

ЕСТЬ КОНТАКТ

ГАЗЕТА ОАО «ЯРГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

УИП
Член МСОТ

/№ 2 (154-155) (28 января 2013)

2. ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА



4. НАШИ ВЕТЕРАНЫ



4. ИНТЕРНЕТ-ДНЕВНИК



НАША ЭКОНОМИКА

С 9 по 20 января 2013 года

Перевезено пассажиров

По 16 рублей: • троллейбус – 250673 человек
• трамвай – 173675 человек

По 8 рублей: • троллейбус – 10804 человек
• трамвай – 8520 человек

По 6 рублей: • троллейбус – 141176 человек
• трамвай – 104958 человек

Всего по ОАО «ЯРГЭТ» – 689806 человека

Пробег: • трамвай – 101725 километров
• троллейбус – 186375 километра

ПРОШЛИ «ЭКВАТОР»



«Вагон практически готов, впереди - в основном творческая работа. Мы прошли уже больше половины пути, и все самое сложное позади», - рассказал слесарь трамвайного депо Игорь Воронов о ходе восстановления вагона КТМ-1.

Трамвай прибыл к нам из Иваново осенью 2011 года, в тот момент он больше всего напоминал проржавевший скелет. Но специалисты разглядели в этом экземпляре потенциал, почувствовали, что в него можно вдохнуть жизнь. Волею руководителей предприятия, процесс был запущен. Нашлись неравнодушные люди, помещение, материалы. В сложные периоды работу приходилось замораживать: не хватало времени и сил, материалов или просто идей. С вагоном работали с января по май 2012 года, продолжили в январе 2013 года. Сейчас оглянулись – и стало ясно, что финишная черта уже видна.

«Проделан огромный объем работы. Очень часто незаметной, но очень трудоемкой. Мы постарались как можно меньше отходить от оригинала, не упускать детали. У КТМ-1 появилась крыша, пол, полностью восстановлен каркас, гофры. Мы сделали настил под токоприемник, начали устанавливать двери. Изготовили их на основе троллейбусных, которые подогнали по высоте, ширине и линии окон. Створки, как и на оригинальном вагоне, будут открываться с помощью пневматического привода», - рассказал Игорь Воронов.

Предстоит восстановить фальшборта – так называемую «юбку». Изготовить эмблему, гофры на бортах, вставить рамы и стекла. От пластиковых окон реставраторы, скорее всего, откажутся: слишком дорого и далеко от оригинала. Рамы попробуют изготовить в депо в условиях из дерева. Впереди еще много работы, но самая сложная часть пути пройдена.

Кстати, вагоны модели КТМ-1 есть лишь в нескольких городах. Но большинство из них – чудом выжившие экземпляры. Опыт восстановления КТМ-1 с нуля есть только у наших специалистов.

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА



СЕРГЕЙ БАЛАБАЕВ: «Я привык все выполнять качественно и в установленные сроки»

Так сложилось, что время на нашем предприятии «измеряют директорами». Для многих не так важен год, как имя руководителя, при котором происходили описываемые события. Пожалуй, о любом директоре можно вспомнить и хорошее и плохое, но не каждый оставил свой след в истории ярославского трамвая и троллейбуса.

15 января, приказом мэрии Ярославля, были досрочно прекращены полномочия Сергея Александровича Щепина. Для большинства это стало неожиданностью, приятной или нет – каждый решает сам. Насколько верными были его решения, покажет время, но благодаря ярким и смелым проектам его имя останется в истории предприятия.

На должность директора был назначен Сергей Анатольевич Балабаев – человек для нашего предприятия новый. В ходе интервью мы постарались понять, каким он видит будущее трамвая и троллейбуса в Ярославле, узнать о его методах и принципах работы.

Текст: Антон Будилин

- Сергей Анатольевич, расскажите, как до сегодняшнего дня складывался ваш жизненный путь?

- Я родился в 1971 году в Ярославле, учился в 43 школе на Большой Октябрьской, а жил неподалеку - на Салтыкова-Щедрина. Все мое детство прошло рядом с трамваем. В 1988 году окончил Ярославское высшее военное-финансовое училище, и несколько лет служил в армии. Шли тяжелые времена, страна разваливалась на глазах, и армия стала никому не нужна. Военных сокращали, условия службы становились все хуже и хуже, поэтому я принял решение уволиться из армии.

С хорошим экономическим образованием не составило труда найти работу в банковской сфере. В 2000-м году меня выбрали депутатом муниципалитета Ярославля, где я возглавил комиссию по вопросам городского самоуправления, законности и правопорядка. В это время я получил еще одно образование: окончил Российскую Академию государственной службы при Президенте РФ по специальности "Государственное и муниципальное управление".

В 2001 году меня пригласили в «Яргортранс», на должность заместителя директора по экономике. В то время «Яргортранс» фактически исполнял функции комитета по транспорту и связи. А в 2005-м я перешел в Управление Федеральной антимонопольной службы по Ярославской области - на должность заместителя руководителя.

Я женат, у меня трое детей. С детства увлекаюсь боксом: тренировки позволяют забыть обо всех проблемах и поддерживать себя в тонусе.

- Есть правила, которым Вы никогда не изменяете?

- Я привык все выполнять качественно и в установленные сроки. Плохо работать не могу, не хочу, и не позволю этого никому. Наверное, это и есть мое жизненное кредо.

- Что вам ближе: финансы, государственная служба, политика?

- Лучше всего я ощущаю себя в роли

«орговика», т. е. организатора. Кроме того, я закончил экономический вуз, и хорошо понимаю все процессы, которые происходят в бухгалтерии. По этой специальности не работаю больше 13 лет, но слежу за всеми изменениями в сфере учета и отчетности.

- Ваша главная цель на посту директора «Яргорэлектротранса»?

- Она записана в уставе ОАО – предприятие должно получать прибыль. Пока, с учетом социальной функции, речи о прибыли нет. Но необходимо найти баланс между социальной функцией города, области, предприятия и обеспечением потребностей трудового коллектива. Это самое главное.

Принимая предложение возглавить «Яргорэлектротранс», я осознавал всю меру ответственности, сопоставлял со своими возможностями. Понимаю, что будет непросто, но есть цели и задачи. И главное – есть желание работать так, чтобы все получалось.

Я не сторонник скоропалительных решений. Каждый шаг должен иметь под собой основание. На своей предыдущей работе, принимая решение о привлечении к ответственности на 200 миллионов рублей, я понимал всю меру ответственности. Ведь ФАС - это единственная служба, размеры штрафов которой достигают миллиардов рублей. Минимум – 100 тысяч рублей. Понятно, что привлекаемые люди будут защищаться всеми силами, ведь это их деньги. 98-99 процентов наших решений суды оставляли в силе. Это говорит, во-первых, о законности, во-вторых, о качестве работы.

- Какими будут ваши первые шаги на новой должности?

- Я не собираюсь кардинально менять структуру предприятия. Нужно посмотреть, как можно лучше организовать работу. Для меня нет понятий «люблю – не люблю, нравится – не нравится». Я - работодатель, рядом со мной подчиненные, по этому принципу и будем выстраивать отношения. Если сегодняшняя структура оптимальна для предприятия, я не буду ее менять.

- Вы демократичный или авторитарный руководитель?

- Все принимаемые решения будут предварительно обсуждаться. Я готов выслушать мнения специалистов, руководителей подразделений, тех, кто непосредственно занимается тем или иным вопросом. Решаем коллегиально, но подписываю я, и несу за это ответственность. Не все решения могут быть однозначными, со мной можно не соглашаться, поскольку в споре рождается верное решение. Люди, которым действительно есть что сказать, будут услышаны. Тогда каждый будет уверен, что мы поступили правильно, законно и обоснованно.

- Скажите, у вас есть своя команда, и стоит ли ожидать появления новых людей на предприятии?

- Если речь идет о друзьях, знакомых или родственниках, то с них даже спрос больше. Для меня профессиональный подход, преданность своему делу – это главные критерии. Теоретически возможно появление новых людей, но это вовсе не значит, что за мной стоят два десятка человек, которых я назначу на все ключевые посты. Если человек справляется со своей работой, я не вижу смысла его менять. Так же не вижу необходимости расширять аппарат управления.

- На каком этапе находится ваше знакомство с предприятием?

- Например, вчера я был во втором депо на Гагарина, вместе с начальником депо, главным инженером, начальником службы ремонта. Мне показали, кто в каких условиях трудится, указали на болевые точки, которые, впрочем, видно невооруженным взглядом. Я поэтапно знакоюсь со всеми службами и подразделениями, и уже принял ряд первоочередных решений. Например, во втором депо мы будем делать места временного проживания, для того чтобы привлечь кондукторов из близлежащих населенных пунктов. Приведем в порядок и будем использовать пустующие кабинеты: всего будет 40 мест. Ярославцы не идут на эту работу, но мы

рассчитываем найти желающих среди тех, кто проживает в соседних городах и селах. От укомплектованности штата кондукторов в первую очередь зависит выручка предприятия, поэтому этот вопрос первоочередной.

- Планируются ли сокращения?

- Есть уже подписанные приказы, речь в них идет о 14 сотрудниках. Эти люди уведомлены и будут сокращены. Новых сокращений я не планирую.

- Главный вопрос – когда будет увеличение заработной платы?

- В прошлом году было повышение на 10 процентов. Что касается дальнейшего роста, руководство города рассчитывает на доходы от дополнительных услуг: размещение кабелей, рекламных конструкций. Люди, которые задействованы в получении дополнительных доходов, не связанных с основной деятельностью, будут получать вознаграждение за свой труд помимо заработной платы.

Не обещаю, что это будет сделано быстро, но необходимо обеспечить финансирование оплаты труда работников городского электрического транспорта на том же уровне, что и работников автомобильного транспорта. Пока на ГЭТ зарплаты ниже, но мы будем над этим работать.

- Многих волнует судьба первого депо. Что будет с этим объектом?

- Окончательного решения по поводу продажи земельного участка и перевода троллейбусного депо на территорию трамвайного, пока не принято. Могу предположить, что ситуация не изменится в течение 2013 года. Дело в том, что планируется создание транспортной карты Ярославля, где будет определено, сколько городу нужно трамваев и троллейбусов. Город должен создать оптимальную транспортную сеть, а мы будем работать в ее составе. Станет ясно, насколько нам необходимо первое депо. Решение по этому земельному участку принимаем не мы, в силу того, что собственником предприятия является город. В любом случае мы намерены сохранить наш коллектив.

ПЕРСПЕКТИВЫ

ТРАНСПОРТНАЯ КАРТА

В 2013 году пройдет масштабное исследование пассажирских и транспортных потоков в Ярославле. Об этом мэр города Евгений Урлашов рассказал в интервью, посвященном плану на 2013 год. Будет заказана транспортная карта: специалисты проанализируют ситуацию и предложат, какие маршруты продлить, изменить или закрыть.

Текст: Антон Будилин

Чтобы узнать, на какой этапе находится разработка транспортной карты, мы обратились к **начальнику управления транспорта, связи и организации дорожно-транспортной инфраструктуры мэрии Ярославля Андрею Васильевичу Косареву:**

«Сейчас идет предпроектная подготовка. Есть не-

сколько компаний, способных провести сплошное исследование пассажиропотока, но выбор в пользу какой-либо одной пока не сделан. На первом этапе будет проведено обследование, на втором – нам предложат варианты модернизации маршрутной сети. О стоимости транспортной карты и сроках реализации проекта говорить пока рано».



БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ НА ГЭТ

АВАРИЙНОСТЬ - 2012

Вместе с главным ревизором предприятия Михаилом Ивановичем Федоровичем подводим итоги 2012 года.

Число происшествий в 2012 году, по сравнению с 2011-м увеличилось: 190 против 140 в прошлом году. «Нередко ситуация на дороге складывалась так, что избежать ДТП было практически невозможно. С каждым днем растет количество транспорта на дорогах, а пропускная способность улиц остается на прежнем уровне. Таким образом, возрастает вероятность столкновения», - комментирует рост аварийности Михаил Иванович Федорович.

Происшествий по вине наших водителей тоже стало больше, причем в два раза: 40 против 20 в прошлом году. «Мы провели анализ и выяснили, что главная причина «лишних» 20 ДТП – это неправильный выбор скорости. Двукратное увеличение – в основном за счет водителей, окончивших курсы в 2012 году. У них минимальный стаж и опыт вождения. Фактически обучение водителей продолжается на дорогах, во время работы. К тому же, на



курсы часто приходят люди, раньше не ездившие за рулем. И понимание, осознание ответственности к ним приходит с опозданием, после первых аварий. К счастью, учатся на «мелочевке». Я уверен, что количество часов учебной езды необходимо увеличить.



Но программа обучения утверждается на федеральном уровне, и для того, чтобы внести изменения, потребуется немало времени», - рассуждает Михаил Иванович.

Число пострадавших в результате ДТП с участием трамваев и троллейбусов в 2012 году – 18 человек. В основном это падение пассажиров в салоне: 11 человек получили травмы. В ходе столкновений с другими транспортными средствами пострадали 6 человек. Погиб 1 человек. Расследование по этому происшествию закончено: вины водителя не выявлено.

«Самые обидные происшествия – столкновение двух троллейбусов, - считает главный ревизор. – За год было 4 таких аварии. Ущерб неболь-

шой, но обидно видеть два стоящих троллейбуса. Это явное упущение всей организации. Таких случаев быть не должно».

Одним из главных мест концентрации ДТП стал поворот налево на конечной станции на Волгоградской. Там произошло более 10 аварий. А вот на традиционно опасных участках - поворот с площади Волкова на улицу Свободы и разворот на Нефтяников - происшествий было сравнительно немного.

Остается пожелать нашим водителям быть всегда внимательными и аккуратными. Не переоценивайте свои силы, и пусть удача всегда будет с вами!

МУЗЕЙ

СВИДЕТЕЛИ ВРЕМЕНИ



Мы уже не раз писали, что главное для любого музея – не отставать от времени, не становиться пыльным хранилищем старых вещей. В нашем музее городского электрического транспорта постоянно проходят экскурсии для детей и взрослых, появляются новые экспонаты, обновляется экспозиция.

Например, на днях появился раздел, посвященный XV Всероссийскому конкурсу профессионального мастерства водителей троллейбуса, который прошел в Ярославле с 10 по 14 сентября 2012 года. В организации этого события принимали участие многие сотрудники нашего предприятия, у всех остались самые теплые воспомина-

ния. А победа Виталия Царева – наша гордость. Значок, брелок, вымпел, кепка и пара фотографий... лет через 20 они станут настоящими свидетелями времени.

Текст: Антон Будилин

НАШИ ВЕТЕРАНЫ

Иван Ильич Гаврин

История ветерана нашего предприятия, посвятившего 40 лет своей жизни троллейбусу.



Иван Ильич Гаврин родился в 1949 году в городе Белев Тульской области. Окончил школу, поступил в техникум, откуда его забрали в армию в Москву. После окончания службы вернулся в родные края, и вскоре устроился в трамвайно-троллейбусное управление в Туле. Начинать слесарем, потом стал водителем. Отработал два года и в 1972-м переехал в Ярославль, где жила его будущая супруга: «Я переехал ради жены. Она родом из Ярославля, а познакомились мы в Москве, во время моей службы в армии».

Водитель троллейбуса имел возможность сравнить движение в Туле и в Ярославле. Подвижного состава в городе оружейников не хватало, пассажиров было столько, что двери не закрывались целый день, даже на крышах умудрялись ездить. Вспоминает, как возвращался из рейса на конечную станцию, а рубашка была насквозь мокрой от пота.

«В Ярославле было проще и интереснее работать – рубашка к концу смены оставалась сухой. Пассажиров много, но такой сильной давки не было. Нравилось и то, что работали каждый сам для себя. В депо была доска, где постоянно обновлялись показатели каждого водителя по регулярности движения, проценту разрыва, количеству проданных билетов. Мы как студенты собирались у этой доски, шутили друг над другом, знали, кто и как работает», - вспоминает Иван Ильич.

Когда ввели так называемые «кассы-копилки», разрыв между количеством проданных билетов и собранной выручкой достиг просто катастрофической

величины! Нечестные пассажиры бросали 3 копейки, а отрывали билетов на 8 копеек. И по итогам смены чуть ли не половины денег не хватало. В течение нескольких лет так и не смогли этот разрыв победить, и вернулись к кондукторам. Их, впрочем, тоже не хватало: профессия тяжелая и не самая престижная. Проблема вечная...

В 1977 году Ивану Гаврину предложили стать водителем-наставником. За рулем он больше не ездил, а передавал свой опыт молодым водителям. В трудовой написано, что на этой должности Иван Ильич проработал 10 лет, но на деле все было чуть-чуть по-другому:

«Половину из этих 10 лет я был начальником маршрута. Просто зарплата у наставника выше, чем у начальника маршрута, а у меня семья, квартира строилась. Потому и разрешили мне числиться на одной должности, а работать на другой».

Кстати, трудовая книжка Ивана Ильича – это особая история. В глазах пестрит от количества благодарностей, записей о наградах за отличную работу. Даже вкладыш есть, потому что в стандартной книжке слишком мало места: «Да я работал как все, просто хорошо, по-честному относился к своему делу. Мне нравилось быть водителем, наставником, начальником маршрута. В каждой из этих профессий я находил для себя что-нибудь интересное».

Когда Иван Ильич был начальником 4 маршрута, решили навести порядок в отношениях с пассажирами – слишком уж много безбилетников стало. Несколько раз в течение одного рейса водитель выпускал пассажиров только через переднюю дверь, нарушителей штрафовал. И так день за днем, со всей строгостью: 4 копейки стоил проезд, а штраф – целый рубль. В общем, большинство пассажиров смирилось, но хулиганы с Красного перевала затаили обиду. Они стали мстить водителям, снимали штанги, даже избивали. И как-то на конечной, на Красном Перевале чаша терпения переполнилась...

«Водитель выпускал всех через переднюю дверь, а парень-безбилетник из местных хулиганов, платить наотрез отказался. Столкнулись два характера, уступить никто не хотел. Появилась «группа поддержки» хулигана, а наши как раз стояли на обеде. В завязав-



шейся драке водители оказались сильнее, их оправдали, а хулиганов осудили на несколько лет: за ними еще много проступков числилось. С тех пор тишина была на маршруте: в троллейбусах чистота, за проезд все платят», - вспоминает Иван Гаврин.

В 1991 году герой нашего рассказа стал заместителем начальника 2-го депо по эксплуатации. Командовал водителями, нарядчиками, диспетчерами. И очень пригодился опыт работы в тульском троллейбусном депо: «Смены у наших водителей были короткие, по 5-7 часов, утро, день и вечер. Пять дней работали, один день отдыхали. Не очень удобно: за один выходной мало что можно успеть. А в Туле работали по 8-9 часов, но 4/2. По часам получалось так же, зато в выходные можно было хоть на дачу уехать, хоть в Москву. Долго я уговаривал водителей 2-го депо начать работать по-новому, даже график составил, чтобы только попробовали. Через два месяца переговоров

депо перешло на 4/2, а через пару лет такой же график ввели и в 1-м депо».

20 лет отработал Иван Ильич Гаврин заместителем начальника депо, а общий стаж на предприятии – 38 лет. Если с Тулой считать, то все 40 лет получаются. Он попал под сокращение в 2010 году – к тому времени уже был на пенсии. Скучает по работе?

«Сейчас немного привык, летом вот себя рыбалкой развлекаю, хожу за грибами, дача есть. Но сначала было очень тяжело: скучно, и не ясно, как же на этой самой пенсии отдышаться», - размышляет Иван Ильич.

Он далеко не одинок: жена, дочь и сын. Кстати, дочь работает в 1-м депо кассиром. Коллеги часто звонят, чтобы узнать как дела, рассказать о последних новостях. За 40 лет он прошел путь от слесаря до заместителя начальника депо. Настоящий ветеран настоящего труда.

ИНТЕРНЕТ-ДНЕВНИК

Остравский трамвайщик

Чешский трамвай глазами профессионального водителя. Мы нашли в интернете интересный дневник и будем публиковать самые яркие моменты из жизни водителя трамвая из города Острава. За хорошую идею благодарим председателя профкома Нину Сергеевну Морозову!



21.01.2011

Начало

В начале 2011 года я поселился в третьем по величине городе Чешской Республики – Острове. Одновременно это третий по счету город, в котором я в ближайшие дни начну новую страницу своей трудовой

деятельности в качестве водителя трамвая – профессией, являющейся для меня, прежде всего, большим увлечением и воплощением детской мечты.

В этом блоге мне бы хотелось публиковать заметки о событиях, касающихся, прежде всего, транспортной тематики и работы водителя трамвая в частности.

22.01.2011

Острава

Почему же именно Острава? В подсознании многих чехов это место до сих пор остается символом промышленного центра, городом шахтеров и металлургов. Грязноватый и невзрачный – он долго воспринимался, в основном, как место ночлега сотен тысяч трудящихся. Таково было прошлое. В наши дни посетители северо-восточной метрополии Чехии приятно удивит новый и свежий облик города, спокойный ритм жизни при достаточно широком предложении культурных событий. Добыча угля в последних десяти-

летиях была остановлена, о многочисленных шахтах и заводах напоминают сегодня ржавеющие корпуса и башни подъемников. Как ни странно, именно промышленная застройка придает городу определенный шарм, а несколько объектов были даже внесены в список культурных памятников Чехии.

Знатоков и любителей трамваев, естественно, в первую очередь заинтересует местная трамвайная сеть. Являясь третьим по величине городом Чехии после Праги и Брно, Острава располагает второй по протяженности путей и количеству маршрутов сетью страны. Специалисты сходятся в том, что местная трамвайная система выигрывает в отношении других городов по многим показателям, в том числе по состоянию путевого хозяйства или уровню модернизации и технического обслуживания подвижного состава.

Уже при первом своем визите я был приятно удивлен опрятностью вагонов и комфортной ездой,

свидетельствующей о качестве путей. Первое, что бросалось в глаза, была также ситуация на дорогах. Даже в рабочие дни движение автотранспорта было значительно спокойнее, чем в Праге. Еще одним плюсом с моей точки зрения было то, что немалая часть трамвайных путей в Острове отделена от остального транспорта, что позволяет развивать значительную скорость и исключает задержку трамвая в дорожных пробках.

Все мои наблюдения привели к тому, что я начал серьезно помышлять о возможности переезда и трудоустройства на работу в одном из депо Остравы. С большей части моего решения покинуть Прагу было вызвано тяжелыми условиями труда водителей, еще более усугубляемое новым руководством предприятия. Тем не менее, прошло еще несколько лет, пока я, в конце концов, решил на этот шаг.

СВОИМИ ГЛАЗАМИ

ОДИН ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ НАСТАВНИКА

Текст: Анатолий Чирков, водитель троллейбуса, инструктор по ФиС, тел. 8-910-810-17-20.

Иногда в среде водителей приходится слышать, мол, наставники ничего не делают, только чай да кофе в диспетчерской распивают. Поддавшись этой подозрительной информации, я на пару дней легко согласился заменить приболевшего наставника водителей троллейбусов. И вот, что из этого получилось.

Четыре утра. Вошёл в проходную. Через 15 минут выезжает первый троллейбус. Бегом к диспетчеру за нарядами. Надо посчитать «волгоградских» кондукторов. Оттуда с путёвкой к доктору. Затем в кассу за валидаторами. Из кассы рысцой с двумя мешками чёрных и красных билетно-учётных электронных приборов наперевес. Первый троллейбус убежал, валидаторы отправлены. Дух перевёл. Ну, где там моя первая чашечка кофе?..

- Кто у нас сегодня за наставника? А, Толян! Давай бегом на 73-ю. Мне выезжать через минуту, а она не заводится!

Мчусь на 73-ю. Жму на клавиши, как композитор. Всё работает, но машина не едет. Ага! Колёса за ночь к земле примёрзли. Сейчас раскатаем. Полный вперёд! Самый полный назад! Ещё раз! Стой! Тпру! Куда, родимая? Ура! Сдёрнули! Поехала!

- Спасибо, я полетела!

Возвращаюсь в диспетчерскую. Снова вызов. У 13-й машины вечером забыли форточку плотно закрыть. В минус 20 с открытой далеко не уедешь. Бегу искать пустую пластиковую «полторашку». Потом в туалет за горячей водой. Кран с красной точкой открыт до отказа, а течёт ледяная струя. 10 минут греться будет, а 13-й выезжать скоро. В голове словно молотом по наковальне бешено ухают драгоценные секунды. Время летит, словно птица. Ну вот, слава Богу, потеплела вроде. Выливаю полтора литра воды на форточку – не елозит. Бегу за вторым пузырьком... с третьей ходки оттаяла, зашевелилась. Все довольны. А у меня руки замёрзли, уши красные. Скорее к диспетчеру погреться...

- Анатолий, водитель со 152-й опаздывает, подготовь-ка машину!

Вздыхнул, побежал за экипировкой. Вставки поменял, воздух накачал, машину погрел, зеркала потрогал, верёвки заправил, кондуктора конфетой угостил. Всё – садись, поезжай!.. Ну, сейчас-то она будет, моя долгожданная чашечка кофе!..

Фигушки! Опять срочный вызов. Уже по телефону. И откуда только телефон-то узнали? Водитель с «Тролзы» никак не разберётся, как включается автоинформатор на «ЛиАЗе»...

На пути от «ЛиАЗа» в диспетчерскую словно гриб вырастает девуш-

ка с последних курсов:

- А у меня башмак развёрнут. Помоги, пожалуйста! А?!

Ну, как ей откажешь? Ведь волшебное слово знает!

Только с крышевой лестницы спустился, новая проблема нарисовалась. 97-ю надо загнать на канаву. А перегонщики все заняты...

«И такая дребедень целый день»... Отвечаешь не за одного себя, а за весь парк. Не работа, а сплошная нервная беготня. Три часа выпуска пролетели, как один миг. А дел ещё нескончаемый поток.

- Помогите, пожалуйста, зеркало заднего вида повесить. Мы наше разбили. Вот новое купили.

Машина стоит рядом с канавой. А у меня не инструмента, ни чего. Ну, думаю, сейчас спихну эту заботу на слесарей.

- Мужики, подсобите девушке зеркало поменять, - с самым заискивающим видом обращаюсь к властелинам ТО, протягивая новенькое зеркало. И слышу в ответ:

- Ещё чего?! Совсем разленились!

Оставшись без поддержки иду изучать крепление зеркал на новом подвижном составе. Раньше винтик открутил руками, зеркало сдёрнул, всё просто. Сейчас система та же, только ключик особенный. Не каждый подлезет. Сменив пару рогатых гаечников, мужественно объявляю о победе в этой схватке и снова мечтаю о кофе.

Однако диспетчер беспощаден:

- Запрягай 28-ю, поедешь на ней на Волгоградскую!

Ну что ты будешь делать?!

Снова за экипировкой. Башмаки, вставки, зеркала, печки, воздух. Фу! Выезжаю...

Доехал до второго светофора. Звонок:

- 17-я сломалась, ждёт тебя у тратра. Подгоняй ему 28-ю, а на 17-й поезжай в парк на ремонт.

Махнул на Волкова не глядя троллейбус на «автобус» и кое-как загнал его в депо. Вздыхнул полной грудью с чувством выполненного долга и протянул руку к самовару... Не тут-то было. 75-я докладывает:

- У кондуктора сломался красный валидатор, надо бы заменить!..

А ещё покатаюсь с молодыми водителями, провести инструктаж и ознакомиться с новым приказом полсотни человек под роспись...

Короче, на Волгоградскую при-

ехал аккурат к полудню. Не мешало бы пообедать уже. Но здесь не буду. Поеду в управление. В трамвайной столовой супа в тарелки больше накладывают. Только доехал до 4-го депо, переступил порог проходной и уже учуял пленяющий аромат горяченькой каши, как звонит центральный диспетчер:

- У «Гиганта» стоит движение, срочно выезжайте!

Тьфу ты, ну ты! Вот тебе и пообедать! Сажусь в трамвай, троллейбусов не видно. Лечу на место происшествия. Оказывается, после прошедшего снегопада у медсанчасти ЯШЗ забыли четырёхметровый сугроб. Машины паркуются посередине проспекта Октября. И несчастные троллейбусы на предельном отклонении корячатся, их объезжая. Двое уже оторвались и застряли. Ещё один потерял башмак. Остальных во избежание неприятностей провожу за ручку. Бегаю по сугробам с верёвками в диэлектрических перчатках, чтобы в случае чего удержать штанги от ненужного полёта. Упадёт башмак на машину – не рассчитаешься. Кто посмей, просто подсказываю руками, как дирижёр:

- Давай, чуть-чуть левой, ещё пяток сантиметров. Молодец! Поехала!

Пока одна «гармошка» объезжала препятствие, виртуозно махая хвостом, позади её нетерпеливая маршрутка выскакивает из общей очереди ожидания, пересекает двойную сплошную, вылетает на встречу, пугается движущейся прямо на неё фуры, виляет вправо и вдребезги разносит себе зеркало заднего вида о железный стоек сочленения нашей «гармошки» и как ни в чём не бывало уносится в Брагино. Подожди, брат, я в своё время высокие места занимал в лёгкой атлетике. Бросаюсь бегом за маршруткой и настигаю её у следующего светофора. Записываю номера и возвращаюсь на место ДТП. Осматриваю «восьмёрку». На «гармошке» ни царапины. Повезло! А маршруточник и так достаточно себя наказал. Можно продолжать движение.

Опять звонит телефон. Центральный диспетчер на проводе:

- На Свободе 53-я «Оптим» попала в аварию. Срочно туда!

Ну уж дудки! Пятый час вечера. Хватит с меня на сегодня, ребята! Я домой!!!

Может быть, скажете вы, такая суета бывает не каждый день? Выпадают денёчки и поспокойнее? Попробуйте поработайте, я вам не завидую! И только одного не могу никак понять. Почему у наших наставников, которые как Чип и Дейл всегда первыми спешат водителю на помощь, нет дополнительных дней к отпуску и зарплата значительно меньше?!

ОБЪЯВЛЕНИЯ

Руководитель ансамбля художественной самодеятельности предприятия приглашает каждый понедельник в актовом зале предприятия с 16.30 – 19.00 всех, кто хочет научиться петь, играть на эстрадных музыкальных инструментах, индивидуально обучаться игре на гитаре.

За справками обращаться по тел. 33-49-91 к Морозовой Нине Сергеевне (председателю профкома).

В нашей газете открывается новая рубрика «ДОСКА ОБЪЯВЛЕНИЙ».

Чтобы разместить свое объявление, звоните по телефону редакции 33-46-18

Прием объявлений осуществляется с понедельника по пятницу, с 8 до 10 часов утра Частные объявления сотрудников предприятия принимаются бесплатно

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ПЛАН ПРОВЕДЕНИЯ СПОРТИВНО-ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫХ

№	Мероприятие	Время	Место	Участники
1.	Волейбол. Тренировки	Вторники	ПУ-11	Все желающие
2.	Мини-футбол. Тренировки	Март–ноябрь Пн, ср, пт.	Школа № 1	Все желающие
3.	Хоккей. Тренировки	Декабрь-март	Школа № 1	Все желающие
4.	Открытие конькобежного сезона. Гонка на 1 км. Весёлые старты	5 января, 12.00	«Каучук»	Все желающие
5.	Пеший поход за живой водой	13 января	Бутрево	Все желающие
6.	Волейбол. Товарищеский матч ПУ-11 - ЯрГЭТ	22 января	ПУ-11	Все желающие
7.	Лыжный поход выходного дня	26 января	Барский лес	Все желающие
8.	Поездка в Дёмино на этап Кубка Мира по лыжным гонкам	2-3 февраля	Дёмино	Все желающие
9.	Хоккей. Товарищеский матч Детский интернат - ЯрГЭТ	6(15) февраля	Школа № 1	Все желающие
10.	«Лыжня России – 2013»	10 февраля	Подolino	Все желающие
11.	Первенство области по лыжным гонкам. 5 км	16 февраля	Яковлевское	Все желающие
12.	Волейбол. Кубок защитников Отечества	23 февраля	ПАТП-1	Все желающие
13.	Спортивный праздник, посвящённый проводам зимы	2 марта	Белкино	Все желающие
14.	Пеший поход с Обществом Трезвости «Тайна одинокого вигвама»	10 марта, 12.00	Байкал	Все желающие
15.	Волейбол. Товарищеский матч ЯУК - ЯрГЭТ	11 марта	ЯУК	Сб. «ЯрГЭТ»
16.	Волейбол. Первенство области	23 марта	СДЮСШОР № 2	Сб. «ЯрГЭТ»
17.	Скоростной спуск с горы	23 марта	Павловская роща	Все желающие
18.	Заккрытие конькобежного сезона	31 марта	«Каучук»	Все желающие
19.	Заккрытие лыжного сезона	7 апреля	Яковлевский бор	Все желающие
20.	Мини-футбол. Мемориал Щеглова	13 апреля	«Молния»	Сб. «ЯрГЭТ»
21.	Мини-футбол. Весенний Кубок	16 апреля	ПУ-11	Все желающие
22.	Волейбол. «Рыбинская весна»	19-20 апреля	Рыбинск	Сб. «ЯрГЭТ»
23.	Волейбол. Первенство ТТУ	23 апреля	ПУ-11	Все желающие
24.	День Здоровья (весёлые старты, бадминтон, настольный теннис, вышибалы, пулевая стрельба)	1 мая	Уткино	Все желающие
25.	Велопробег «Весенний бор»	10 мая	Кр. Бор	Все желающие
26.	Первенство области по мини-футболу	18 мая	«Молния»	Сб. «ЯрГЭТ»
27.	Мини-футбол. Кубок Мороженого	22 мая	Школа № 1	Сб. «ЯрГЭТ»
28.	Первенство ТТУ по рыбной ловле	2 июня	Байкал	Все желающие
29.	Мини-футбол. Товарищеский матч ЯрГЭТ(молод.) – ЯрГЭТ(ветераны)	3 июня	Школа № 64	Все желающие
30.	Пеший поход по местам «Где Колька не бегал в сильный мороз»	15 июня	Коченятино	Все желающие
31.	Велопоход «По следам Левитана»	23 июня	Плёт	Все желающие
32.	Первенство ТТУ по стрельбе из пневматической винтовки	30 июня, 10.00	Скобыкино	Все желающие

ПОЭМА О ЗЕМЛЕ

Земля рождалась в муках,
Во тьме Вселенной,
Падением и зажиганьем звёзд
В космическом кружении.
Туманности, метеориты,
Миллиарды льдинок слеплялись в ком.
Тот ком всё рос и охлаждался
И гладким стать старался,
Четыре миллиарда лет он шлифовался
И в твёрдое ядро образовался.
Теперь Земле тот холод явно не подходит,
Ей прогреться срок приходит,
Но срок немалый – миллионы лет.
Тепло она, конечно, всё копила
Внутри ядра распадом химия дарила,
От тех метеоритов, что она скопила.

Она росла, снаружи охлаждалась,
В кору Земля всё больше одевалась.
Теперь кипящее ядро её не волновало,
Поскольку солнце Землю снаружи прогревало.
Луну в подруги позвала,
Но на дистанции держала,
Чтоб та ей в жизни не мешала,
Лишь только Землю ночью освещала,
Чтоб та её не забывала
И жить Земле всё ж помогала.

Земля коры так много накопила,
Что леса, пустыни, горы, реки, океаны и моря
В круженье лет с собою пригласила.
И долго так она кружила,
Пришёл тот срок, когда для жизни нужны
Зверьё и птицы, жуки и червяки,
И многое другое, что радует её.

И появился Человек.
Он всё мужал и развивался,
С природой быстро разобрался,
Решив, что для него всё тут живёт.
Залез и в глубину земную,
Поднялся в космос, к звёздам,
Нарушив колыбель Зелёную.

Земле насилье надоело,
Она так сильно рассердилась.
Огнём, водой пугать решила.
Её трясёт, что мы
На равновесие планеты попустились,
Покой её так грубо нарушая,
Забывали, что она живая.

«Прости нас, ты Земля родная!
Ведь дети мы земли твоей.
Ты тысячи людей в пучину проглотила,
Но ты иначе жить не научила,
Мы взяли то, что ты веками сотворила,
Но мы исправимся – поверь.
Не закрывай нам жизни дверь.
Ведь человечество ещё настолько молодое,
Что хочется миры другие повидать.
И ты, Земля, позволь надежду дать.
Ведь во Вселенной нас тоже ищут.
И мы готовы их сигналы принимать,
Вот научиться б их конечно шифровать,
И вся Вселенная о тебе так много будет знать.
И ты поверь земному человеку,
И человечество своё ты успокой,
И ты себе приобретёшь покой.

А нам сказать тебе позволь,
Что согреться атомом
Мы вскоре и не будем,
Тебя урановым распадом не разбудим,

МЕРОПРИЯТИЙ ДЛЯ РАБОТНИКОВ «ЯРГЭТ» НА 2013 Г.

№	Мероприятие	Время	Место	Участники
33.	Волейбол. Товарищеский матч ЯрГЭТ(молод.) – ЯрГЭТ(ветераны)	1 июля	Полушкина Роща	Все желающие
34.	Третьи Олимпийские Деревенские Игры	12-13 июля	Красниково	Все желающие
35.	Первенство ТТУ по большому теннису	21 июля	Школа № 1	Все желающие
36.	Первенство «ЯрГЭТ» по плаванию	28 июля	Которосль	Все желающие
37.	Подготовка художественной самодеятельности к 25-му Слёту	Август	Трамвайное депо	Сб. «ЯрГЭТ»
38.	Велопоход «Первая любовь Лермонтова»	10 августа 10.00	Мологино	Все желающие
39.	Бадминтон. Первенство «ЯрГЭТ»	18 августа	Полушкина роща	Все желающие
40.	Пеший поход «Тропой здоровья»	25 августа	«Прибрежный»	Все желающие
41.	25-й туристический слёт работников ГЭТ России	Август	Ярославль	Сб. «ЯрГЭТ»
42.	Пеший поход памяти «Локо»	7 сентября	Туношна	Все желающие
43.	«Папа, мама, я – спортивная семья»	10 сентября	Полушкина роща	Все желающие
44.	Первенство «ЯрГЭТ» по кроссу	14 сентября	Яковлевское	Все желающие
45.	Первенство среди работников предприятия по сбору грибов	22 сентября	Дорожный	Все желающие
46.	Открытие волейбольного сезона в зале. ПУ-11 - ЯрГЭТ	1 октября	ПУ-11	Все желающие
47.	Первенство области по шахматам	5 октября	ДЮСШ-16	Сб. «ЯрГЭТ»
48.	Закрытие велосипедного сезона	13 октября	Курилово	Все желающие
49.	Наст. теннис. Первенство «ЯрГЭТ»	16 октября	Трамвайное депо	Все желающие
50.	Первенство области по настольному теннису	16 ноября	ЯрГУ	Сб. «ЯрГЭТ»
51.	Волейбол. Первенство области	23 ноября	ДЮСШ-2	Сб. «ЯрГЭТ»
52.	Кубок «ЯрГЭТ» по народному бильярду	4 декабря	Трамвайное депо	Все желающие
53.	Первенство «ЯрГЭТ» по плаванию	7 декабря	«Шинник»	Все желающие
54.	Поход выходного дня	15 декабря	Данилов	Все желающие
55.	Волейбол. Кубок Рыбинского ТУ	16 декабря	Рыбинск	Сб. «ЯрГЭТ»
56.	Бильярд. Новогодний турнир ТТУ	23-28 декабря	Трамвайное депо	Все желающие

Другое топливо найдём.
Мы к солнцу руки вознесём,
Энергию его мы в ёмкости накопим
И всё живое согреем солнечным лучом.

А то ядро, что у тебя внутри
Так жарко дышит,
Пусть согревает Землю изнутри,
И магнетизм его пусть нас услышит,
Мы просим уравновесить
Биение сердца твоего.
И эти линии, что нас так плотно окружают,
Они нас вовсе не пугают,
Ведь мы согласны жить в авоське
Магнетизма твоего».

Теперь Всевышнего прошу –
«Дай Боже, жить народу твоему,
Ведь не настолько мы плохи,
Чтоб не протянуть спасения руки».
«Те заповеди, что ты для жизни дал,
Мы соблюдать, конечно, будем,
Скандалом Землю не погубим,
Любить друг друга нежно будем,
Чтоб ты в пучину ада нас не погрязал,
Прости нас, Боже», -
Так Человек сказал.

Татьяна Чебунина,
ветеран предприятия

ОБЪЯВЛЕНИЕ

**10 ФЕВРАЛЯ
в воскресенье**

приглашаем всех любителей
лыжного спорта и отдыха на
природе в ДЕМЬИНО

**на «ЛЫЖНЮ
РОССИИ-2013»**

Вопросы по телефону:
8-910-810-17-20

НАШИ ВЕТЕРАНЫ. С ЮБИЛЕЕМ!

31 ЯНВАРЯ

*Смирнова Ангелина Алексеевна. С 60-летием!
Григорьева Лидия Дмитриевна, С 85-летием!*

4 ФЕВРАЛЯ

Оковина Валентина Алексеевна, С 80-летием!

С ЮБИЛЕЕМ!

2 ФЕВРАЛЯ

Журавлева Надежда Андреевна, мойщик-уборщик подвижного состава

Пачкалева Наталья Юрьевна, кондуктор

3 ФЕВРАЛЯ

Каштанова Галина Николаевна, кондуктор
Макарова Анна Павловна, водитель троллейбуса

5 ФЕВРАЛЯ

Остапчук Владимир Андреевич, контролер контрольно-пропускного пункта

8 ФЕВРАЛЯ

Румянцева Наталия Ивановна, специалист по кадрам

10 ФЕВРАЛЯ

Ковалкова Марина Леонидовна, водитель троллейбуса

