



ГОД 2008. ИТОГИ ПОДВЕДЕНЫ ГОД 2009. ЗАДАЧИ ОПРЕДЕЛЕННЫ

Производственно-финансовая деятельность СПб ГУП ГЭТ регламентируется ежегодным Договором на перевозку пассажиров наземным электротранспортом с Комитетом по транспорту и Финансовым планом.

В 2008 году предприятием было перевезено 463 млн. пассажиров, что на 12 млн. пассажиров больше, чем в 2007 году. Стабильно выполнялся объём транспортных услуг и составил не менее 60 млн. км в год.

СПб ГУП ГЭТ обслуживает 38 трамвайных маршрутов и 43 троллейбусных маршрута. В декабре 2008 года было организовано движение по двум новым троллейбусным маршрутам. Для усиления движения по Невскому проспекту введён маршрут

№ 11, который следует по трассе: ул. Кораблестроителей – Тульская ул. Для обеспечения подвозки к ст. метро «Волковская» введён маршрут № 42, следующий по трассе: ст. Сортировочная – Камчатская ул. С 1998 года новые маршруты не вводились.

В инфраструктуру предприятия входят 88 тяговых подстанций, 581 км одиночного трамвайного пути, 581 км контактной сети трамвая, 686 км контактной сети троллейбуса, 1204 км кабельной сети.

Начиная с 2008 года, в СПб ГУП ГЭТ было организовано и налажено выполнение капитальных ремонтов пассажирских трамвайных вагонов собственными силами. Стоимость собственного ремонта на 15% ниже,

чем в подрядной организации. Это позволило уменьшить расходы по статье финансового плана «Капитальный ремонт подвижного состава». В течение 2008 года было выполнено 7 КВР пассажирских трамвайных вагонов, на 2009 запланировано 24 ремонта.

За прошедший год силами ОСП «Троллейбусное депо» было выполнено 57 капитальных ремонтов пассажирских троллейбусов, что на 8 единиц больше, чем в 2007 году. В течение 2009 планируется выполнить 66 КВР троллейбусных машин.

Интервью с директором СПб ГУП «Горэлектротранс» М.В. Мочаловым читайте на 2–3 страницах. ►

На вопросы «Петербургских магистралей» отвечает директор СПб ГУП «Горэлектротранс» М.В. Мочалов



– Михаил Викторович, известно, что на день нашей беседы бухгалтерский баланс нашего предприятия за 2008 год ещё не сформирован окончательно. Но предварительные итоги мы уже можем подвести?

– Вполне. На прошлый год губернатором города нашему предприятию был утверждён безубыточный финансовый план. Фактически он исполнен.

Объём доходов предприятия за год составил 5 млрд. 297 млн. рублей. Собственные доходы составили 3 млрд. 229 млн. рублей. Бюджетное финансирование – 2 млрд. 068 млн. рублей. В общей структуре доходов субсидии из бюджета составили 39%, доходы от реализации билетов длительного пользования – 28,6%, доходы от реализации разовых билетов – 23,5%, прочие доходы – 8,9%. Причём, план доходов от продажи разовых билетов перевыполнен на 168 млн. рублей, от продажи билетов длительного пользования на 43 млн. рублей.

В 2008 году реализация разовых билетов превысила уровень 2007 года на 20,5%. Это стало возможным, благодаря организации ускоренного движения трамвайных маршрутов на обособленных трассах по проспекту Просвещения и Лиговскому проспекту. Произошло существенное перераспределение пассажиропотоков, часть пассажиров вернулась на трамвайный и троллейбусный транспорт. Это всё сказалось положительно на доходах предприятия.

– Говоря понятным всем языком, мы заработали немало. Именно это

дало возможность в течение года неоднократно повышать зарплату работникам предприятия.

– Доля собственных доходов действительно превысила плановые показатели. И действительно, за счёт дополнительных доходов был откорректирован финансовый план с увеличением на 55 млн. рублей по статье «Оплата труда». Среднемесячная заработная плата работников за год выросла на 23%. В декабре 2007 года она составляла 15906 рублей, в декабре 2008 года – 19585 рублей.

Финансовым планом 2008 года было предусмотрено повышение заработной платы нашим работникам на 7,7% по периодам. С 1 января всем категориям работающих, кроме водителей трамвая (троллейбуса), а с 1 июля – водителям трамвая (троллейбуса).

В течение года картина складывалась такая. С самого начала года было проведено повышение зарплаты ремонтно-вспомогательным рабочим и кондукторам на 10%, руководителям, специалистам и служащим на 15%.

С 1 июля повышена зарплата водителям трамвая (троллейбуса), как и планировалось, на 7,7%. Кроме того, были повышены тарифные ставки водителям автотранспорта на 20,5%, рабочим в зависимости от профессии до 20% увеличены доплаты за условия труда, увеличен размер премии. Начальникам цехов по ремонту и обслуживанию подвижного состава, начальникам смен, мастерам была повышена заработная плата на 5–10%.

С 1 сентября повысились тарифные ставки по всем категориям работающих, кроме водителей трамвая (троллейбуса) и водителей автотранспорта, на 7,7%.

В декабре прошлого года картина выглядела так. Средняя заработная плата водителя трамвая составила 25397 рублей, это на 7% выше, чем год назад. По водителям троллейбуса 28207 рублей, или на 13% выше, чем в декабре 2007 года. По кондукторам эта сумма составила 14960 рублей, на 25% выше прошлогоднего показателя. По ремонтно-вспомогательным рабочим 17077 рублей. На 36% выше, чем год назад. По руководителям и специалистам 20279 рублей, что на 28% выше, чем за тот же период 2007 года.

– Всё это, надо полагать, серьёзно поспособствовало решению кадровой проблемы?

– Определенные сдвиги в этом плане есть. Среднесписочная численность работников предприятия за минувший год выросла на 214 человек. Водителей пассажирского трамвая стало больше на 24 человека, численность водителей троллейбуса увеличилась на 29 человек. 259 человек пришли в парки работать кондукторами.

Успешно решалась проблема с молодыми кадрами. Так, в Учебно-курсовой комбинат вместо запланированных 265 учеников были приняты 307 человек. Ученикам водителей была установлена стипендия в пять с половиной тысяч рублей. Были ус-





тановлены доплаты в зависимости от успеваемости от одной до двух тысяч рублей в месяц. Организовано бесплатное питание учащихся. Они полностью обеспечены форменной одеждой.

Разумеется, повышение заработной платы сыграло здесь свою роль. На мой взгляд, не менее важен итог мероприятий по улучшению условий и охраны труда. На это была выделена значительная сумма – 9,6 млн. рублей. Капитальный ремонт смотровых канав с реконструкцией траншейного освещения, душевых, работы по косметическому ремонту мастерских, реконструкции и оснащению кондукторских залов, санитарно-бытовых помещений. Сделано действительно много. Приобретено оборудование, облегчающее физический труд на рабочих местах. Особенно много удалось сделать для работников ОСП «Совмещенный трамвайно-троллейбусный парк», «Энергохозяйство», «Аварийно-восстановительная служба».

В полном объеме было обеспечено финансирование предварительных, периодических медицинских осмотров, всего комплекса мероприятий по профилактике профзаболеваний.

Были решены вопросы своевременного обеспечения работников сертифицированной спецодеждой и обувью. Решен вопрос централизованной химчистки спецодежды. Работники, занятые на работах с вредными условиями труда, бесперебойно обеспечивались молоком. Им выплачивались компенсации на дополнительный отпуск, производилась оплата труда в повышенном размере.

Наверное, отнюдь не лишне здесь будет сказать и об организации общественного питания для работников предприятия. В трамвайных и троллейбусных парках, на конечных станциях Службы движения сейчас работают 34 пункта общественного питания. В среднем их посещают за день четыре тысячи человек.

Для родителей особенно важен вопрос организации летнего отдыха детей. Так вот, в прошлом году в Детском оздоровительном лагере «Зарница» 725 детей сотрудников нашего предприятия. Причём, родители оплачивали только 10% от полной стоимости путёвки.

Наши базы отдыха в Репино и Комарово принимали на отдых не только работников и ветеранов предприятия, но и членов их семей.

– Все эти итоги радуют. Но как складывалась в целом картина по выполнению Производственной программы предприятия?

– Транспортная программа СПб ГУП ГЭТ была регламентирована Договором с Комитетом по транспорту правительства Санкт-Петербурга на перевозку пассажиров наземным электротранспортом. По итогам года план рейсов выполнен на 99,4%. По результатам выполнения ежедневных планов рейсов в целом за год предприятие потеряло 4,7 млн. рублей субсидий. Суммарные потери линейного времени по сравнению с 2007 годом сократились на 57%, но их объём всё равно значителен – 111,6 тыс. маш./час.

Для выполнения городского заказа мы располагаем существенными ресурсами. Инвентарь предприятия –

1557 единиц подвижного состава, в том числе трамваев 833 единицы, троллейбусов 724 единицы. Но нужно учесть, что 46% трамвайных вагонов и 38% троллейбусов полностью амортизировано.

За прошлый год выбыло 74 трамвайных вагонов, приобретено 56. По троллейбусу более радужная картина: выбыло 64 машины, приобретено 108. Можно сказать, что прошедший 2008-й был годом существенного обновления подвижного состава.

Но не может не тревожить тот факт, что среднесуточный выпуск подвижного состава за 2008 год снизился по сравнению с 2007 на 24 единицы. Коэффициент выпуска в рабочие дни составил по трамваю – 0,73, по троллейбусу – 0,76. Из сказанного видно нам есть ещё над чем работать.

– Завершается март. Третий месяц кризисного 2009 года...

– Да, в текущем году нам приходится работать в условиях экономического кризиса в стране, с минимальным финансированием. Основная задача сегодня – сохранить сегодняшний уровень, обеспечить стабильность и преемственность.

В течение трёх последних лет наше предприятие имеет безубыточный финансовый результат. У нас нет задержек с выплатой заработной платы. Предприятие работает без привлечения кредитных средств. Это говорит об устойчивом финансовом положении и позволяет надеяться на такие же дальнейшие перспективы.

Материал подготовил
Мансур Арифалин.
Фото Марины Власовой.



РЕЗУЛЬТАТИВНЫЙ ФЕВРАЛЬ



В минувшем 2008 году Четвертый троллейбусный парк успешно выполнял план по выручке от продажи билетной продукции в течение всех двенадцати месяцев. В наступившем 2009 году эта хорошая традиция нашла свое продолжение. План января коллектив парка перевыполнил на 674 тысячи рублей, хотя далось это нелегко. Длительные посленовогодние «каникулы» первой декады месяца резко снизили миграцию пассажиров по городу, а вместе с этим и выручку. Пришлось активизировать эксплуатационников, ввести в действие все резервы. Обратились напрямую и к водителям с просьбой всячески содействовать кондукторам в выполнении их личных планов. От водителей здесь многое зависит. Выручка увеличивается, если водитель соблюдает график движения, четко выдерживает интервал между машинами на линии. В этом случае пассажиров «хватает» всем экипажам троллейбусов. Так и произошло в январе, итог месяца это подтвердил.

Февраль начался с отставания, на шестое число месяца оно достигло 130-ти тысяч рублей. И снова пришлось активизироваться, тщательно закрывать наряды, ежедневно проводить рейды по контролю кондукторов. Уже с 7 февраля положение выправилось. И за оставшиеся до конца месяца дни всего считанные разы не справлялись с дневными планами. А в остальные дни месяца добивались перевыполнения. В итоге: план февраля по сбору выручки от продажи билетной продукции перевыполнен на 127 тысяч рублей. А рекордным

по выручке стало 16 февраля. В этот день все маршруты парка в сумме «привезли» 507 тысяч рублей. И это пока абсолютный рекорд парка. Вот такая напряженная борьба за план велась эксплуатационниками в течение месяца и таким она завершилась результатом. Февраль принес еще несколько рекордов, кроме указанного выше. Самым результативным по выручке стал в феврале 37-й маршрут, идущий от ул. Пионерстроя в Сосновой поляне до станции метро «Проспект ветеранов». Это «плечо пробег» на юго-западе большого города оказалось в феврале весьма востребованным пассажирами, по нему из спальных районов они добирались до ближайшей станции метро, чтобы затем рассредоточиться по всему Санкт-Петербургу. Но зато рекордная среднечасовая выручка в феврале была достигнута на бывшем самом результативном маршруте парка – 20-м. Она составляет внушительную сумму – 477 рублей. На втором месте по этому показателю 37-й маршрут – 400 рублей в час. 37-й маршрут в феврале принес еще один абсолютный рекорд парка – число транзакций за месяц – 655 113. Всего же за месяц на всех маршрутах Четвертого парка было выполнено кондукторами 2 млн. 380 тысяч транзакций, всего на 100 тысяч меньше положенной нормы. Это неплохой показатель, но все же он составляет только 96 процентов от плана. Ближайшая задача парка довести этот показатель до 100 процентов.

Надо отметить, что в Четвертом троллейбусном парке уже давно

преодолели некоторую «неприязнь» кондукторов к валидаторам, которая была распространена в начале их использования. Сегодня кондуктора, отправляясь в рейс, сами настаивают на выдаче им валидаторов, проявляют в этом большую активность. Важную роль в этом деле играет и материальное стимулирование кондукторов, ведь те из них, кто выполняет личный план по количеству транзакций, получают за каждую из них по 20 копеек, а при невыполнении всего 13 копеек, что меньше на треть. В итоге те кондукторы, которые справляются с планом, на одних транзакциях имеют добавку к зарплате до 2–3 тысяч рублей. И все же эта техника хотя и прижилась, но уже морально стареет, ведь прошло несколько лет с начала ее использования. Некоторые кондукторы жалуются, что эти приборы иногда допускают и «сброс» накопленной информации.

В феврале на маршрутах парка обошлось без закрытий, но зато был прорыв теплотрассы на Московском проспекте, на пересечении ул. Типанова и пр. Космонавтов. Это дало сбой движения и, разумеется, потери выручки, которые все же удалось преодолеть. Но зато сейчас лучше положение на ранее постоянно перегруженной трассе – Ленинский проспект. Сейчас здесь резко сократились потери рейсов, так как с октября 2008 года вступил в строй виадук, проходящий возле самого парка и позволяющий автомашинам из Порты добираться до кольцевой дороги и в Невский район.

Что касается проблем, то они все те же, что и раньше. Главные из них старый подвижной состав и нехватка кадров. Но здесь есть и некоторые «подвижки». В связи с экономическим кризисом в стране в парк стали приходить люди, желающие обучиться профессии водителя троллейбуса. Так только за первые шесть дней марта с этой целью в парк пришло 13 мужчин в возрасте от 30-ти до 45-ти лет. Все они направлены на медкомиссию и в Учебно-курсовой комбинат.

Валерий Межонный.
Фото Марины Власовой.

ТРУДИЛАСЬ ТАМ, ГДЕ БЫЛА НУЖНЕЕ

В октябре нынешнего года Галина Николаевна Гречихина отметит тридцатилетие своей трудовой деятельности в Первом трамвайном парке. За эти годы сменила несколько должностей, освоила несколько профессий, большинство из которых напрямую связано с трамваем, с его вожением, выпуском и ремонтом.

И, разумеется, главная она считает профессию водителя трамвая. Водителем решила стать еще в средней школе, а когда ее окончила, поехала из Брянской области, где росла и училась, в Москву. Но в столице не было лимитной прописки, тогда она выбрала Ленинград. Прибыла в наш город в 1979 году и сразу же отправилась в Первый трамвайный парк, тогда – пассажирско-грузовой. Пока формировалась группа для Учебно-курсового комбината, полгода трудилась кондуктором. И это была ее первая профессия. А после учебы ее назначили водителем грузового трамвая. Это особая работа. В те годы грузовые трамваи были очень востребованы в огромном промышленном Ленинграде, с многими десятками различных заводов и фабрик. Эти машины выполняли важнейшую миссию – перевозили различные грузы буквально по всему городу. Часто грузы были очень тяжелыми или габаритными, и их перевозки были не по силам автотранспорту. Выручал здесь трудяга – грузовой трамвай. К тому же на нем перевозки были намного дешевле. А для водителей грузовых трамваев устанавливались не две смены, а три. Третья смена – ночная. И она, пожалуй, была самая главная. Перевозки грузов становились интенсивнее, когда город засыпал. Освобождались для грузовых вагонов и трамвайные пути. Водители грузовых вагонов следовали не по пассажирским маршрутам. Для них «прокладывали» свои трассы, часто совмещающие несколько маршрутов. Так Галина Николаевна освоила весь город, все трамвайные маршруты. Ее перевозки буквально «давали пищу» для разнообразной городской промышленности. Пожалуй, не было в городе такого завода или фабрики, на которые за пять лет водительского стажа ей не пришлось бы съездить.

Приходилось делать перевозки и для своего предприятия, например, для ремонта трамвайных путей. Везла щебенку, рельсы, различные конструкции. С ее непосредственным участием строились трассы на Озерки, Малая Балканская, Хасанская и другие. В таком напряженном «темпе» прошло пять лет. Галина Николаевна считалась уже одним из самых опытных водителей, но тут произошел... небольшой «поворот» в ее трудовой биографии. В грузовой службе не стало диспетчера. Руководство парка предложило ей занять эту должность. Согласилась, быстро освоила эту профессию. И этому делу отдала тоже пять лет. Была она даже



несколько месяцев кассиром – в силу «производственной необходимости». Затем она – мастер в грузовой службе парка, что фактически соответствовало начальнику маршрута в пассажирской. И здесь у нее уже больше ответственность, она руководит и людьми – грузчиками, водителями, целыми бригадами. На ней же ответственность за выполнение рейсов. Справлялась со всем, трудилась самоотверженно, как говорят, с полной отдачей сил. Но... закрылась грузовая служба, не стало грузовых трамваев, а парк стал только пассажирским. И снова Г.Н. Гречихина переходит на новую должность, осваивает новую профессию. Она становится заведующей складом для ремонта и обеспечения выпуска пассажирских вагонов. И здесь открыла для себя новые

стороны «в трамвайном движении». Надо было не только знать весь широкий ассортимент складского имущества – от спецодежды для персонала до сложных комплектующих для разных марок вагонов – но и постоянно заботиться о пополнении их запасов, следить, чтобы всегда на складе были самые необходимые, самые востребованные материалы. От их наличия часто зависел выпуск вагонов на линию, а, значит, и финансовый план парка. Много времени тут занимала и работа с документами. Приход-расход был ежедневным, и это надо было отмечать в документах.

Наконец, седьмая ее профессия – мастер по ремонту и осмотру подвижного состава. Пройдя прежние шесть профессий, она оказалась вполне на своем месте и в «ремонтной зоне». Здесь у нее ремонт и профилактика вагонов – ТО-1 и ТО-2. В подчинении бригада из семи человек – слесари, электрики. Каждую смену ремонтируют 11–12 вагонов. Галина Николаевна в руководстве применяет свое женское обаяние, умение подойти к каждому. Людей своих она хвалит: хорошие специалисты, старательные труженики. Кое-чему у них с удовольствием учится. Например, бригадир Л.Г. Чугунов имеет высокую квалификацию, справляется с любым заданием, порой и ей самой подсказывает, как лучше выполнить ту или иную производственную операцию. Хорошо трудится Зашибин Олег и Сайманов Андрей. В основном они по тормозной системе. Не хуже их и остальные работники.

Сейчас, оглядываясь на свой тридцатилетний трудовой путь, Галина Николаевна с удовольствием отмечает, что может почти все в сложном «трамвайном производстве»: и организовать движение вагонов на линии, и их ремонт, и обучение молодых, и, наконец, сама повести вагон. Менялись профессии, должности, неизменной оставалась только верность своему коллективу, Первому трамвайному парку. Ее трудовая биография продолжается.

Валерий Межонный.
Фото Марины Власовой.

УЗИ ДЛЯ КОЛЕСНЫХ ПАР



Новая электронная техника находит свое применение на нашем предприятии. С мая прошлого 2008 года трамвайные оси стали проходить ультразвуковое исследование – УЗИ – новыми портативными приборами – ультразвуковыми дефектоскопами (на снимке слева вверху). Три таких электронных прибора, закупленные в фирме «Алтек», сейчас имеются в СПб ГУП «Горэлектротранс». Два из них марки УД-2-102, третий, более усовершенствованный, марки УД-3-103.

Приборы эти небольшие по размерам, в два раза больше валидатора. Работают они как эхолоты. На каждом дефектоскопе один датчик, подсоединяющийся к исследуемому объекту, в данном случае к трамвайной оси. Электричество от аккумулятора, встроенного в прибор, преобразуется в ультразвук, который «просвечивает» ось колесной пары. На экране прибора при этом появляется сигнал, информирующий о дефекте и его параметрах. Возможности у прибора большие и пока полностью не используются. Можно выявить дефект в доли миллиметра, невидимый для глаза. И можно «просветить» «броню» толщиной в 6 метров. У нас приборы используются по заданным параметрам. Кроме осей можно «просвечивать» любой элемент или деталь вагона, например, вал тягового двигателя. Приборы эти будут находить у нас все более широкое применение. Третий из приборов, более усовершенствованный, кроме ультразвуковых замеров, может еще проводить вихретоковое исследование – для выявления наружных дефектов.

Один из приборов передан в Третий трамвайный парк, где ведется ремонт колесных пар. Два других используются для замеров осей по всем трамвайным паркам. Эту работу ведут пока всего два специалиста. Главный специалист СПС по диагностике Юрий Геннадьевич Бабкин (на снимке справа) и ведущий инженер СПС Евгений Анатольевич Евтушенко (на снимке в центре).

Работа по замерам трамвайных осей очень кропотливая и трудоемкая. Здесь большая нагрузка как на опорно-двигательный аппарат, так и на зрение специалистов. Труд это довольно интенсивный. За смену два человека могут измерить оси на десяти шестиосных вагонах. Если будет трудиться один, то успеет измерить 30–36 осей. При таких темпах каждая ось попадает в поле зрения прибора всего раз в полгода. Но необходимо проводить проверки чаще, во время каждого ТО-2. Во всяком случае, не реже раза в месяц. Это может реализоваться, если будут закуплены еще такие приборы и переданы в парки.

Не сразу в наших парках «признали» такие замеры, в начале к ним было кое-где «скептическое» отношение. Так, Ю.Г. Бабкин вспоминает, как в самом начале проверок в одном парке был выявлен дефект на оси. Но ее не заменили, махнули рукой на показания «какого-то» прибора. Трамвай продолжал ходить. И вот через 25 дней эксплуатации на этой оси отвалилось колесо. С тех пор к показаниям замеров не просто прислушиваются, а оперативно принимают меры. Правда, есть еще в некоторых



трамвайных парках со стороны работников техотделов некоторое «торможение» в работе специалистов по диагностике. По их словам, лучше всех с ними работают техотделы Пятого и Восьмого трамвайных парков. Здесь диагностам по первому требованию предоставляется буквально любая информация по колесным осям. Им хотелось бы, чтобы и в других парках было так же.



Бывает, что диагносты работают ночью, когда трамваи пригнаны в парк с линии и их легче обследовать. Для замера осей любого вагона специалистам этот вагон приходится «обежать» дважды. Первый раз – зачистить и смазать места проверки осей, второй – произвести сами замеры. Кроме того, много времени занимает составление отчетов, их приходится делать после каждой проверки. Если же на оси обнаружен дефект, то ей внимания уделяется гораздо больше.

Опыт у специалистов приходит во время работы. У нас подобным делом еще никто не занимался. Первый замер Ю.Г. Бабкин произвел еще в мае прошлого года. Тогда и они сами еще не очень верили показаниям приборов. Но когда в Третьем парке забракованную ось разобрали, дефект подтвердился. Сейчас уже таких сомнений не бывает. Прибору верят неукоснительно. С его помощью подвижной состав можно содержать в безаварийном состоянии.

Валерий Межонный.
Фото Марины Власовой.

РАБОЧИЙ ДЕНЬ – СУТКИ



Первая профессия Валентины Михайловны Егоровой – водитель троллейбуса. Приобрела она ее в 18 лет, в 1989 году. Выбрала профессию в последнем классе средней школы. Из Перми приехала в Ленинград, поступила в ПТУ-112. Учиться надо было один год. Распределение – в Шестой троллейбусный парк. Девчонку, едва достигшую совершеннолетия, приняли на работу, оформили линейным водителем. Первый ее маршрут – 13-й, ходивший от Придорожной аллеи до Светлановского проспекта. В мистику чисел она не верила, трудилась старательно, добросовестно, и ее «несчастливый» маршрут ста для нее вполне благополучным. Как сейчас вспоминает, серьезных нарушений не было, а было... «так, по мелочам». Постепенно, год за годом росло профессиональное мастерство, повышалась квалификация. Уже все маршруты парка покорились ее умению, а водительский класс стал самым высоким по тарифной сетке – первым.

Так трудилась Валентина Михайловна до 2008 года. Не раз поощрялась руководством парка за хорошую работу. А летом 2008-го в парке возникла потребность в диспетчере. Обратились к В.М. Егоровой и получили согласие: «Надо – так надо». Короткое обучение, трое суток стажировки, экзамен в Управлении. И вот она уже – суточный диспетчер, обладатель второй электротранспортной профессии. Обучение далось легко – и потому, что хорошо знает троллейбус и свой родной коллектив, водителей и кондукторов. Спустя всего семь месяцев с начала работы в новой должности заместитель директора парка по эксплуатации В.Н. Лобанов дает о ней лучшие отзывы: и наряды быстро и правильно оформляет, и с людьми работать умеет.

Смена начинается у нее в 9 часов. Утренний выпуск уже сделан, она готовится к следующему, который в 13:30. Хорошо, если до этого времени никто не позвонит, не попросит заменить по болезни. Тогда все внимание можно будет переключить на подготовку утренней смены, которая выпускается в 5 часов.

В парке сегодня полный, стопроцентный списочный состав водителей. Такого никогда не было. Набрал их директор А.В. Овсянников. Но

и тут не обходится без проблем: много водителей болеет, и приходится им искать замену. Для этого надо знать не только всех водителей, но и графики их выхода на смену и тех, кто свободен от смены. Из них и формируется замена, но не каждый согласится сразу. Надо к людям найти подход, порой – просто уговорить их. Дело это творческое, с каждым – свой способ общения. Валентина Михайловна вежливая, обходительная с людьми, у нее это получается.

Между тем вечерняя смена заканчивается. Приезжают водители, кондукторы, приходится проверять и наряды. Затем короткая передышка до утра. И вот – утренний выпуск. Он самый напряженный за все сутки. Вот такая это работа.

– Не скучаете по своей прежней профессии?

– Иногда тянет обратно, – говорит Валентина Михайловна, – ведь здесь все сутки на одном месте. А там – свобода, дорога, люди, калейдоскоп улиц. Город.

Но уходить она не собирается. А просто в выходные берет сверхурочную смену, работает водителем. И на любом месте трудится старательно и добросовестно.

Валерий Межонный.
Фото Марины Власовой.

НА «АКВАРИУМЕ» ПО ГОРОДУ



В этот день было на редкость много снега. Мы собрались у ворот бывшего трамвайного парка имени Леонова, в самом сердце Васильевского острова. Через некоторое время мы попали в первый корпус депо. В нём располагаются «живые» экспонаты музея электрического транспорта. Они все такие разные, но их объединяет одно – все эти трамваи работали в нашем городе в разные годы.

Заходя в эти вагоны, ты словно совершаешь путешествие во времени. Группе любителей трамваев были представлены и другие экспонаты музея. Это фотографии, модели трамваев, книги, подарки от предприятий других трамвайных городов мира. Но дальше было интересней...

Для нас стало настоящей неожиданностью, когда мы увидели вагон модели ЛМ68 на веере перед депо. Он был включён и готов к отправлению. После того, как мы заняли места в светлом салоне, вагон плавно тронулся и вышел на линию. Путь лежал к Финляндскому вокзалу. Горожан не очень удивляло появление на улицах города «аквариума», хотя были у него и свои отличительные черты. Наш ЛМ-68 отличался оригинально остеклёнными подкрышными скосами, и так называемым скворечником, с двумя маленькими софитными окошками и большим аншлагом 34-го маршрута.

Пожалуй, ЛМ-68 – это грамотное воплощение советской эпохи в стекле и металле.

Менялся пейзаж за окном. Динамично набирая скорость, вагон быстро переместил нас на Петроградскую сторону. Запланированный маршрут повторял сегодняшнюю «шестёрку». И вот прибытие на площадь Ленина. Мы вышли на остановке у Финляндского вокзала, и, конечно же, начали фотографироваться. Но уже через несколько минут за нами остановился линейный... Пора снова в путь.

Осмотрев город из окна трамвая, через полчаса мы прибыли в парк. Последние кадры и... закрываются ворота депо. Пора и любителям расходиться. Жаль, что ЛМ-68 так редко радует нас своим появлением на линии. Но тем желаннее будет очередная встреча с ним. Мы будем ждать её с нетерпением!

Александр Стрункин.
Фото Олега Соловья.

СОН О ВЕНЕЦИИ



Весной 1991 года в железнодорожной кассе, куда обязательно нужно было прийти с итальянской визой в паспорте, спросили: «До какого города будете покупать билет». Ответить было всё равно, что выдохнуть: до Венеции.

Добирались так: сначала из Купчино до Варшавского вокзала на трамвае 43-го маршрута. Потом на поезде до Будапешта. Поезд следовал через Хорватию. В Загребе вагон прицепили уже к итальянскому составу. Станция Местре. Поезд пролетает по мосту считанные минуты. Мы провели тогда ночь с Венецией! И были не одиноки. По притихшим, но неспящим улицам бродили люди. Восхищались на самых разных языках.

Удивлялись. И осталась она в памяти таинственной незнакомкой.

Потом доводилась возвращаться в Венецию не раз. Всегда были заготовлены планы, маршруты. Но не один из них осуществить не удалось. Уже за первым мостом вас подхватывает толпа, и вы идёте, успевая только восхищаться и удивляться. Мост Риальто. Площадь Сан Марко. Так три-четыре-пять-шесть часов. Не чуя ног под собой, возвращаетесь на вокзал и радуетесь – скоро будете в доме друзей в маленьком городке. Но сердце останется в Венеции.

Венецианцев 40 тысяч человек. А на карнавал в середине февраля приезжает почти миллион гостей. Приезжают из соседних стран и из

очень дальних. Весь год готовятся, шьют костюмы, подбирают аксессуары. Постигают историю Венеции, изучают её культуру. Переписываются с единомышленниками. Входят в роль. А потом выходят на мосты, улицы и площади.

Девочка, которую давным-давно на трамвае 43 маршрута из Купчино увозили в Венецию, выросла. В Италии бывает каждый год. Только вот Венецию во время карнавала видеть доселе не доводилось. А тут увидела. И увиденным решила поделиться с вами. Смотрите! Это – Венеция. Сон, конечно. Мы желаем, чтобы однажды он стал для вас явью.

Алина (фото) и Максим Шигаповы.

