



КАЧЕСТВО И ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ — ВЫСОКИЕ

В 4-м троллейбусном парке начальник цеха «Ремонта машин» Владимир Сергеевич Гудзь с чувством едва скрываемой гордости показывал мне свежевывкрашенные троллейбусы - продукцию маляров участка текущего ремонта Нины Васильевны Комиссаровой и Марины Станиславовны Мухиной. Машины были как новенькие, а ведь это старый подвижной состав, почти выходявший свой срок на линии. И несмотря на это, в такой «парадный» вид их привели умелые и старательные руки этих работниц. Теперь не стыдно показаться и в городе, предстать перед пассажирами. Да и пассажиры в такие троллейбусы будут садиться с удовольствием.

Владимир Сергеевич доволен этими труженицами, говорил о каждой только хорошее. Марина Станиславовна в общей сложности парке 16 лет, правда, с перерывом. Профессию маляра освоила, имеет 4-й разряд. Отличается большим трудолюбием, старательностью, аккуратностью в работе.

У ее напарницы, Нины Васильевны Комиссаровой стаж побольше. В парк она пришла в феврале 1979-го. До этого трудилась маляром два десятка лет - на фабрике «Веретено», на стройках города. Так что общий стаж «малярных работ» у нее приближается к 50-ти годам. Впрочем, разница в стаже не влияет на их работу. Трудятся в бригаде они на равных, имеют одинаковые разряды да и зарплату. Все производственные операции у них отработаны до автоматизма, никто из них за всю смену не сделает «вхолостую» лишнего движения, а только по делу, когда надо. И потому и производительность у них такая, что сам начальник цеха В. С. Гудзь удивляется. При норме на двоих в месяц, всего три машины, они успевают покрасить восемь. За тот же месяц неутомимые женщины успевают сделать косметический ремонт для 10-ти троллейбусов. Да еще по договору, за пределами рабочей смены, за месяц красят 7-8 машин. Работы у

них хоть отбавляй, за год-два через их руки проходит и обновляется практически весь подвижной состав парка. А в парке больше 170-ти рогатых машин. И каждая должна иметь приличный «товарный» вид. Это задача наших работниц, и они с ней неплохо справляются. Никто в парке этим делом больше не занимается. И порой начальнику цеха приходит мысль, его изрядно пугающая: «А что если - не дай Бог - кто-либо из них уйдет? Кого тогда поставим взамен?»

Но женщины страхи такие снимают, говоря, что никуда уходить не собираются, будут работать здесь. С таким, как сейчас, качеством, с такой же производительностью.

Нина Васильевна Комиссарова как работница со стажем, «Ветеран труда» и «Ветеран СПб ГУП «Горэлектротранс» много раз поощрялась за свой труд руководством 4-го парка и всего нашего электротранспортного предприятия. Вот и в этом году к 35-летию 4-го парка ее отметили Грамотой

директора СПб ГУП «Горэлектротранс» и денежной премией. Несмотря на возраст, она подвижная, энергичная, очень активная.

Секрет их производительности в том, что работницы умеют распределить производственные операции между собой. Ни минуты у них зря не пропадает: пока одна делает одну работу, вторая успевает сделать другую.

А ведь здесь и «полазать» приходится. Например, по лестницам - стилогам, когда красишь крышу троллейбуса. Да и просто кистью смену помахай вручную - запястье заболит. Но это, как они сами говорят, у новичков в этом деле. Они же сами - люди привычные, а потому и дело у них спорится, и нормы перевыполняются, и усталость вроде как бы не чувствуется.

Валерий МЕЖОННЫЙ

На снимке: маляр 4-го троллейбусного парка Н. В. Комиссарова за работой.

ФОТО МАРИНЫ ВЛАСОВОЙ



На электроучастке

На электроучастке, расположенном в цехе ремонта троллейбусов Совмещенного парка, трудятся всего четыре человека: три мужчины и одна женщина. Это Наталья Валентиновна Ефимова. Она имеет 4-й разряд слесаря по ремонту электрооборудования и выполняет строго определенные операции. Вообще все многообразные операции по ремонту электрооборудования распределены между всеми работниками участка так, чтобы они друг друга не дублировали. А Наталья Валентиновна перебирает контакторы, заменяет на них вышедшие из строя детали, обновляет контакты. Часто она выполняет не только электротехнические работы, но и работы по ремонту механики электрооборудования троллейбусов, заменяет на новые износившиеся пружинки, другие мелкие механические детали. Работа это очень трудоемкая и кропотливая, требующая большого внимания, терпения, старательности. Такие качества у Н. В. Ефимовой имеются, а потому и работа в ее руках спорится. Да и опыта и квалификации, знания электрооборудования разных марок троллейбусов у нее достаточно. Ведь не сразу пришла она на этот участок, сначала работала электриком в цехе на операции ТО-2. Теперь же кроме контакторов приходится ремонтировать и реле времени, и реле напряжения и пять вышедшие из строя предохранители.

Работы много, ведь и подвижного состава в парке немало. К тому же много троллейбусов старых, выходявших срок эксплуатации. Понятно, что у таких машин и многие электроагрегаты подлежат списанию. Но Наталья Валентиновна многим из них дает как бы вторую жизнь, буквально собирая из нескольких старых один новый. Здесь все детали дорогие, из самой доброкачественной меди, а потому на участке ничего не выбрасывается, а после ремонта снова идет в дело. Так экономятся ресурсы не только этого парка, но и всего электротранспортного предприятия. Среди других тружеников участка этим занимается и Н. Е. Ефимова.

Начальник цеха ремонта троллейбусов А. Е. Гусейнова хорошего мнения о работе Н. Е. Ефимовой, называет ее старательной, трудолюбивой и очень аккуратной.

Валерий МЕЖОННЫЙ

На снимке: Слесарь РЭО Н. В. Ефимова за работой.

ФОТО МАРИНЫ ВЛАСОВОЙ



Спартакиаде дан старт

22 марта 2007 года стартовала Спартакиада Первичной профсоюзной организации ГУП «Горэлектротранс» в честь 100-летия открытия трамвайного движения в Санкт-Петербурге. Открывая профсоюзную Спартакиаду, председатель Первичной профсоюзной организации ГУП «Горэлектротранс» Силина Нина Павловна отметила, что Спартакиада ставит своими задачами формирование здорового образа жизни, привлечение к спорту новых членов профсоюза, выявление сильнейших спортсменов и команд. Пожелала честной борьбы, красивой игры и быстрых секунд. Н.П. Силина объявила профсоюзную Спартакиаду открытой.

Открылась Спартакиада первенством по настольному теннису. Соревнования проходили в спортивном зале ОАО «Ленгаз-Эксплуатация», в них приняли участие 12 команд. Состав команды - два человека. По регламенту соревнования при равенстве очков проводилась парная игра.

Отрадно отметить, что призерами соревнования по настольному теннису второй год подряд становятся команды, представляющие профсоюзные организации Троллейбусного парка № 2, Трамвайного парка № 3 и Троллейбусного парка № 3. Без особых проблем команда Троллейбусного парка № 2 обыграла своих соперников и заняла первое место. Лидеры команды Серкин Андрей и Ковалев Игорь - опытные игроки, защищающие честь на городских соревнованиях, первенстве МОО «ФСО профсоюзов Санкт-Петербурга и Ленинградской области «Россия».

Второй, уступив только победителям, стала команда Автобазы, представляющая профсоюзную организацию Трамвайного парка № 3. За команду выступали Шишко Сергей, Свешников Дмитрий и Мороз Ярослав. Третьим призером стали представители Троллейбусного парка № 3 Иванов Виктор и Жоров Юрий.

Четвертое место команды Службы пути выглядит вполне достойно, но игроки способны на большее. Не в сильнейшем составе выступала команда Троллейбусного парка № 1, и в этом году команда оказалась на пятом месте.

В меру своих сил выступили и другие команды. Хочется отметить команду Службы движения, за которую выступали Кривицкая Валентина и Рубцова Ольга. К сожалению, три команды не явились на соревнования.

В ходе соревнования было разыграно и личное первенство. Победителем стал представитель Троллейбусного парка № 2 Серкин Андрей. На втором месте его коллега по парку Ковалев Игорь. Третье место поделили Шишко Сергей (Автобаза) и Иванов Виктор из Троллейбусного парка № 3.

Впереди еще много соревнований: по плаванию, стрельбе, шахматам, волейболу и мини-футболу. Каждая команда сможет изменить свое положение в турнирной таблице.

Игорь РЕЗВЫХ,
заместитель председателя
Первичной профсоюзной
организации ГУП
«Горэлектротранс»

РЕКОРДСМЕНКА ПАРКА

Надежда Исааковна Анисимова уже тридцать четыре года работает в Трамвайном парке № 1. За все это время она сменила множество профессий и должностей. Двадцать пять лет была водителем пассажирского трамвая, пять грузового, также была диспетчером, кондуктором, сейчас работает в охране. Ее с легкостью можно назвать рекордсменом Первого трамвайного парка, но дело не в количестве должностей, а в том, что каждую работу она выполняла на совесть.

Родом Надежда Исааковна из Белоруссии. После школы поступила в училище на парикмахера, но по специальности работала недолго. Пять лет работала на заводе электроизмерительных приборов.

- Делали там амперметры и вольтметры, - говорит Надежда Исааковна. - На работу ходила с большим желанием.

Но после сокращения штата Надежда осталась без работы. Тогда по приглашению родственников она отправилась в Ленинград. Молодой девушке нужно было найти работу. Увидев объявление о наборе водителей, она решила пойти в трамвайный парк.

В парке им. Коняшина энергичная и целеустремленная девушка очень всем понравилась, ее без колебаний приняли на работу. Но водителем она стала не сразу, до набора группы было еще пять месяцев. Все это время она работала кондуктором (в 70-е г.г. кондуктор переводил стрелки).

По окончании учебного комбината Надежда Анисимова пять лет работала водителем в грузовом парке. Сейчас этой службы уже нет, а тогда она была просто незаменима, на грузовых трамваях крупные предприятия города (Сталепрокатный завод, фабрики Красное знамя, Вулкан и многие другие) перевозили различного рода оборудование. Работа была очень тяжелой и грязной, женщине, сами понимаете, хотелось совсем другого.

- Грузовые вагоны были совсем неприглядные, - говорит Надежда Исааковна. - Всегда мечтала водить красивый пассажирский трамвай.

Сразу стать водителем пассажирского трамвая не вышло, и Надежда Исааковна еще два года работала в парке диспетчером, выпускала трамваи на линию. За это время страсть к трамваю не прошла, а только усилилась. И уже когда выпал подходящий момент, она своего не упустила. Результат - двадцать пять лет безупречной работы водителем. За это время Надежда Исааковна освоила все маршруты парка (на то время их было около пятнадцати), имеет правительственные награды.

Очень быстро Надежда Исааковна получила первый класс, после чего с

комбината к ней начали направлять учеников на прохождение пассажирской практики.

- За четверть века успела выучить очень много людей, - говорит Надежда Исааковна. - Многие из них до сих пор работают в парке.

В любой работе Надежда Анисимова считает важным дисциплину и ответственность. Зная, о таком отношении к работе, перед выходом на пенсию ей предложили перейти на должность табельщицы в парке. За пять лет пришлось освоить совершенно незнакомую работу, а самое главное - компьютер.

- Никогда не думала, что уже на пенсии буду учиться чему-то новому, - говорит Надежда Исааковна.

Но она справилась и с этим. Ее упорству и настойчивости может позавидовать любой человек. В работе она не забывает и о хорошем настроении, на ее лице практически всегда светится добрая и искренняя улыбка. По ее мнению, с улыбкой жить веселее.

Из-за резко снизившегося зрения, она уже хотела совсем уйти с работы, но парк не хотел отпускать ее. Так она стала работать в охране, а уже в июле 2006 года ее назначили бригадиром всей службы охраны Трамвайного парка № 1.

- В моем коллективе двадцать два человека, - говорит Надежда Исааковна. - Практически все из них друзья и знакомые, которых я знаю уже не первый десяток лет, все они раньше работали в парке, кто водителем, кто кондуктором. Наверное, поэтому нам очень легко вместе работать.

- Надежда Исааковна относится к таким людям, которые действительно болеют за свою работу, - говорит председатель профкома Трамвайного парка № 1 Раиса Григорьевна Синельник. Мы всегда уверены: за что бы она ни взялась, все будет доведено до конца.

Будем надеяться, что Надежда Исааковна Анисимова сможет еще долго радовать нас своими успехами и заряжать всех окружающих своим положительным зарядом оптимизма.

Танзиля ИСЯНБАЕВА



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 магистраль».

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

КО ВСЕМ С ПОНИМАНИЕМ

Уже тридцать два года в Трамвайном парке № 3 работает Владимир Иванович Кулеш. Все знают его как строгого и справедливого начальника и просто хорошего душевного человека.

Родился и вырос Владимир Иванович на Украине. Отслужив в ракетных войсках, приехал погостить к сестрам в Ленинград. Ему сразу же понравился необычайно красивый город, а также восхитила культура столичных жителей. Под впечатлением от всего увиденного в 1975 году Владимир переехал в город-герой.

- Увидев трамвай, душа как будто затрепетала, - говорит Владимир Иванович. - Было решено: буду водителем трамвая!

За три дня до начала обучения в комбинате Владимир пришел в Третий трамвайный парк. С успехом закончил обучение, и семь лет работал водителем на линии. Затем до 1990 года работал водителем-наставником. А последние семнадцать лет является начальником отдела эксплуатации Трамвайного парка № 3.

За все годы, проведенные в парке, Владимир Иванович всегда относился к своей работе с большой ответственностью. Он всегда старается решить все возникающие проблемы, даже самые нерешимые.

- Работать в последнее время стало труднее, - говорит Владимир Ивано-

вич. В парке большой недокомплект кондукторов, иногда нечем бывает закрыть смену.

Парк подарил Владимиру не только работу, но и семью. С будущей женой Татьяной он познакомился тоже здесь. Она училась в электромеханическом техникуме и проходила тогда в парке пассажирскую практику. Это была любовь с первого взгляда, и уже в 1978 году они поженились.

- Всегда были вместе, - с блеском в глазах говорит Владимир Иванович. Казалось, что счастья не будет конца. После декретного отпуска Татьяна работала в трамвайном депо диспетчером. Все наглядеться на них не могли, такая была красивая пара! Но как нередко бывает, от нас уходят и довольно молодые люди. Так, когда сыну было всего одиннадцать, Татьяна умерла.

Но Владимиру нужно было жить дальше - воспитывать сына. С чем он довольно успешно справился. Сын получил образование и сейчас у него есть любимая работа. Владимир Иванович всегда старается помочь сыну и советом, и делом. Поддерживает увлечение сына музыкой.

- Считаю, что все увлечения достойны одобрения, - говорит Владимир Иванович. - Главное, чтобы не было различных пагубных пристрастий, таких как наркотики и алкоголь.

Что касается работы, Владимир Иванович, и здесь не терпит людей с вред-

ными привычками, и старается как можно быстрее с ними проститься.

Хотя должность начальника отдела эксплуатации нередко занимает даже свободное время, Владимир всегда находит свободный день для своего любимого увлечения - рыбалки. Живет он в Сестрорецке, поэтому далеко ехать не надо.

- Пять минут - и залив в твоём полном распоряжении, - говорит Владимир Иванович. - Считаю это самым хорошим отдыхом, помогает расслабиться и забыть все жизненные трудности. Неважно, сколько поймал, главное - единение с природой.

В гости часто приезжают друзья по работе, обязательно идут на рыбалку, где Владимир показывает всем свои любимые заповедные места. Хотя кому-то покажется это странным, но отдых без горячительных напитков главное условие хозяина.

Владимир считает, что человека можно определить по его поступкам.

- В парке у меня никогда не было любимчиков, - говорит Владимир Иванович. - Когда после расформирования парков к нам начали приходить новые люди, они не были ни в чем ущемлены. Всегда оценивал людей по результатам их работы, стараюсь ко всем относиться с пониманием.

О справедливости Владимира Ивановича Кулеша говорят многие, что можно подтвердить полным отсутствием жалоб на него.

Танзиля ИСЯНБАЕВА

Такое объявление можно увидеть и при входе в 8-й трамвайный парк, и еще в нескольких местах этого ОСП. И неудивительно, ведь почти весь прошлый год руководство парка, по просьбе группы работников, принимало энергичные меры к ее открытию.

Столовая стала работать всего два месяца назад, а раньше люди приносили обеды из дома и разогревали в микроволновках. Да и сейчас некоторые делают так, но теперь тем, кто этого не хочет, предлагаются свежие первые и вторые блюда, салаты, выпечка, разные напитки.

Всего два работника общепита трудятся здесь - это повар Галина Михайловна Качуева и зав. столовой, она же кассир и буфетчик Елена Борисовна Шагаева. Они нам известны еще по работе в столовой бывшего трамвайного парка Кировского района (№ 8), где кормили электротранспортников более десятка лет. Та столовая славилась своей продукцией не только среди работников парка, но и много соседних предприятий «присылали» сюда своих клиентов. И все были довольны недорогими и вкусными обедами. Ежедневный наплыв посетителей там достигал 150-ти человек, и предприятие общепита было рентабельным.

Здесь клиентов пока меньше. Сейчас труженики столовой мечтают о 50-ти ежедневных клиентах. И не только мечтают, но и работают в этом направлении. Сегодня

РАБОТАЕТ СТОЛОВАЯ

здесь предлагают ежедневно по два первых блюда, по 4-5 вторых, не менее 4-5 салатов, пирожки с мясом, яблоками, лимоном, капустой, чай и кофе. Качество продукции всегда на уровне. Ведь именно качеством и невысокими ценами можно привлечь больше клиентов. Первые блюда стоят по 20 рублей, вторые - калорийные и сытные, такие как шницели натуральные, говядина тушеная или свинина жаренная - подороже. Но весь обед, с напитком и выпечкой обойдется не более 70-ти рублей.

Однако целый обед берут редко, ссылаются на невысокие зарплаты. Чаше заказывают второе и пирожок с чаем.

Столовая предлагает свои услуги с 11ти до 15-ти. Но сами работники общепита приходят сюда чуть свет и занимаются своим делом. Раньше, лет 9-10 назад здесь тоже была столовая, но этажом ниже. Здесь устроили и кухню с необходимыми для приготовления пищи агрегатами, и зал для приема пищи. Двум женщинам, занятым здесь, много помогает парк. Дают ежедневно машину для привоза продуктов, присылают электриков, сантехников, если нужно. Но нужны и еще некоторые агрегаты. Например, летом потребуется «водогрей», ведь горячая вода здесь есть только зимой.

Холодильник бытовой нужен, для сохранения большего количества продуктов в летний период. Нужна также микроволновка. А клиенты привлекаются и со стороны. Уже обедали несколько работников с соседних предприятий, теперь они стали здесь постоянными посетителями.

На пороге летний сезон, с его кулинарными предпочтениями, и здесь большое поле деятельности для привлечения новых клиентов. Такие сезонные блюда, как борщ холодный, разные витаминные окрошки, пользуются повышенным спросом. И их намерены «вести в дело» наши общепитовцы.

Опыта у обеих женщин достаточно, каждая имеет среднее специальное «общепитовское» образование. А стаж Галины Михайловны Качуевой - больше трех десятков лет. Начинала еще в советское время, да и в рыночных отношениях трудилась не менее десятка лет. Елена Борисовна 9 лет работала с ней вместе. Сейчас клиентов мало, но в любое время женщины могут «развернуть производство», быстро увеличить количество блюд, если посетители станут прибывать. Да и ассортимент тогда вырастет.

Валерий МЕЖОННЫЙ

ОНИ ПРОСИЛИ МИЛЛИОН...

Летом 2005-го года произошло ДТП, участником которого был работник СПб ГУП «Горэлектротранс», водитель автобуса Автобазы. Приближаясь на своем автобусе к регулируемому светофорами перекрестку, образованному пересечением проезжих частей Каменноостровского пр. и Кронверкской набережной, он, увидев красный свет светофора, остановился, но, подождав минут 8-10, решил, что светофор неисправен, и возобновил движение по запрещающему сигналу. В результате - столкновение с легковым автомобилем, водитель которого погиб в больнице. В той же «легковушке» находилась пассажирка, которой в результате столкновения причинен вред здоровью. Родные погибшего и пассажирка подали иск к СПб ГУП «Горэлектротранс». Общая сумма иска двух потерпевших составила более миллиона рублей. А только пассажирка, потерявшая в результате столкновения здоровье, потребовала в свою пользу такие суммы: 314017 рублей в качестве возмещения утраченного заработка, 300 000 в качестве компенсации морального вреда и 20 000 в качестве расходов на оплату услуг адвоката.

Как говорится, затребовали «на полную катушку». Однако если платить, то надо знать: сколько и за что. Исследованием данного ДТП как раз на этот предмет и занялся наш юрист Б. А. Перснин, имеющий солидный опыт в подобных делах. Он не признал иск потерпевшей гражданки в отношении вины нашего водителя, так как посчитал, что водитель ПАЗа - не единственное виновное лицо в совершении этого ДТП. Ведь ПДД им были не выполнены не умышленно, а вследствие стечения обстоятельств: не был исправен светофор, а соответствующими дорожными службами, в том числе и ГИБДД, не было своевременно принято достаточно мер для отключения или ремонта светофора, что позволило бы исключить ДТП и, как следствие, материальную ответственность за его последствия для СПб ГУП «Горэлектротранс». Данный факт смягчает вину водителя ПАЗа и в то же время усматривает наличие вины в совершении административного правонарушения сотрудниками ГИБДД и монтажниками светофоров. Это утверждение нашего юриста основывается на ст. 12.34. Кодекса РФ об административных правонарушениях. Там

говорится, что «нарушение правил проведения ремонта и содержания дорог или других дорожных сооружений... либо принятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении - влечет наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за состояние дорог». Поэтому юрист предъявил справедливые претензии, что данные организации должны нести ответственность за причинение вреда потерпевшим - в солидарном порядке с СПб ГУП «Горэлектротранс».

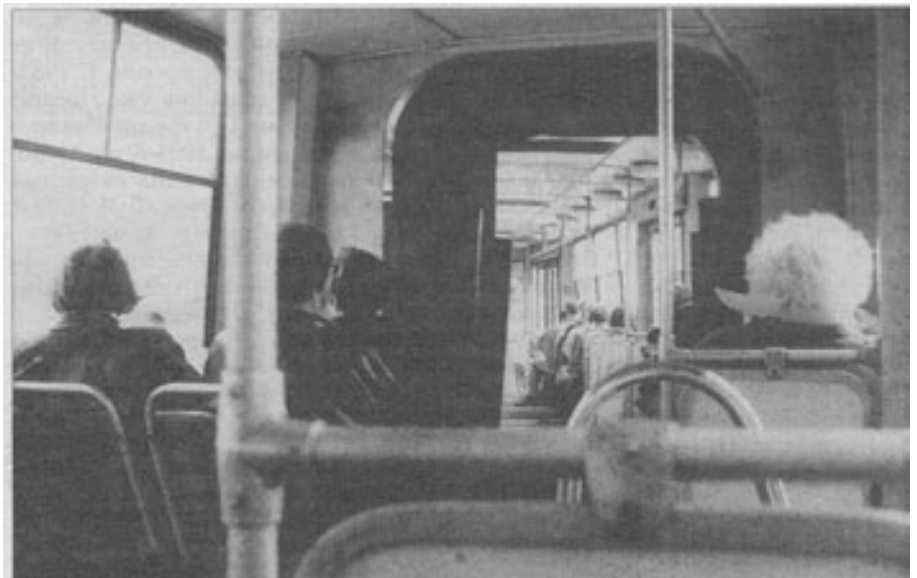
В связи с этим юрист считает необходимым привлечь в качестве ответчика по данному делу ГУВД Санкт-Петербурга и Ленинградской области, так как организации, осуществляющие эксплуатацию, обслуживание, ремонт и обеспечивающие безопасность дорожного движения являются его структурными подразделениями. Значит предъявленные потерпевшими солидные суммы должны быть возложены в солидарном порядке на всех виновных лиц, а не только на СПб ГУП «Горэлектротранс».

Кроме того, юрист посчитал, что большие суммы исковых требований потерпевших не обоснованы и по размеру. В частности, потерпевшая гражданка не имеет документальных подтверждений, что вследствие болезни, после ДТП, она не была трудоспособна на 100 процентов, и ей необходимо выплачивать утрату полного среднего заработка за указанный период. Значит, исковая

сумма должна быть ниже указанной. Юрист возражал также против возмещения морального вреда, причиненного данной гражданке, в сумме 300 000 рублей. Считая эту сумму сильно завышенной, не обоснованной по размеру, юрист и здесь четко, опираясь на законодательство, обосновал свою позицию. Вот это обоснование. Согласно ст. 1101 ГК РФ «размер компенсации морального вреда определяется судом, а не истцом в исковом заявлении - в зависимости от характера причиненных потерпевшему физических и нравственных страданий. При определении размера компенсации вреда должны учитываться требования разумности и справедливости». Доводы истицы о тяжелой степени подрыва ее здоровья не нашли документального медицинского подтверждения. Поэтому наш юрист справедливо посчитал, что заявленная сумма морального вреда в 300 000 рублей явно завышена. Кроме того, как уже доказывалось ранее, СПб ГУП «Горэлектротранс» в этом ДТП не единственный виновник. Поэтому и сумма выплаты должна быть уменьшена, составлять не более 50 процентов от определенной судом. Вторую половину должен выплатить второй виновник ДТП.

В результате работы юриста, суд решил в пользу потерпевших взыскать с СПб ГУП «Горэлектротранс» не 1 000 000 рублей, а 343 тысячи рублей. Разница большая.

Валерий МЕЖОННЫЙ



В середине марта нынешнего года Президиум Совета МО «Федерация профессиональных союзов Санкт-Петербурга и Ленинградской области постановил - наградить Дипломом «Профлидер года – 2006» Председателя первичной профсоюзной организации ГУП «Горэлектротранс» Силину Нину Павловну «за активную деятельность по защите социально-трудовых прав и профессиональных интересов трудящихся, созданию условий для прогресса в трудовых и производственных отношениях на предприятии, преодолению кризисных ситуаций».

Из всех профсоюзных организаций Санкт-Петербурга больше ни один руководитель не удостоился за 2006 год подобной награды. А так как сама Нина Павловна заявляет, что этот Диплом - признание не только ее личных заслуг, но и деятельности всей профорганизации в целом, то мы вправе считать нашу Первичную профорганизацию лучшей во всем Санкт-Петербурге за 2006 год.

И в самом деле - данный диплом займет свое место в ряду других дипломов, Почетных грамот и благодарностей, которыми ранее была удостоена наша Первичная профорганизация и ее члены. На стенке в профкоме их - целый «иконостас». И каждая награда далась нелегким кропотливым трудом. Вот диплом, присвоенный нашей «первичке» в конкурсе за звание «Лучшая профорганизация по охране труда» за 2004 год среди предприятий ЖКО и СО Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Вот Диплом «За лучшую постановку работы по организации детского оздоровительного отдыха», выданный в 2005 году. Вот Почетная грамота Президиума ЦК Общероссийского профсоюза жизнеобеспечения «за многолетнюю и плодотворную работу по оздоровлению и воспитанию детей работников СПб ГУП «Горэлектротранс» Это тоже 2005 год. Вот Благодарность нашей «первичке» от руководства ФНПР на ту же «детскую тему», но уже к 100-летию профдвижения в России. Прислана из Москвы. И там знают и отмечают нашу работу. Вот Благодарность ФНПР Санкт-Петербурга и Ленинградской области - отмечен уполномоченный профкома нашей «первички» по охране труда. Вот сразу три диплома ФНПР Санкт-Петербурга и Ленинградской области 10 победителям конкурса за лучшие материалы в СМИ о профсоюзах 2005 и 2006 годы.

И это далеко не все наши достижения. Чтобы рассказать о них поподробней, надо' говорить о разнообразной и многоплановой работе всей



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ И «ЕЕ ПЕРВИЧКА»

«первички», а это в небольшой газетной статье просто невозможно. Можно только кратко сказать о направлениях работы «первички» и ее профкома. Но и этот рассказ должен вестись одновременно с рассказом о Председателе нашей первичной организации, для которой «бетонное» слово «профлидер» вряд ли подходит. Нина Павловна скорее душа нашей профорганизации, инициатор всех ее добрых дел и одновременно самый неутомимый и кропотливый труженик. Неустанное внимание к человеку труда - вот что движет ее энергию.

Пришла Н. П. Силина на наше предприятие СПб ГУП «Горэлектротранс» в 1970 году экономистом в трамвайный парк им. Котлякова. В 1972-м перешла в 4-й троллейбусный парк - на такую же должность. А с 1973-го начинается ее профсоюзная работа, ее избрали в профком парка, правда еще не освобожденным работником. С 1984-го - по 1991 годы она уже Председатель профкома 4-го троллейбусного парка, с 1991-го по 1994-й этой профорганизацией руководил памятный многим ветеранам труда Ф.Я. Васин. И когда в очередные выборы 1994-го стали сравнивать здесь деятельность двух председателей, то предпочтение снова отдали Н. П. Силиной. На этой должности Нина Павловна трудилась до середины 2003-го года. Отличалась трудолюбием, большой скромностью. Внимательно относилась к нуждам и чаяниям людей труда. Умела наладить отношения с администрацией парка, что помогало в ее работе. Никогда не конфликтовала с руководством, но и не «поступалась принципами». Ее профорганизация была одной из луч-

ших в электротранспортном предприятии СПб ГУП «Горэлектротранс».

10-го июня 2003-года состоялась профсоюзная конференция, на которой все профкомы ОСП предприятия, ранее самостоятельные, создали один Объединенный профком. А Председателем Первичной профсоюзной организации ГУП «Горэлектротранс» избрали Нину Павловну Силину сроком на 5 лет, до 2008 года.

Наша профорганизация стала юридическим лицом. А работу в ней, как в объединенной, председатель фактически начинала «с нуля». Удачно избрали ей и заместителя на той же конференции. Это Игорь Николаевич Резвых - такой же опытный и внимательный к нуждам людей профсоюзный работник, как и сама Нина Павловна, такой же трудолюбивый и преданный делу. Он также отмечен Дипломом ФНПР Санкт-Петербурга и Ленинградской области - за лучшие публикации в СМИ о профсоюзе.

С председателями профкомов всех ОСП они наметили пути и направления работы, всячески поддерживали и развивали добрые традиции, которые ранее родились на местах, в профорганизациях «низовых». Разработали пакет документов, который составлял основу деятельности. Главные направления такие: защита социально-трудовых прав и интересов работников предприятия. Сюда входит многое: и контроль за соблюдением законодательства о труде, и охрана труда, и бесплатная юридическая помощь членам профсоюза, и др.

Вся напряженная работа ведется для людей. И когда мы говорим уменьшительно-ласкательно «первичка» (а

для некоторых это звучит пренебрежительно - особенно для тех, кто еще не стал членом профсоюза), то за этим стоит большой отряд тружеников нашего предприятия СПб ГУП «Горэлектротранс» общим числом 8389 человек, что на сегодня составляет более 75-ти процентов от общей численности коллектива. У нас каждые три из четырех тружеников - члены профсоюза, среди них много руководителей производства самого различного уровня - до директоров парков и служб и даже выше. И профсоюзная работа у нас никогда не противопоставляется производственной деятельности на предприятии, но, напротив, помогает ей.

Второе направление работы профсоюза - занятость тружеников. Третье зарплата. Профсоюз ведет переговоры по вопросу повышения зарплаты труженикам. Дело это нелегкое и длительное. И, наконец, - направление работы, названное «здоровье». Есть целая программа у профсоюза под этим названием. Сюда входит организация и проведение оздоровительных мероприятий для членов профсоюза физкультурно-оздоровительных и культурно-массовых, а также санаторно-курортное лечение. За свою менее чем четырехлетнюю историю Объединенный профком проводит уже третью спартакиаду. Она посвящена 100-летию Санкт-Петербургского трамвая. Предыдущие были посвящены 100-летию профсоюзного движения в России, начавшегося в нашем городе, и 70-летию начала троллейбусного движения в нашем городе. В первой спартакиаде участвовало более 300 работников нашего предприятия, во второй - уже более 500. Ожидается, что спартакиада, посвященная 100-летию Санкт-Петербургского трамвая, будет еще более представительной.

Профсоюз участвует во всех мероприятиях, проводимых администрацией СПб ГУП «Горэлектротранс», участвует в ежегодных конкурсах профмастерства водителей трамвая и троллейбуса. Стимулирует материально победителей, что усиливает их мотивацию участия в этих конкурсах, а, значит, стремление к повышению профмастерства и культуры обслуживания пассажиров. Проводятся на местах и собственные конкурсы профмастерства. В 3-ем трамвайном парке в 2004 году - конкурс кондукторов, в 2006-м (такой же конкурс) в 2-м трамвайном парке. Эти конкурсы проводили профкомы парков, с одобрения и при поддержке администрации этих ОСП. Ведь польза от них очевидна и для производства.

Поддерживает профсоюз и семейные традиции на производстве, фактически растит и воспитывает

династии электротранспортников. А такие династии - это опора электро-транспортного предприятия, профессиональное мастерство и преданность делу в них закрепляются, словно передавая по наследству. Семейный праздник, с чествованием представителей династий, например, проводился в 2006 году профкомом 1-го трамвайного парка. Объединенный профком и Председатель «первички» работают в тесном контакте с профсоюзами всех наших ОСП, поощряют инициативу «на местах», помогают, если необходимо, но и предлагают Председателям профкомов ОСП отчитываться в своей деятельности.

Намечается и общий для всех профкомах план работы. Важное место занимает моральная и материальная поддержка членов профсоюза в трудных жизненных ситуациях, на это профсоюз тратит большие суммы. Работа с молодежью приобретает особую актуальность. В 2006 году создан Молодежный совет при «первичке». Молодежь надо и дальше вовлекать в активную профсоюзную работу. Налаживаются деловые контакты с профорганизациями транспортных предприятий. Все направления работы отражены в условиях Колдоговора, который является основным документом Первичной профорганизации ГУП ГЭТ.

Вся деятельность «первички» отражена в документах, ежеквартальных отчетах. Их целая полка, или 13 пухлых томов за четыре года, в которых много фотографий и разных других «свидетельств деятельности». А за 2006 год - два солидных тома.

Отчет Н. П. Силовой во Дворце Труда был предметным, подробным и основательным, как и сама деятельность нашей «первички». Он был встречен с большой симпатией и одобрением. А ведь не секрет, что есть и такие профорганизации, которым не в чем отчитываться.

У нас же - постоянная забота о членах профсоюза. Для желающих заниматься спортом профсоюз снимает два спортзала, для желающих укреплять здоровье арендует бассейн. Несколько сотен человек в 2006-м отдохнули по путевкам профсоюза. Отмечено знаками и денежными премиями в прошлом году 784 ветерана профсоюза и 25 Почетных ветеранов. Для этих 25-ти также открыты профсоюзные денежные счета и т. д.

Главная задача - не снижать и дальше накал этой работы.

Валерий МЕЖОННЫЙ

На снимке: Н. П. Силовой во Дворце Труда вручают Диплом «Профлидер года-2006».
ФОТО МАРИНЫ ВЛАСОВОЙ.

Новосибирский ТРАМВАЙ

26 ноября 1934 г. в Новосибирске впервые пошёл электрический трамвай. Решение о строительстве первой линии трамвая было принято Новосибирским Горсоветом 9 мая 1933 г., а в июле 1934 г. из Гордортранстреста был выделен трест трамвайного строительства отдела коммунального хозяйства Горсовета.

Мытищинский вагоностроительный завод согласился поставить в Новосибирск 6 моторных и 8 прицепных вагонов типа Х и М. Для обучения из Москвы были направлены специалисты электротранспорта. В трудных условиях работали строители трамвая: не хватало нужных подъёмных механизмов, транспортных средств. Все перевозки осуществлялись конным транспортом. Но тем не менее, через несколько месяцев уже начали строительство преобразовательной подстанции и трамвайного парка. Первым управляющим треста был назначен Д. Г. Гришин. Конечно, собирались пустить первую линию к 7 ноября, но задержки с монтажом ртутных выпрямителей перенесли пуск на 26 ноября.

Утро этого дня выдалось холодным, но многотысячная толпа терпеливо ждала начала церемонии открытия первой линии. Каждому присутствующему хотелось быть первым пассажиром нового городского транспорта. Первый водитель А. П. Забелина вместе с инструктором из Ленинграда Богдановым тоже волновались, всё ли пройдёт удачно. В этот день совершали только праздничные рейсы. Со следующего дня первая линия «Вокзал - Ипподромская площадь - Центр» протяжённостью 4,2 км стала работать постоянно. За первый день было перевезено около 6000 пассажиров!

Постепенно трест наращивал производственные мощности, открывались новые маршруты. В 1935 г., закончили строительство трамвайного депо на проспекте Дзержинского, и было добавлено несколько трамвайных линий. В 1938 г. управляющим трамвайного хозяйства был В. И. Луговцов, талантливый и знающий своё дело специалист.

По ложному доносу он был арестован органами НКВД, и ему было предъявлено обвинение во вредительстве при строительстве путей. Несколько месяцев комиссией из Сибстрина (Сибирский строительный институт) шла тщательная проверка, но никакого вредительства она не обнаружила, и он был освобождён, восстановлен в партии. Ему было предложено вернуться и продолжать работу на прежней должности, но он отказался. Перед войной в трамвайном Управлении работало уже более 700 человек, т. е. в 6 раз больше, чем при открытии в 1934 г.; повысилась эксплуатационная скорость до 14 км в час, протяжённость трамвайных линий составляла около 60 км, количество вагонов - около 70. Это было уже довольно солидное транспортное предприятие города.

(Окончание на стр. 8)

Новосибирский ТРАМВАИ

(Окончание. Начало 1/4 стр. 7)

В начале войны советские войска отступали и, казалось, что вся центральная часть России стала перемещаться за Урал, в город большим потоком хлынули эвакуированные предприятия. Пришлось потесниться и трамвайщикам. Трамвайное депо было передано эвакуированному прожекторному заводу, трамваи пришлось размещать в построенных сараях и рыть в земле смотровые траншеи. Численность жителей города с 400 тысяч в 1934 г. возросла до одного миллиона.

Много работников ушло на фронт, пришлось совмещать работы водителя, кондуктора, диспетчера с ночной работой по очистке путей и ремонту подвижного состава. Пришлось осваивать новые специальности. Всем городом в тяжелейших условиях осуществили пуск правобережного трамвайного парка. На эвакуированных заводах размещали изготовление запасных частей для нормальной работы трамвая, открыли курсы по обучению водителей, кондукторов и слесарей по ремонту ПС, но, всё равно для увеличенного объёма перевозок людей не хватало.

В 1944 г. трамвайное хозяйство города разделилось на две группы. В первую группу входило строительство новых объектов, реконструкция и ремонт старых построек. Во вторую - всё, что связано с эксплуатацией вагонов, их ремонт и обслуживанием, трампарки, службы пути, тока и движения.

К концу войны в инвентаре было 89 вагонов, из них 38 моторных, но при составлении вагонов выходило на линию только 15 поездов. Этого, конечно, было недостаточно, так как в городе трамвай был единственным общественным транспортом. Необходимо было срочно ремонтировать пути, восстанавливать вагоны. Сил и опыта на всё не хватало особые трудности были с ремонтом двигателей. Пришлось подключать промышленные предприятия города, ускорять строительство своих помещений для ремонта и обслуживания вагонов. Постепенно подбирались кадры для проведения таких работ.

В 1947 г. был заложен первый жилой дом для своих сотрудников. В этом же году перестали курсировать по трамвайным путям железнодорожные составы, которые существенно сдерживали перевозку пассажиров трамваем. Планировали, что в 1947 г. трамвай будет полностью восстановлен, однако, так не получилось, работы затянулись до 50-х годов.

Параллельно с развитием трамвайного движения в городе стали налаживать и

троллейбусное. Первые троллейбусы в Новосибирске пошли в 1957 г., а начинались эти работы ещё в 1942 г. Из Куйбышева с эвакуации прибыло 10 троллейбусных машин ЯТБ-4, предназначенных для Ленинграда, но во время войны туда их было не доставить. Попытки пустить троллейбус во время войны не привели к положительному результату, помешало плохое качество дорог, а на строительство новых не было средств, поэтому понадобилось долгих 15 лет, чтобы осуществить этот замысел. После войны в 1945 г. на строительство дороги для пуска троллейбуса было выделено около 2 млн. рублей, но их не смогли освоить, не хватало рабочих для выполнения работ.

В 1947 г. стало ясно, что в ближайшие годы с новыми дорогами ничего не получится, пришлось троллейбусы ЯТБ-4 отдать в г. Горький (Нижегород). И только значительно позже в Свердловске были обучены водители, а в Дзержинском районе города построено здание депо, да уже работали новые асфальтовые дороги, 31 октября 1957 г. пустили троллейбус. Только в первый день троллейбусом было перевезено более 15 тыс. пассажиров.

В октябре после пуска Октябрьского коммунального моста открывается трамвайное движение от Бугринской роши до центра города. В 1961 г. в Ленинском районе города построено новое здание трамвайного депо, рассчитанное на вагоны КТМ-1 и КТП-1, а в 1964 г. сдано в эксплуатацию ещё в Ленинском районе депо на 100 вагоно-мест. В эти годы кроме вагонов КТМ и КТП ходили ещё и вагоны МТВ, МС-ПС, РВЗ. Много хлопот для трамвайщиков доставляли сибирские морозы, было несколько случаев, когда на вагонах МТВ при морозах около т 50 градусов ломались оси колёсных пар. В 1968 г. прибыло ещё 100 чехословацких вагонов К-2. Это были очень удобные и комфортабельные вагоны. А вот вагоны РВЗ-7 поступили значительно позднее, в 1984 г. в Ленинское депо. Они были с теристорно-импульсным управлением, с рекуперацией электроэнергии контактной сети.

Но самая их ценность была в том, что они прекрасно работали в условиях холодных зим. Но вскоре Латвия стала независимым государством, вагоны поступать перестали. Квалифицированные кадры для трамвайно-троллейбусного хозяйства, в основном, поставляет Новосибирский Государственный технический университет, на котором в 1968 г. была организована

кафедра электротранспорта. Сегодня по этой специальности обучаются более 300 студентов.

В 1987 г. Управление стало переходить на новую модель трамваев КТМ-5МЗ, в город их поступило 252 штуки, а в следующем году все трамвайные депо получили эти вагоны для эксплуатации. В 1963 г. в городе вступил в строй вагоноремонтный завод (НТТРЗ), предназначенный для ремонта трамвайных и троллейбусных вагонов, в 1967 г. он был передан в ведение Минжилкомхоза, а с 1991 г. после ликвидации этого министерства его передали концерну «Росгортранс».

В 1992 г. завод был акционирован и носит название АОЗТ «Сибэлтранс». В советское время таких заводов было девять и они предназначались для ремонта рижских вагонов РВЗ, но новосибирский НТТРЗ их никогда не ремонтировал, а начал свою деятельность с ремонта вагонов КТМ и МТВ-82. Кроме ремонта пассажирских вагонов завод наладил изготовление вихревых снегоочистителей ВТК-24 и пылеуборочных машин.

В 1981 г. в торжественной обстановке в ТТУ был открыт музей. Он подробно освещал историю развития трамвайно-троллейбусного движения в городе и ветеранское движение. В 2003 г. в Ленинском депо был восстановлен вагон КТМ-5МЗ для проведения экскурсий по городу, установили в нём телевизор с видеомонитором, громкоговорящую связь с музыкальным сопровождением и бар. В таком экскурсионном вагоне проводились не только экскурсии, но и сдавали его в аренду для различного вида увеселительных мероприятий. Затем на территории Ленинского депо было собрано несколько единиц ретро-техники: вагон РВЗ-6М2, снегоочиститель ГС-4, грузовой троллейбус ТГ. При возможности, эти экспонаты будут дополняться другими.

В настоящее время перевозку пассажиров осуществляет Управление пассажирских перевозок, которое обслуживает 187 маршрутов трамваев, троллейбусов и автобусов. Ежедневно муниципальным транспортом перевозится более миллиона пассажиров. Кроме муниципального в городе работает ещё 162 маршрута коммерческого транспорта. Трамваем перевозится 15 % населения, троллейбусом 23 %, автобусом - 29 % и метро - 12 %. Общая протяжённость трамвайных маршрутов - 165 км, троллейбусных - 213 км. На балансе трамвайных предприятий города находится 195 пассажирских вагонов. В последние годы из С. Петербурга поступило в город три новых трамвайных вагона ЛМ-99К, которые успешно работают на левобережных маршрутах. Ведущую роль в перевозке пассажиров города занимает электрический транспорт - 39 %, при общем объёме муниципальных перевозок в 67 %.

Ю.М.ЛЬВОВ