панченко под аккомпанемент Виктора Ивановича Панченко, который был и автором этих песен.

Номеров было много и на самый разный и взыскательный вкус. Перед собравшимися в течение полутора часов выступали лауреаты разных конкурсов и заслуженные артисты России. Были номера из оперетт, были русские народные и эстрадные песни, исполнялись номера на английском языке, лирические мелодии, номера иллюзиона. Выступали «наследники самого Давида Копперфильда» - студенты театральной академии, курса «Лицедеи», которые продемонстрировали свои интригующие номера. Все номера провозжались дружными аплодисментами. Концерт стал прекрасным подарком, который руководство СПб ГУП «Горэлектротранс» «презентовало» нашим уважаемым женщинам-труженицам.

Валерий Межонный

# Надежда умирает последней

Был обычный серый пасмурный вечер. Пятница. Даже не 13-е. Я шел из бани. Настроение, несмотря на погоду, - хорошее. Все-таки баня - это замечательно, хотя бы потому, что после нее чувствуешь себя заново родившимся.

А сегодня еще в бане один пацан расшемил. Мужики в предбаннике - прямо в лежку. Вышел малый из парилки и говорит: «Па, а правда сегодня классная порнуха?» Сам не понял, что сказал, а мужики развеселились, стали вспоминать интересные случаи, анекдоты посыпались. А то сидят обычно, будто близких родственников только что похоронили.

Я хожу в бани с детства и хорошо помню какой раньше там была атмосфера: душевно как-то разомлевшие мужики беседовали, неспешно потягивая пиво. Знакомства завязывались. А кто посещал эту баню десятки лет в одно и то же время, уже считал себя членом некой общины. Баня для него была не просто помывочная и даже не клуб по интересам, это был священный ритуал, который пропустить было никак невозможно.

А сколько интересного можно было узнать в бане! Вот только несколько примеров. Врывается в предбанник женщина и кричит: «Макаров есть?! В парилке посмотрите!» Сразу несколько мужиков бегут в парилку посмотреть. «Нет Макарова!» -' докладывают разгневанной женщи-

не. «Так я и знала! А сказал паразит, что в баню пошел!»

Или вот такой случай. Одевается мужик в бане. А подруга ему звонит на мобильнику. Диалог привожу дословно.

Ты где?

В бане.

А что ты там делаешь?

Не знаю, что делаешь ты в бане, а я моюсь.

Ну, да ладно. Я отвлекся ... Иду я, значит, из бани. Пятница.

Настроение замечательное. Осталось только через дорогу перейти, и я - дома. Иду по пешеходному переходу с группой людей, которые вышли из автобуса на остановке, что рядом с переходом. Резкий пронзительный визг тормозов заставил обернуться и отпрянуть назад. Девочка лет 14-15 не успела этого сделать и, перелетев через капот темно-синей «девятки», осталась неподвижно лежать на асфальте.

Все произошло настолько быстро и неожиданно, что переходившие улицу застыли в различных неестественных позах, словно в детской игре «Замри!».

И тут кто-то крикнул пронзительно и тонко: «Он пытается уехать, задержите его!» Этот крик послужил для прохожих командой «отомри». Сразу же несколько человек не сговариваясь стали перед машиной. Один пожилой мужчина даже руки

на капот положил и пригнулся, как это делают, выталкивая машину, застрявшую в грязи на проселочной дороге.

Не прошло и двух минут, а машину уже облепили прохожие, как муравьи. Если бы наряд милиции, кем-то вызванный вместе с врачами «скорой», не подоспел вовремя, то молодому человеку, сидевшему за рулем «девятки», разъяренная толпа устроила бы самосуд.

Такое я видел впервые в жизни. С виду совсем не богатырского телосложения парень потребовал, чтобы водитель вышел из машины. Тот, очевидно под воздействием наркотической дури, ответил оскорбительным жестом. И тогда одним ударом кулака парень разбивает лобовое стекло, хватая водителя за шиворот и выбрасывает через капот на тротуар.

Когда все охвачены одним желанием мести, - не позавидуешь даже врагу. Наркомана наряд милиции увез с легкими телесными повреждениями, а вот девочка ....

- Она еще жива! - твердила всем какая-то сердобольная женщина. - Я видела, когда ее в «скорую» помешали, она руками что-то показывала ...

Я не стал огорчать эту добрую женщину: говорить ей, что это всего лишь предсмертные судороги. Ведь надежда умирает последней ...

Александр **ВЕРХОВНЫЙ**



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. З. Росси, 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 21.03.2007 г.  
Тир. 2000 экз. Зак. № 203