



ВОДИТЕЛЬ УЧИТЕЛЬ

Ирина Николаевна Коваленко - водитель трамвая 5-го разряда (бывший 1-й класс) в Совмещенном трамвайно-троллейбусном парке. Ее стаж работы на линии превысил два десятилетия. Она освоила практически все маршруты парка, но закреплена за самым доходным 57-м, который обычно ходит от Придорожной аллеи до обратного кольца на пр. Луначарского. Здесь две станции метро и большая насыщенность пассажиропотока, а потому и сборы выручки рекордные по совмещенному парку. На такие маршруты обычно назначают опытных водителей, и Ирина Николаевна это звание подтверждает ежедневно. По мере возможностей, которыми располагает водитель, она способствует тому, чтобы ее кондуктор собирал максимальную выручку. Так этот небольшой экипаж вносит весомый вклад в общий результат коллектива.

Много лет Ирина Николаевна работала на трамвае типа КТМ, а в 2005 году она пересела на совсем новый вагон ЛМ99 АВ, насыщенный электроникой и даже имеющий компьютер. За короткий срок водитель освоила этот вагон и старательно трудится на нем уже больше двух лет. Как водителя очень дисциплинированного, ее несколько лет назад руководство совмещенного парка направило на учебу в Учебно-курсовую комбинат, чтобы освоить квалификацию водителя-учителя. Ирина Николаевна успешно сдала экзамены и получила лицензию на обучение молодых профессии водителя трамвая. Среди нескольких сотен водителей трамвая в этом парке всего 11 человек, обладающих подобной лицензией. Вот уже пять лет И. Н. Коваленко трудится линейным водителем и одновременно занимается обучением молодежи. Один раз в год ее снимают с линии и на несколько недель отправляют в Учебный комбинат. Здесь она объясняет молодым должностные инструкции, приемку вагона и его устройство, а также тот маршрут, на котором начинающим водителям придется работать. Она также в качестве водителя-учителя участвует в учебно-поездной прак-



тике молодых. Одновременно с ней на учебном маршруте до 3-4 учеников, она не только следит за их вождением, но и корректирует ошибки, сама показывает, как надо вести вагон. А после 205-ти часов вождения под наблюдением учителя молодой водитель, если сдаст экзамен, получает право самостоятельно вести трамвай. И если у него получается неплохо, Ирину Николаевну переполняет чувство удовлетворения и радости: ведь благодаря и ее напряженной работе парк получает нового водителя. А всего за свою пятилетнюю «учительскую карьеру» она подготовила не меньше десятка новых водителей трамвая.

Валерий Межонный
ФОТО МАРИНЫ ВЛАСОВОЙ

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, 15
(ст. метро «Электросила»).

Контактный телефон:

388-68-97

НА ИСХОДЕ — ТРЕТИЙ МЕСЯЦ ГОДА

Для 1-го троллейбусного парка 2007 год начался удачно. Январский план по выручке «пошел с плюсом» с самых первых дней. И хотя город в первой декаде месяца в основном не работал, но длительные новогодние праздники на маршрутах парка не снизили интенсивность миграции пассажиров. Горожане активно отдыхали, посещали друг друга, различные увеселительные мероприятия, а троллейбусы вывозили их из спальных районов в центр города и обратно.

«Часы пик» для нашего транспорта в первую декаду января отсутствовали, но пассажиров было довольно и в середине дня, и в вечернее время. В результате за каждый день первой десятидневки января план перевыполнялся на 20 и более тысяч рублей. А суммарное перевыполнение плана по сбору выручки за 10 дней достигло 132-х тысяч рублей. Основную прибыль принесли пассажиры многолюдного района Купчино, из которого в праздники их вывозили в центр и обратно. С полной нагрузкой ходили троллейбусы 17-го, 39-го, 42-го маршрутов. Выручка «шла с плюсом» и в остальные дни января, но этот «плюс» был поменьше, чем в праздники. И все же январский план был перевыполнен на 170 тысяч рублей.

Дефицит кондукторов в 1-м троллейбусном весьма значителен и доходит до 35-37 процентов, то есть не хватает практически каждого третьего. Это заставило руководство парка применить бескондукторную систему пассажироперевозок. Уже с марта 2006 года без кондукторов ходили на линии три маршрута троллейбусов: 24-й, 36-й и 47-й. И все три, по словам руководства эксплуатации парка, «везли» необходимую выручку, работали без убытков. Такая удача позволила в новом 2007 году перевести на бескондукторную эксплуатацию еще 3 маршрута: 15-й, 26-й и 42-й. Итого уже 6 маршрутов из 10-ти имеющихся в 1-м троллейбусном парке эксплуатируются без кондукторов. Правда, последние 3 маршрута без кондукторов эксплуатируются не постоянно, а только частично. Если свободный кондуктор для них находится, то эти машины выпускаются с ним. А вот самый доходный в парке, «миллионный» маршрут 39-й ходит только с кондуктором. В январе его месячная выручка достигла 1 млн. 800 тысяч рублей, и рисковать такой прибылью желания ни у кого нет.

На март плановая выручка этого маршрута не ниже январской. Февраль для эксплуатационников 1-го

парка был проблематичным. Повышение стоимости за проезд, новый план, сформированный в связи с этим, а также стойкие морозы, конкуренция других перевозчиков, «заморозивших» свои цены за проезд и ряд других факторов, в частности закрытия на некоторых маршрутах - все это привело к трудностям с выполнением плана. Но уже в марте эксплуатационники 1-го троллейбусного настроились «на реванш». С первых дней этого месяца они стали наращивать прибыль, и к 19-му числу она составила 105 тысяч рублей. С таким заданием коллектив вступил в завершающую декаду месяца. С февраля парку было добавлено 10 смен, и теперь ежедневный выпуск составил 104 смены. Это выполнить нелегко при наличии всего 150-ти линейных водителей, в числе которых есть и «декретчицы», и отпускники, и заболевшие. Из оставшихся в строю только в графике выпуска ежедневно должно быть до 80-ти человек. Хорошо еще, что есть водители, приехавшие работать из других регионов России. Их в парке сегодня около двух десятков, и все трудятся без замечаний.

Подвижной состав 1-го троллейбусного пополняется медленно. В прошлом году здесь получили 4 новых сочлененных машины ЗИУ-10 и 3 низкопольных, но одиночных из Вологды. В нынешнем году обещают в парк поставить 8 таких же одиночных низкопольных вологодских троллейбусов, но пока поступила всего одна такая машина. Эти троллейбусы специалисты парка оценивают как весьма хорошие, они и ходят хорошо, и выглядят современно. Кроме того, с капитального ремонта из троллейбусного депо - поступили недавно два ЗИУ-10, и сейчас еще один такой же. Качество капитального ре-

монта тоже оценивается как «лучше, чем два года назад».

С февраля увеличилась интенсивность работы кондукторов с валидаторами, теперь и на конечных и кольцевых делаются отметки-транзакции, и в салонах проверки проходят уже несколько видов карточек. Поэтому в смену некоторые кондуктора делают по 500 и более транзакций, а у рекордсменов этого дела количество проверок валидатором за смену доходит и до 1000. Но люди из-за этого не покидают парк, число кондукторов остается стабильным.

Хорошо трудится, например, кондуктор Людмила Анатольевна Береговенко. Ее маршрут 39-й - самый доходный. Она не только неизменно перевыполняет задание по сбору выручки, но и отличается высокой культурой обслуживания пассажиров. Недавно благодарные пассажиры написали о ее хорошей работе письмо в Комитет по транспорту.

Отлично трудятся и всегда показывают высокие результаты также кондукторы Ирина Владимировна Иванова и Алла Вячеславовна Мосенкова. Хороших тружеников в 1-м троллейбусном много, а потому есть уверенность, что и первый квартал года будет выполнен успешно, и далее эксплуатационники не снизят результативность своей работы.

В соответствии с приказом Генерального директора СПб ГУП «Горэлектротранс» А. Н. Александрова - о проведении в нынешнем году конкурса водителей трамвая и троллейбуса - в 1-м троллейбусном парке уже началась подготовка к этому важному мероприятию. Здесь в конкурсе может принять участие любой водитель: и молодой по стажу работы, и опытный,

Валерий Межонный



Центр ремонта машин

ДЛЯ УДОБСТВА И БЕЗОПАСНОСТИ

В минувшем 2006 году в 4-м троллейбусном парке на мероприятия по улучшению условий и охраны труда было израсходовано 940 тысяч рублей. На что же пошли эти деньги? На этот вопрос ответила инженер по охране труда I-й категории Светлана Алексеевна Авдеева.

Главной целью всех этих мероприятий было создание бытовых и производственных удобств для тружеников парка. Так, например, провели благоустройство и косметический ремонт душевых - как женских, так и мужских. Очень хорошее помещение сделано для мойщиц-уборщиц подвижного состава, там утеплено и само помещение, и полы, сделан косметический ремонт. Теперь здесь сухо, тепло и уютно. А ведь это крайне важно для тех, кто работает в условиях повышенной влажности и сквозняков. Теперь у них есть возможность хорошо и комфортно отдохнуть. Произведена массовая замена устаревших деревянных шкафчиков для хранения спецодежды рабочих - на новые металлические фирменные шкафчики. Эта замена выполнена на 90 процентов. Замена шкафчиков продолжается и в новом 2007-м году. Осталось заменить до 40-ка штук, и каждый стоит приличные деньги. Это более удобные - двойные шкафчики, но и у них, к сожалению, есть небольшой недостаток: мало отверстий для вентиляции одежды. Хотя этот недостаток можно исправить собственными силами. К тому же в гардеробах мужских и в женском есть сушилки для спецодежды, для обуви. Мойщицы всегда ими пользуются для высушивания слишком влажной спецодежды. И это хотя бы отчасти предохраняет их от заболеваний. Заменены полностью светильники для душевых. Такие светильники сейчас редко где производятся, приходится их искать, доставать. Сейчас они новые, с хорошей освещенностью, взрывобезопасные. Приобретена система для очистки воды для бытовых нужд работников. Приобретен для депо автомат, где можно налить холодной, газированной или горячей кипяченой воды. Не надо куда-то бегать разогревать воду для чая или кофе, например. Теперь это все делает автомат - удобно и быстро. Но он мало производительный. И к нему бывают очереди. Необходимо в производственной зоне иметь несколько таких автоматов. Этот автомат дорогой, но все равно такие автоматы будут приобретаться еще. Там хорошая,

очищенная вода, прошедшая через фильтры. Особенно популярен этот автомат летом, когда жара.

Произведен капитальный ремонт воздушно-тепловых завес. Когда в большом цехе открываются ворота и въезжает на ремонт троллейбус, то становится здесь намного холоднее, особенно зимой, при минусовой температуре. Особенно часто и много заезжают троллейбусы в цех «Профилакторий», и это может обернуться простудными заболеваниями для ремонтников. А воздушно-тепловая завеса включается по мере надобности и гонит теплый воздух по цеху, повышая температуру, предохраняя рабочих от простудных заболеваний. Действует эта система наподобие калорифера. Единственный недостаток таких завес, что они чрезмерно шумные. Но эти завесы можно периодически, по мере нагревания помещения, отключать. Цеха же работают практически круглосуточно.

В прошлом году начали капитальный ремонт четырех из восьми имеющихся в парке смотровых канав. Это очень дорогостоящая работа. Здесь нужно сделать и гидроизоляцию, чтобы сточные воды не попадали в канавы. И самое главное - это освещение смотровых канав. Ведь когда в канаве на ремонте стоит троллейбус, то с переноской много не наработаешь. Результат работы ремонтников здесь во многом зависит от того, какие лампы и сколько их здесь установлено.

Начата эта работа в прошлом году, но продолжается и в 2007-м. Это работа очень дорогостоящая, потому и делается она не быстро - ведь средств как всегда недостаточно.

Косметический ремонт комнат отдыха и бытовых помещений делается в парке.

Все эти мероприятия очень дороги, но здоровье тружеников дороже. Поэтому и тратятся эти средства. Например, стоимость каждого шкафчика для одежды составляет до 3-х тысяч рублей. А всего рабочих более 400 человек. Легко подсчитать, сколько стоит только замена шкафчиков. И если в 2006 году мероприятия по улучшению условий и охраны труда обошлись парку почти в миллион рублей, то на 2007 год отпущено уже 3 миллиона 240 тысяч рублей. К тому же часть мероприятий, дополнительно к этим, будет сделана и собственными силами парка.

Запланировано на текущий год приобретение установки для мойки деталей троллейбуса под давлением. Такая

мойка более эффективна. К тому же снижает трудоемкость процесса для рабочих. Кроме того, на подкрановых путях агрегатного и электроучастка там, где имеются тельферы - надо обследовать эти подкрановые пути на предмет ремонта и потом их ремонтировать. Потому, что эти пути уже устарели и требуют ремонта. Сейчас вызывают стороннюю организацию, которая все это профессионально обследует, проверит усталость металла и все, что необходимо.

В план на текущий год включен также косметический ремонт ряда кабинетов. И это тоже улучшение условий труда для работников, забота о них. Но это будет сделано своими силами.

Серьезным мероприятием также будет приобретение винтовых опорных подставок под троллейбусы. Их сейчас не хватает. Они простые с виду, но самим их изготовить невозможно, да и завод-изготовитель найти нелегко, к тому же заказ должен выполняться по эскизам, выполненным специалистами парка. Большие работы будут проводиться по освещению рабочих мест на участках и в цехах парка. Нынешнее потолочное освещение недостаточно, так же как и местное для целого ряда работников. Два года назад подрядными организациями по заказу руководства СПб ГУП «Горэлектротранс» было значительно улучшено освещение в цехах, на оконных фонарях - почищены стекла, вставлены новые и т. д.

Что касается обеспечения работников спецодеждой и представителей профессий с вредными условиями труда молоком, то Светлана Алексеевна сказала буквально следующее: благодаря начальнику Отдела охраны труда СПб ГУП «Горэлектротранс» Н. А. Разореновой организовано централизованное бесперебойное обеспечение молоком после заключения договора с «Петмолоком», теперь здесь проблем нет, хотя раньше они были. Сейчас молоко выдается каждую смену 28-ми рабочим. Занимается этим распределитель работ баллонного участка Татьяна Николаевна Богданова.

Благодаря службе охраны труда электротранспортного предприятия в 4-м троллейбусном парке также организована централизованная химчистка рабочей одежды. Одежду сдают в чистку примерно раз в квартал. Но есть в АХО и запас спецодежды - для экстренных случаев.

Валерий Межонный

СТЕНД ИНФОРМАЦИИ

На одном из последних объединенных профкомов Первичной профорганизации ГУП «Горэлектротранс» добрые слова были высказаны в адрес профсоюзной организации Совмещенного трамвайно-троллейбусного парка, которой руководит Галина Владимировна Федосеева. В этой профорганизации количество членов профсоюза не сокращается, а напротив, растет. Причин здесь много. В том числе и внимание к людям, и проводимые профкомом мероприятия, и в том числе хорошо поставленная информация о работе профкома.

При входе в парк через проходную, на первом этаже, бросается в глаза стенд информации профкома. На нем информация постоянно обновляется. Но неизменным остается листок с перечнем всех членов профкома - по-фамильно и сообщением о том, где, на каком рабочем месте или в каком кабинете каждого из них легко найти. Назван номер кабинета и телефон, по которым легко разыскать и председателя профкома. На стенде также представлена подробная информация о ближайших профсоюзных мероприятиях, перечислены санатории для отдыха и лечения взрослых и детей с названиями заболеваний, которые лечатся, с адресами и ценами на путевки. Нужный санаторий можно выбрать здесь же, никуда не бегая.

Здесь же легко найти информацию о спортивных соревнованиях, проводимых профсоюзом, а также приглашения заняться теми или другими видами спорта в арендуемых профсоюзом двух спортзалах. Адреса, дни и часы занятий тоже указаны, как и о работе бассейна. Есть информация о ближайших экскурсиях, концертах.

Есть здесь и просто интересная для многих тружеников «общегосударственная информация», например, каким категориям граждан и на сколько в этом году будут повышены пенсии, выплаты по уходу за ребенком и другие пособия, как по-новому теперь будут оплачивать больничные листки. Все подано броско, коротко и понятно. Эта информация пригодится для многих.

А кроме всего этого, на стенде постоянно обновляемая газета - орган профкома парка. Ее редактор О.А. Лесных.

Валерий МЕЖОННЫЙ



ЛУЧШИЕ ВОДИТЕЛИ 1-ГО ТРОЛЛЕЙБУСНОГО

Нелли Васильевна Мельникова пришла в 1-й троллейбусный парк в 1958 году, окончив Учебно-курсовой комбинат, стала линейным водителем. Долгие годы она трудилась на линии, была отмечена знаком «За работу без аварий 4-й степени». Освоила все маршруты парка, повысила свою квалификацию до 1-го класса.

В «послужном списке» Нелли Васильевны десятки поощрений за добросовестную и самоотверженную работу: почетные грамоты, благодарности, премирования. Н. В. Мельникова - «Ветеран труда» и «Ветеран СПб ГУП «Горэлектротранс».

В последние годы Нелли Васильевна ушла с линии и стала водить служебный троллейбус. Ее задача - развозить после вечерней смены водителей и кондукторов по домам. И здесь ей помогает хорошее знание городских маршрутов, города вообще - те навыки, которые она получила еще при своей работе на линии. В прошлом году Н. В. Мельникова была в очередной раз отмечена как лучший водитель парка (к 70-летию начала троллейбусного движе-

ния в нашем городе) грамотой Губернатора Санкт-Петербурга.

Сергей Николаевич Евдокимов трудится в 1-м троллейбусном парке с 1975-го года. Его стаж работы линейным водителем приближается к 32-м годам. За эти годы приходилось перевозить пассажиров практически по всем десяти маршрутам парка. В случае необходимости Сергей Николаевич и сегодня садится на любой маршрут, хотя «своим» для него сегодня является 39-й, который везет самую большую выручку в парке. Водительская квалификация у С. Н. Евдокимова самая высокая. Он работает на сочлененном троллейбусе ЗИУ-10, который берет много пассажиров. А потому и вклад водителя С. Н. Евдокимова в общий результат парка очень весом. С. Н. Евдокимов также был в очередной раз отмечен (к 70-летию начала троллейбусного движения в Ленинграде - Санкт-Петербурге) Почетной грамотой Генерального директора СПб ГУП «Горэлектротранс».

Валерий МЕЖОННЫЙ



АКТИВИСТЫ ПРОФСОЮЗА

На этом снимке вы видите активистов профсоюза 7-го трамвайного парка. Слева Василий Васильевич Гаврюшов, бригадир слесарей по ремонту подвижного состава цеха «Профилакторий». Он пришел в этот парк в 1978 году, быстро повысил квалификацию до 5-го разряда, стал руководителем бригады, в совершенстве освоил свою профессию, владеет еще профессией сварщика, так необходимой на производстве. За свой самоотверженный труд Василий Васильевич много раз поощрялся руководством парка и СПб ГУП «Горэлектротранс»: он "Ветеран труда СПб ГУП «Горэлектротранс», награжден знаком «100 лет Российскому трамваю». В коллективе цеха «Профилакторий» пользуется заслуженным авторитетом. Он председатель цехового комитета профсоюза. Активно участвует во всех профсоюзных мероприятиях, твердо стоит на защите трудовых прав своих товарищей.

В центре снимка - Леонид Михайлович Кулик. Это руководитель профсоюзной организации 7-го трамвайного парка. Товарищи по работе доверили Леониду Михайловичу этот ответственный пост за присущую ему принципиальность и честность. Леонид Михайлович беспрерывно руководит профсоюзной организацией парка вот уже почти 30 лет (исполнится в ноябре). Активная

социальная поддержка профсоюзом работников парка привлекает в эту организацию все новых членов. Сегодня в профорганизации 7-го парка состоит 97 процентов тружеников этого обособленного структурного подразделения, что является рекордом только по предприятию СПб ГУП «Горэлектротранс», но, возможно, и по всему Санкт-Петербургу. А начинал Л.М. Кулик с водителей трамвая, и сегодня он часто садится за контроллер, возит пассажиров по городу. Работая линейным водителем, он хорошо знает надежды и чаяния простых тружеников, всегда внимателен к их нуждам.

Справа на снимке - Виталий Борисович Рузов, заместитель директора парка по ремонту подвижного состава. В нашей системе начал трудиться с 1983 года, был мастером по ремонту подвижного состава в Трамвайном парке № 1. В 1989-м руководство СПб ГУП «Горэлектротранс», заметив его профессиональные и организаторские способности, назначило его заместителем директора по ремонту в 7-й трамвайный парк. И здесь Виталий Борисович обеспечивает эксплуатацию и ремонт всего подвижного состава парка, преодолевая немало разных трудностей. В. Б. Рузов - член профсоюзного комитета парка, активно участвует в профсоюзной жизни коллектива, отвечает за охрану труда.

Валерий **МЕЖОННЫЙ**
ФОТО МАРИНЫ ВЛАСОВОЙ

Льготные лекарства

Правительство Петербурга предложило поправки в законодательство о бесплатном лекарственном обеспечении.

В городском законе не было четко оговорено, что пациенты с тяжелыми болезнями обеспечиваются бесплатными лекарствами и изделиями медицинского назначения по основному заболеванию.

Изменения позволят обеспечить диабетиков не только лекарствами, но и средствами контроля уровня глюкозы и средствами введения инсулина, а также гарантировать лечение больных туберкулезом, сердечными и урологическими заболеваниями.

В. Матвиенко напомнила, что городское законодательство сохраняет право бесплатного зубопротезирования для льготных категорий горожан — ветеранов и блокадников, и поручила руководителям комитетов ускорить продвижение очереди на бесплатное зубопротезирование.

По материалам СПб-ТАСС

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 прислать 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

СУД РЕШИЛ: В ИСКЕ ОТКАЗАТЬ

В августе 2004 года на пересечении улиц Автоводской и Васи Алексева произошло ДТП - столкнулись два автомобиля, один из которых принадлежал СПб ГУП «Горэлектротранс». Это столкновение повлекло их наезд на третий автомобиль, причинив ему ущерб. Владелец третьего автомобиля выдвинул судебный иск к электротранспортному предприятию в общей сумме 111 766 рублей, куда входит восстановительный ремонт «третьего» автомобиля, запасные детали, сбор за составление заключения о стоимости этого ремонта.

Однако представитель ответчика СПб ГУП «Горэлектротранс» юрист Б. А. Персинен этот иск не признал и потребовал детального исследования ДТП и определения виновного - в соответствии с Правилами дорожного движения. После детального исследования данного ДТП специалистами, было установлено, что перекресток, на котором произошло ДТП, имел неисправный светофор. А при неисправном светофоре, согласно ПДД, необходимо уступать дорогу транспортным средствам, приближающимся справа. Справа же от водителя, управляющего «первой» автома-

шиной, приближался водитель СПб ГУП «Горэлектротранс», находящийся за рулем нашей же автомашины: он приближался к «первой» автомашине справа. И предотвращение данного ДТП, повлекшее поломку «третьего» автомобиля, целиком зависело от выполнения требований ДТП водителем «первого» автомобиля. Поэтому в иске к СПб ГУП «Горэлектротранс» в указанной выше сумме было судом отказано. Нужно лучше знать Правила дорожного движения.

Еще одно дело. 15-го июня 2004 года на Загородном проспекте произошло ДТП - столкновение троллейбуса с двумя автомашинами, которым причинен ущерб. Оба пострадавших обратились в суд с иском к СПб ГУП «Горэлектротранс» о возмещении ущерба. Оба истца затребовали круглую сумму - порядка 240 тысяч рублей - в счет возмещения материального ущерба, за ремонт автомобилей и, в частности, за «компенсацию морального вреда». Частично требования истцов судом были удовлетворены. А вот что касается «морального вреда» и части сумм по мотивам материального ущерба, то наш юрист с решением суда не согласился

и подал кассационную жалобу. В результате было доказано, что суд допустил ряд ошибок. В частности, суд не учел, что нет доказательств того, что ремонтные работы на поврежденной автомашине были произведены. Автомашина истцей была продана, но суд также не установил, принимая свое решение, производились ли работы по восстановлению автомашины до ее продажи.

Мы, люди, далекие от юриспруденции, можем только искренне удивляться формальному отношению суда к данному делу. Много «недоработок» суда здесь. Суд, например, не исследовал обстоятельства, связанные с возмещением расходов на приобретение истцом лекарственных препаратов, не установлена «нуждаемость» в них истца, а также факт приобретения их именно истцом и в связи с лечением травмы, полученной в результате данного ДТП и т. д. Поэтому решение суда после кассационной жалобы нашего юриста было частично отменено. Часть штрафных сумм была «отвоєвана». СПб ГУП «Горэлектротранс» понесло меньше убытков.

Валерий МЕЖОННЫЙ

• Страницы истории

Как трамвай потерял «рога»

Это история о том, как на трамвайных вагонах взамен «роговых» разрядников появились более совершенные вентильные разрядники, которые надежно защищают электрооборудование вагона во всем диапазоне перенапряжений в контактной сети.

На протяжении десятилетий на трамвайных вагонах для защиты от атмосферных разрядов на крыше устанавливались так называемые «роговые» разрядники. Этот разрядник представлял собой конструкцию из двух разнополярных изогнутых медных стержней с искровым промежутком между ними. При попадании молнии на стержни, искровой воздушный промежуток пробивался, и ток большой величины атмосферного разряда отводился в «землю».

Существенным недостатком этого разрядника было то обстоятельство, что он не защищал от внешних коммутационных перенапряжений в контактной сети, которые носят случайный характер. Для защиты во всем диапазоне возможных перенапряжений уже в 50-е годы на магистральных электровозах применялись разрядники более совершенной конструкции основанной на нелинейном сопротивлении материала токоведущих деталей, размещенных в фарфоровом корпусе. Эти разрядники

выпускались на электротехническом заводе «Пролетарий».

И вот с письмом от нашего завода я направился на этот завод. Там мне сказали, что нужные нам разрядники они сделать могут, но нужно получить разрешение на разработку в Управлении электротехнической промышленности Ленинградского Совнархоза, а также представить технические условия.

И тут нам очень повезло. Начальником этого Управления, которое находилось на Лермонтовском пр., был бывший начальник Трамвайно-троллейбусного управления Сорока Михаил Хрисанфович, человек в городе известный, много сделавший для послевоенного восстановления и развития городского электротранспорта, был освобожден от должности в 1948 г. по «Ленинградскому делу».

Он живо интересовался делами на нашем заводе, объемами ремонта вагонов и нового строительства. На нашем письме он наложил резолюцию, разрешающую НИИ «Электрокерамика» разработать, а заводу «Пролетарий» изготовить для ВАРЗа на договорной основе разрядники.

Сотрудники одной из кафедр электротехники на основе договора о творческом сотрудничестве провели исследования коммутационных перенапряжений кон-

тактной сети трамвая. Для этого один моторный вагон МС был оборудован необходимыми приборами и осциллографом для измерения перенапряжений. Получилась лаборатория на колесах. На этом вагоне в июньские дни 1957 года проводились многократные выезды на линию в разное время суток от нашего завода до кольца у Политехнического института. Дальше трамвайной линии тогда еще не было.

Результаты исследований легли в основу технических условий на разработку опытной партии разрядников. Уже к осени была изготовлена первая партия разрядников путем переделки серийно выпускаемых разрядников для электровозов типа РМБВ-3,3 на 3300 В. Разрядники были довольно громоздкие, но отвечали всем нашим требованиям. Они были установлены на первом вагоне ЛМ-57, а также на партии вагонов этого типа выпуска 1958 г.

В дальнейшем для трамвайных вагонов был разработан специальный вентильный разрядник небольших размеров типа РМБВ-5,5 на 550 В, и завод «Пролетарий» приступил к их серийному выпуску. Эти разрядники нашли применение на всех последующих типах трамвайных вагонов.

А. Л. ПОЛЯНСКИЙ



ВЛЮБЛЕНА ПО СОБСТВЕННОМУ ЖЕЛАНИЮ

Альбина Григорьевна Парамонова вот уже двадцать четыре года неизменно работает водителем в Трамвайном парке № 1. Но на этом ее занятость в парке не ограничивается. Она активно участвует в общественной жизни парка. Уже восемь лет Альбина Григорьевна член профкома, отвечает за спортивную работу в парке.

Родилась и выросла Альбина Парамонова в небольшом селе Языково Горьковской области (ныне Нижегородской). Семья была большая - шесть детей. Отец Альбины умер, когда она пошла в первый класс, поэтому повзрослеть пришлось довольно рано. Закончив восемь классов, она поехала учиться в Пермь, где на то время жили ее тетки. Еще в детстве у Альбины была мечта стать швейей.

- Уже в шестом классе я начала шить, - говорит Альбина Григорьевна. - Сначала на кукол, потом уже и на себя.

Но в швейное училище, оказалось, что прием уже закончен и мечте Альбины не суждено сбыться. А учиться все же было нужно, тогда девушка сдала документы в училище на аппаратчика разливно-купорочных машин, а по его окончании работала в молочной промышленности. Спустя несколько лет Альбина Григорьевна перешла работать на пермскую печатную фабрику «Госзнак».

- Работа была очень серьезная и ответственная, но вместе с тем и приятная, - говорит Альбина Григорьевна. Мы сортировали деньги. Где еще можно было потрогать такое их количество?

В 1982 году Альбина Григорьевна вместе с подругой поехала по туристической путевке в Ленинград. Эта поездка кардинально изменила ее жизнь. Как часто бывает на отдыхе, молодые и симпатичные девушки познакомились с молодыми людьми. Новые знакомые показали туристам самые примечательные места

города, после чего Альбина влюбилась не только в город-герой, но и в красивого экскурсовода.

Любовная переписка продолжалась практически год, после чего Альбина решила переехать в Ленинград. К сожалению, любовь оказалась хотя и яркой, но не долгой.

Но жизнь на этом, как известно, не заканчивается, и Альбина решила не уезжать обратно домой, а воспользоваться шансом, который подарил ей большой город. Первое время она устроилась на прядильно-ниточный комбинат им. Кирова.

- Уже спустя неделю поняла, что эта работа не для меня и отправилась на новые поиски, - вспоминает Альбина Григорьевна. - Я с детства любила технику, наверное, именно поэтому, в очередной раз, увидев большой мощный трамвай, решила идти учиться на водителя.

Опыт вождения у нее уже был, хотя и на мотоцикле. Еще будучи в Перми, Альбина получила права и ездила по городу на своем мотороллере.

Приехав в Смирновский парк, девушке не понравилось общежитие, а этот вопрос всегда являлся чуть ли не главным для приезжих. Тогда Альбина позвонила в парк им. Коняшина, а там как раз начинали делать ремонт общежития, возможно, это и стало причиной для окончательного решения - стать водителем. Затем долгие месяцы учебы в комбинате.

- Теория давалась очень тяжело, иногда возникали даже какие-то сомнения по выбору специальности, - говорит Альбина Григорьевна. - Но, несмотря ни на что, не переставала верить в свои силы. Последние сомнения развеялись, когда я вышла на пассажирскую практику, оказалось, что это моя стихия.

Практически за четверть века отношение к работе у Альбины Парамоновой ничуть не изменилось. По ее же признанию,

она просто влюблена в трамвай и уже не представляет без него свою жизнь.

- Даже спустя столько лет обнаруживаю в своей работе какие-то новые нюансы, - говорит Альбина Григорьевна. - И хотя, конечно, иногда напряжение и возникает, эти ощущения ни за что не променяю.

Первоклассный водитель уже долгое время ведет в учебном комбинате пассажирскую практику. Эта работа требует огромного терпения, выдержки, вместе с тем нужно уметь преподнести материал, чтобы заинтересовать ученика. Со всем этим Альбина Григорьевна прекрасно справляется.

Все родственники Альбины Григорьевны остались в Перми, поэтому, по возможности, она их навещает, а с мамой и сейчас общается практически каждый день. Она не только прекрасный водитель, но и любящая тетья, благодаря ее стараниям обе ее племянницы получили образование. Считает, что люди рождены для того, чтобы делать друг друга счастливыми, по возможности помогать близким.

Еще в юности Альбина увлеклась спортом, наверное, поэтому она отвечает за организацию спортивных мероприятий в парке. Она и сама активно участвует в спортивных соревнованиях и довольно успешно. Так в прошлом году на спартакиаде заняла второе место по плаванию.

- Альбина Григорьевна очень серьезная и дисциплинированная, - говорит Раиса Григорьевна Синельник, председатель профкома Трамвайного парка №1. - К любому вопросу она подходит с большой ответственностью.

31 марта Альбина Григорьевна Парамонова отметит свой юбилей. Хотелось бы поблагодарить ее за безупречную работу и несгораемый оптимизм. От всей души желаем Альбине Григорьевне крепкого здоровья, личного счастья, и чтобы все мечты обязательно исполнились.

Танзиля Исянбаева

Литературная страничка

Александр САМОХИН

В пробке на Зенитчиков

*На жизнь я смотрю
В лобовое стекло,
Оно и слепило порой,
И стекло*

*На встречном движении,
На встречных дождях.
— На всех перекрестках,
На всех площадях.*

*И, может быть, зренью
Ослабло мое,
И жизнь изменила
Обличье свое.*

*Но красный мне вдруг
Показался длинней
Всех циклов зеленых
Из прожитых дней.*

*И я на Зенитчиков
В пробке стою,
И зря вспоминаю
Свободу свою.*

*Мне не перепрыгнуть
Десятый вагон.
Кому-то я сам
Удлинил перегон!*

Оксана Белозерова

*Наверное, не зря
Традиция пошла —
Именины отмечать,
Ангела благословлять.
По истории, наш Ангел —
Это ведь святой,
Что проделал в своё время
Грешный путь земной.
Знает он добро и зло
Грех и благодать,
Знает, как подняться в гору
И на «дно» упасть.
И про нашу жизнь он знает
То, что нам знать не дано,
И поэтому помочь нам
Сможет, как никто.
В трудную минуту души
Ты ему открой,
И обязательно поможет
Тебе твой святой.*

А. Н. КОСАРЕВ

БАЛЛАДА О ЛЕНИНГРАДСКОМ ТРАМВАЕ

I.

Сожженный трамвай

*Бежит трамвай, еще не зная,
Что это был последний путь,
Что там, вдали, орда чужая
На рельсы села отдохнуть.*

*Прибавил скорости водитель,
Взревел мотор в последний бой,
Пошел трамвай —*

суровый мститель,

Бесстрашно жертвуя собой.

*Орда, понятно, разбежалась,
Но вот поспешно вдоль пути
Она цепочкой оказалась,
Чтобы трамваю не уйти.*

*И застучали автоматы,
Трамвай уделал в решето.
Такой чудовищной расплаты
У нас не знал еще никто.*

*В трамвае крики, кровь и стоны,
А немцы, браво подбочась,
Облив бензином все вагоны,
Зажгли бензин, не торопясь.*

*В трамвае были не солдаты,
Не добровольцев взвод лихой:
Везли там женщины лопаты
Для обороны круговой.*

II.

Расстрелянный трамвай

*Случилось! Радость, да какая!
Трамвай по Невскому бежит.
И, свежей краскою играя,
Безмерно душу веселит.*

*И будто не было впомяне
Той страшной гибельной зимы.
Бежит трамвай, И значит, ныне
К Победе ближе стали мы.*

*На Невском праздник, ликование!
Все лица солнышком горят.
Об этом сказочном свидании
Повсюду люди говорят.*

*Но краток в жизни дух веселья:
Раздался тяжкий злобный вой,
И мощный взрыв без промедленья
На Невском оборвал покой.*

*Снаряд попал точней не надо,
Разорван надвое вагон.
Дымит нелепая громада,
Дрожит в дыму последнем он.*

*Не нужно ложного сомненья,
И места нет словам иным:
Мое святое поколенье
Родилось истинно святым!*



ФОТО МАРИНЫ ВАСОВОЙ

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

Подл. в печать 29.03.2007 г.
Тир. 2000 экз. Зак. № 210