



Почти столетняя история Санкт-Петербургского трамвая вот уже три четверти века неразрывно связана с историей Седьмого трамвайного парка. Три поколения трамвайщиков здесь сменили друг друга, год за годом внося свой весомый вклад в общее дело электротранспортного предприятия СПб ГУП «Горэлектротранс» - перевозки пассажиров по городу. За этот долгий период немало ими было совершено трудовых достижений, вписано много почетных страниц в историю парка и всего предприятия.

А начиналась эта славная трудовая история в самом начале тридцатых годов 20-го века. В годы первых пятилеток бурно развивалась промышленность за Невской заставой, возростала потребность в пассажирском транспорте в этом районе города, возникла и необходимость постройки трамвайного парка. Решение о строительстве парка было принято городскими властями летом 1930 года. В 1929 году был разработан проект парка совершенно иного типа, нежели предыдущие, - безгаражного (открытого) хранения подвижного состава, и на следующий год началось его строительство. Меньше чем через год, 11 ноября 1931 года в торжественной обстановке парк, получивший имя В. Володарского, был открыт. Парк достраивался и в последующие годы. В 1994 году в связи с реорганизацией

электротранспортного предприятия ему было присвоено название Обособленное структурное подразделение "Трамвайный парк № 7".

Проект, по которому был построен этот парк, стал типовым для многих трамвайных предприятий страны. В парке был предусмотрен поточный метод осмотра подвижного состава.

В августе 1932 года было достроено здание депо, и парк стал самостоятельной единицей. До этого он был филиалом трамвайного парка им. Смирнова, в котором производились заявочный, профилактический и другие виды ремонта подвижного состава. В довоенные годы на линию выпускались двухосные пассажирские вагоны типа МС-ПС, построенные в Ленинграде, на Кировском заводе.

С конца 1938 года директором парка стал К.С. Цыбуков. Ему пришлось руководить парком в трагические годы Великой Отечественной войны и блокады Ленинграда. До полной остановки трамвая в конце 1941 года володарцы делали все возможное для обеспечения движения вагонов по своим маршрутам. Но и когда трамвай встал, они приходили на работу, расчищали пути в парке, убирали снег на военно-стратегической трассе осажденного города - проспекте Обуховской обороны. А 15 апреля 1942 года в 6 часов 30 минут из ворот парка вновь вышли пассажирские

вагоны, в самый разгар вражеской блокады Ленинграда, и они уже никогда не останавливали свой бег по улицам нашего города. В годы Великой Отечественной войны и блокады Ленинграда трамвайный парк им. Володарского продолжал работать, осуществляя наряду с перевозками пассажиров перевозки продовольствия, военного снаряжения, раненых. Парк понес серьезные потери: умерло от голода и пропало без вести 183 человека, в ряды РККА ушло 169 человек. О героизме трамвайщиков парка им. Володарского свидетельствует мемориальная доска, установленная на административном здании. Она открыта к 50-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

К 1947 году было полностью восстановлено разрушенное войной хозяйство парка и достигнут довоенный уровень выпуска вагонов на линию. Помогали восстанавливать разбитые вагоны предприятия Невского района: заводы "Большевик", "Пролетарский", "Звезда", "Октябрьский вагоноремонтный". С 1958 года значительно увеличивается выпуск подвижного состава, проводятся работы по расширению производственных площадей. В 60 - 70 годы парк стал насыщаться принципиально новыми по системе управления и технически более сложными вагонами.

В парке был создан первым в Управлении диспетчерский отдел. В 1969 году сдана в эксплуатацию пристройка к старому депо, где сейчас на 2-х лентах (4 и 5 путь) осматривается подвижной состав цеха "Профилакторий" с установкой моечных машин наружной мойки вагонов. В 1976 году вступило в строй новое здание отдела эксплуатации с инкассаторским пунктом и сооружением ГО. И все это происходило в 1966 - 1977 годах под руководством директора Мельниковой Елены Юлиановны.

Развивалась социальная сфера. В парке было благоустроенное общежитие, детский сад.

В 1981 году парк торжественно отметил свой 50-летний юбилей и был открыт Музей истории парка.

Окончание на стр. 2.

Окончание.
Начало на стр. 1.

В 1982 году завершено строительство здания главного механика с тяговой подстанцией, гаражом и мастерскими.

1987 год был отмечен для володарцев двумя знаменательными событиями: водитель В. Воейков завоевал второе место на республиканских соревнованиях, а с 1 октября парк первым в городе перешел на бескассовое обслуживание пассажиров.

В 1956 - 1957 годах парк 17 месяцев подряд занимал первое место в социалистическом соревновании между трамвайщиками города.

Почти двадцать лет назад началась компьютеризация рабочих мест. Сейчас в парке 25 автоматизированных рабочих мест, они подключены в локальную вычислительную сеть парка. А 18 автоматизированных рабочих мест передают информацию в Управление предприятия СПб ГУП "Горэлектротранс". Больше всего компьютеров сегодня в отделе эксплуатации. Есть компьютеры в цехах ППР и "Профилакторий", в ОГМе, в техническом отделе. Автоматизированы рабочие места экономистов, инспектора отдела кадров и др.

В марте 1989 года завершилось строительство пункта технического обслуживания вагонов в Рыбацком, которое

является филиалом парка с самостоятельным выпуском подвижного состава по трем маршрутам: 24-му, 27 -му и 44-му.

В парке эксплуатировались в разные годы почти все типы подвижного состава, кроме ЛМ-33 и КТМ. В настоящее время инвентарь составляет 155 единиц пассажирских вагонов и 6 служебно-хозяйственных. Пассажирские вагоны ходят сегодня по 12 городским маршрутам в 4 районах города.

В мае 2006 года внедрена система электронного учета льготных категорий пассажиров при помощи валидаторов.

Сегодня в Седьмом трамвайном парке работает 798 человек. Из них 737 рабочих и 61 инженерно-технический работник.

В этом парке начинали свою трудовую деятельность многие из тех, кто впоследствии стали у руководства других парков и предприятий СПб ГУП "Горэлектротранс". Здесь начинала работать Е.К. Ковалева - теперь она заместитель директора СПб ГУП "Горэлектротранс" по эксплуатации. Трудовую деятельность в этом парке начинали также Б.С. Канторович, А.К. Майоров, В.М. Каупонен, А.И. Сандырев, А.Ю. Ананьев, ставшие впоследствии руководителями трамвайных хозяйств электротранспортного предприятия. Сегодня исполняет обязанности директора парка гл. инженер Сергей Константинович Щербо.

Важную роль в жизни трудового коллектива парка играет профсоюзная организация. Сегодня в ней 91 процент всех работников парка - самый высокий из всех обособленных структурных подразделений предприятия. В профсоюзной организации много ветеранов, чей профсоюзный стаж превышает 30 лет, а 3 работника парка в профсоюзе состоят более 50 лет. С 1977 года профсоюзной организацией бессменно руководит Л. М. Кулик. Профком решает широкий круг вопросов. Среди них защита прав трудящихся, охрана труда, организация отдыха трудящихся и их детей, спортивно-массовая работа, контроль за организацией питания тружеников на конечных станциях. Профком работает в контакте с администрацией парка, что помогает решить многие насущные вопросы.

В канун знаменательного юбилея хочется сердечно поздравить весь коллектив Седьмого трамвайного парка с 75-летием, пожелать работникам парка много новых славных трудовых побед и свершений, а также крепкого здоровья, счастья и благополучия!

Валерий МЕЖОННЫЙ

В подготовке материала использовалась книга "Трамвай и троллейбус", материалы музея 7-го парка.

ФОТО Марины ВЛАСОВОЙ





Бригада цеха ППР



Бригада профилактического ремонта



Рабочие цеха «Профилакторий»



Заготовительный участок



УГМ



**Водитель В.И.Починский,
кондуктор Н.А.Ковалева (ветераны)**



**Водитель Дима Халиков,
кондуктор Катя Дунис (молодая смена)**

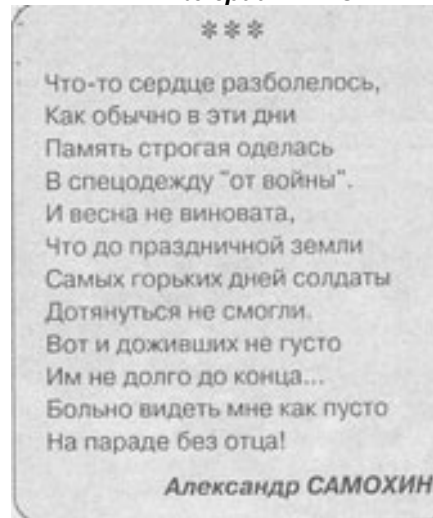
ВОДИТЕЛЬ ТРАМВАЯ ВИНОВНА В ДТП

28 ноября 2004 года на пересечении проспекта Энгельса и Придорожной аллеи произошло дорожно-транспортное происшествие: столкнулись автомобиль марки "Форд", принадлежащий частному лицу, и трамвай ЛМ-68М, принадлежащий СПб ГУП "Горэлектротранс". В результате ДТП автомобилю были причинены механические повреждения. После расследования инцидента Арбитражный суд решил дело в пользу страховой компании, в которой был застрахован поврежденный автомобиль. С предприятия СПб ГУП "Горэлектротранс", которому принадлежал указанный трамвай, были взысканы убытки от ДТП в общей сумме 51 914 рублей. В эту сумму вошли как стоимость ремонта поврежденной автомашины, так и расходы по оплате госпошлины, расходы по оплате судебных услуг.

Таким образом, наше предприятие выступило в роли ответчика. Но в дорожно-транспортных происшествиях выявляется и персональная

неприятность, но и значительные материальные убытки. Поэтому хочется призвать всех водителей электротранспорта соблюдать должностные инструкции и быть предельно внимательными на городских магистралях.

Валерий МЕЖОННЫЙ



ПРОФСОЮЗНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Профсоюзная конференция СПб ГУП «Горэлектротранс» состоялась 24 октября 2006 года и проходила в актовом зале 6-го троллейбусного парка. В работе конференции приняли участие директор СПб ГУП «Горэлектротранс» А.Н. Александров, председатель Комитета по транспорту Правительства Санкт-Петербурга А.М. Дацюк, заместитель председателя этого же Комитета по экономике и финансам О.А. Матвеев, председатель Межрегионального комитета профсоюза Н.А. Леонтьева, председатель профкома Первичной профорганизации ГУП «Горэлектротранс» Н.П. Силина и заместитель председателя И.Н. Резвых. В работе конференции также принимали участие руководители электротранспортного предприятия, парков и служб, делегаты от всех обособленных структурных подразделений.

Из 121 избранного делегата отметилось 107, следовательно, конференция была признана полномочной и начала свою работу. После избрания руководящих органов конференции слово было предоставлено Н.П. Силиной. Воп-

рос на конференции рассматривался только один - о повышении заработной платы работникам СПб ГУП «Горэлектротранс». Нина Павловна в своем обстоятельном докладе убедительно доказала необходимость повышения зарплаты. Нынешняя средняя зарплата на нашем предприятии ниже на 40 процентов, чем в Метрополитене и на 37 процентов - чем в "Пассажиравтотрансе", то есть у других городских транспортников. Это приводит к увольнениям людей с предприятия. Нехватка кадров, в свою очередь, приводит к большому числу сверхурочных смен, отражающихся негативно на здоровье работников. Нина Павловна напомнила, что вопрос о повышении зарплаты ставится в соответствии с Трудовым кодексом, так как было решение трехсторонней комиссии в составе представителя Правительства Санкт-Петербурга, работодателя и профсоюзов. И это решение надо выполнять. Н.П. Силина просила решить вопрос положительно, а также предложила пересмотреть подход к формированию уровня зарплаты на предприятии СПб ГУП «Горэлектротранс».

Директор СПб ГУП «Горэлектротранс» А.Н. Александров в своем выступлении, в частности, отметил, что он выполняет решение трехсторонней комиссии. В феврале нынешнего года зарплата была повышена на 10 процентов, ведется работа и по дальнейшему повышению. Однако средств на повышение зарплаты сегодня у предприятия нет.

После выступлений А.М. Дацюка и Н.А. Леонтьевой, в которых каждый из них выразил собственную позицию (в частности, А.М. Дацюк предложил искать резервы для повышения зарплаты на самом предприятии), делегаты приступили к прениям. Отдельные делегаты позволили себе оскорбительные личные выпады в адрес председателя Комитета по транспорту, что вызвало законное возмущение других делегатов конференции. Вопрос не был решен положительно. И конференция большинством голосов решила создать примирительную комиссию, чтобы решать вопрос о повышении зарплаты в определенном законом порядке.

Валерий МЕЖОННЫЙ

ПАРК К ЗИМЕ ПРИНЯТ

С 20 октября на предприятии начала работать комиссия по приемке обособленных структурных подразделений к зиме. 30 октября комиссия работала в 4-м троллейбусном парке. Руководил комиссией главный инженер СПб ГУП "Горэлектротранс" С.В. Китаев.

Члены комиссии вместе с руководством парка собрались в кабинете директора Н.И. Петрова. Заместитель председателя приемной комиссии, главный механик СПб ГУП "Горэлектротранс" С. Г. Маврин поставил задачу, определил время исполнения, предупредил об ответственности членов комиссии за качество приемки. Теперь ответственность за работу парка в зимних условиях разделяется пополам - между руководством парка и членами приемочной комиссии.

Сергей Грефисович призвал членов комиссии в своей работе быть строгими, но справедливыми. Затем слово для доклада было предоставлено директору 4-го троллейбусного парка Н.И. Петрову. Николай Иванович сообщил, что в нынешнем году парк подготовлен к работе в осенне-зимних условиях лучше, чем в прошлом году, когда комиссия выявила много замечаний. Затем Николай Иванович рассказал подробно о готовности к зиме всех подразделений парка, о выполнении замечаний, которые были высказаны в прошлом году. Директор парка предупредил комиссию, что еще ведутся некоторые незначительные работы, например, еще продолжается утепление ворот. Задержка здесь произошла из-за временного отсутствия материалов. Работники парка также подготовлены к работе в осенне-зимних условиях, со всеми проведены инструктажи. В парке имеется недокомплект работников, особенно в отделе эксплуатации. Вместе с тем удалось сохранить контингент кондукторов и водителей, поэтому острого недостатка этих специалистов не будет. В парке имеется необходимый запас горюче-смазочных материалов. Общую оценку подготовки парка к зиме Н.И. Петров определил как 3,7. Он также выразил уверенность, что парк зиму отрабатает успешно. Затем директор парка кратко рассказал о подвижном составе.

Весь инвентарь на сегодня составляет 176 троллейбусов, в то время как ежедневный выпуск на линию не превышает 120 машин. Имеется переизбыток подвижного состава. Много старых, вышедших свой

срок машин, их можно списать. Но с этим есть проблемы: Комитет по транспорту пока не дает "добро" на это.

В парке есть даже такие машины, которые за весь срок эксплуатации не прошли капитальный ремонт. Сейчас подано на списание 5 машин, можно бы и больше, но пока на остальных нет документов. Для стабильной и равномерной работы парка было бы удобней, чтобы списание старых машин проводилось не группами, как сейчас, а по одной машине в месяц.

Затем, в течение двух часов, приемочная комиссия работала в парке. Проверялся подвижной состав, здания и сооружения, станки и оборудование в цехах и на участках, охрана труда, техника безопасности, обеспечение водой и теплом и т.д.

Проведя необходимую проверочную работу, выявив недостатки, члены комиссии, как и было намечено, собрались для подведения итогов в кабинете директора парка.

Перед подведением итогов председатель комиссии С.В. Китаев напомнил членам комиссии и руководителям парка, что теперь готовность подразделения к работе в зимних условиях будет оцениваться по-другому, чем в прошлые годы. Приемочная комиссия не будет выставлять ни "четверок", ни "пятерок", ни "единиц". Оценки будут следующие: парк полностью готов к работе в зимних условиях, парк готов - при устранении замечаний, наконец, парк не готов к работе зимой. Вот такие три оценочных категории, без выставления "цифровых" оценок, которые, вероятно, субъективны и не вполне точно отражают реальность. Сергей Владимирович еще раз акцентировал внимание членов проверочной комиссии на том, что они теперь будут нести ответственность за работу парка зимой - наравне с его руководством. Поэтому оценки должны быть строгими и справедливыми.

Первым выступил С.Г. Маврин. У него и было больше всех замечаний. Были отдельные замечания при проверке зданий и сооружений. В цехе ремонта машин покрашен на грузоподъемнике инвентарный номер, то же и на ряде оборудования и по другим цехам. Были сделаны предложения - по траншеям - установить лампы дневного света и восстановить защитные сетки. Завершить работы по ремонту траншей. Были замечания по содержанию средств пожаро-

тушения. Отопительная система в цехах - там, где она проходит вдоль окон, покрыта слоем пыли, что снижает ее теплопроводные свойства. В мастерской необходимо сделать ограждение 40-тонного пресса. На механическом участке инструкция по эксплуатации нестандартного оборудования должна находиться на рабочем месте. Было замечание - улучшить складирование на участках. В цехе "Профилакторий" восстановить ограждение теплопунктов. На складе достаточно огнетушителей, но не везде есть инвентарные номера. Работник склада не умеет пользоваться противопожарными средствами. Необходимо организовать обучение. Это замечание характерно и для других парков. Были и другие замечания. На территории - не везде порядок. Есть "медвежьи" углы, которые необходимо прибрать. Остается нерешенным вопрос по опорам воздушной линии, это замечание еще с прошлого года. Рядом с ОГМом на улице полуоткрытый люк. Его надо закрыть до выпадения снега, иначе, прикрытый снегом, он будет представлять опасность. Необходимо прибрать то место, где была труба, которую разобрали. После замечаний С.Г. Маврин отметил, что коллективом парка проделана большая работа, к подготовке к зиме здесь подошли серьезно. Хотелось бы, чтобы были устранены указанные замечания. Далее Сергей Грефисович заявил: "Парк готов к зиме - в той части, которую я осматривал."

Далее выступали другие члены комиссии. По работе техотдела замечаний не было. По складу также не было замечаний. Не было их и по готовности к зиме подвижного состава. Но было одно существенное пожелание, касающееся и других парков, - чтобы документация велась по единой форме, чтобы была единая книга состояния подвижного состава. По охране труда не было замечаний, по отделу эксплуатации также.

Общий итог работы комиссии подвел ее председатель С.В. Китаев. Он отметил, что 4-й парк - один из лучших наших парков. Сергей Владимирович выразил надежду, что замечания будут устранены и не скажутся на работе парка зимой. Срок устранения - 20 ноября. Парк допущен к работе в зимних условиях. Члены комиссии подписали паспорт готовности и замечания, которые необходимо устранить. На этом приемочная комиссия завершила свою работу.

Валерий МЕЖОННЫЙ

ЗАСЕДАНИЕ ПРОФКОМА

Очередное заседание профкома Первичной профсоюзной организации состоялось в конце октября. Главным вопросом был вопрос "О работе профсоюзной организации по сохранению системы оздоровления тружеников предприятия и их семей". Было отмечено, что за последнее время создана система оздоровления трудящихся, налажены контакты с рядом баз отдыха: "Горный орел" и "Золотая нива" на Черном море, под Одессой, "Морской прибор" под Зеленогорском Ленинградской области. Эти места отдыха отличаются тем, что там приемлемые цены. На курорте "Сергеевка" на Черном море хорошее лечение, в частности лечение целебными грязями из лимана. Здесь лечат заболевания позвоночника, опорно-двигательного аппарата.

Профком заводит и новые связи с базами отдыха и санаториями и в других регионах страны и стран СНГ, например с санаторием "Прогресс" в Хосте. Есть несколько адресов в Белоруссии, там хороший отдых и лечение, к тому же недорого. Поездка в Белоруссию для многих трудящихся более приемлема, чем в другие места еще из-за относительной близости этого региона. Многие наши труженики уже отдыхали и лечились на Черном море. Они интересуются, что им предложит профсоюз на следующий год. Профком все время расширяет "сферу отдыха" наших тружеников. Имеются контакты с оздоровительным комплексом "Чайка" в Васкелово, на Карельском перешейке. Эта база расположена в живописном месте, на берегу озера. Здесь можно будет нашим труженикам отдыхать в выходные дни.

Продолжается работа профкома по организации отдыха детей. Детям предлагают отдых в новогодние каникулы в той же "Чайке". Профком предлагает в этом году детям программу, уже "обкатанную" в прошлом году, под названием "Кремлевская елка". В прошлом году такой отдых в Москве в зимние каникулы понравился детям.

На профкоме был также рассмотрен вопрос о чествовании ветеранов профсоюза. Такие чествования уже прошли в нескольких обособленных структурных подразделениях предприятия.



Водители-перегонщики Седьмого трамвайного парка

ПРОШУ СЛОВА!

В последнее время много говорят о том, что не хватает работников. Считается, что основная причина - это маленькая заработная плата. Вторая причина, тоже немаловажная - это не престижность профессии, тяжелые условия труда. Но многие и не подозревают, что одна из причин, а может быть, и самая главная - в том, что люди не могут сработаться с руководством данной структурной организации.

Ведь с их стороны сначала должна быть какая-то помощь, а потом уже наказание. Сейчас помощи редко от кого дождешься, а вот наказывают часто и с удовольствием. А за что? Ведь, может быть, у работника не хватает знаний или профессионализма. Но с ним заниматься не хотят, легче наказать работника, чем помочь.

Некоторые руководители думают, что работа их видна только тогда, когда написана очередная докладная, и работник будет наказан. Люди какое-то время терпят, а потом решаются уйти.

И еще одна причина ухода с нашего предприятия: работники не понимают - ради чего происходят всякие реорганизации, для себя они никаких выгод от них не видят.

Давайте зададим себе один простой вопрос: ради чего мы работаем? Ведь то, что движет каждым из нас, вытекает из наших потребностей. Конечно, на предприятии с большим штатом работников узнать и проанализировать мотивы всех поступков каждого невозможно. Здесь на первый план выходят руко-

водители среднего звена, которые должны помогать работникам, именно сначала помогать, а уже потом наказывать.

Моральный климат на нашем предприятии оставляет желать лучшего. И здесь тоже много причин, начиная от закрытий некоторых структурных подразделений до осознания не перспективности нашего транспорта. Хотя нас пытаются убедить в обратном.

Что будет дальше? Хочется верить, что будет хорошо, хотя с годами эта вера угасает. Сейчас люди работают до тех пор, пока их не сократят, и в основном те, кому осталось немного до пенсии доработать. О патриотизме и речи нет. Работаем, как роботы, по инерции, только для того, чтобы выжить, ни о ком и ни о чем не думаем, даже о выполнении плана. Всех волнует только свой карман. А надо бы подумать о том, как сплотить коллектив на задачи, которые поставлены перед ним, как заинтересовать человека в том, чтобы он хорошо работал. И это должен понимать каждый работник или руководитель любого звена. Если задача поставлена правильно и грамотно, то хороший рабочий с хорошей идеей, которая не лежит в столе, а претворяется в жизнь, может сделать многое.

У нас, к сожалению, часто все происходит наоборот. Может быть, поэтому некоторые работники не хотят ничего делать или предлагать, знают, что их предложения не рассмотрят, даже не выслушают.

А.ОРДИН,
водитель Трамвайного парка №3

Валерий МЕЖОННЫЙ

ДЯДЯ, ДАЙ МИЛЛИОНЧИК!

Многие наши читатели плохо себе представляют, чем занимаются сотрудники Юридического отдела. Сегодня об этом мы попытаемся рассказать, используя материалы, предоставленные юристом Б.А. Лерсиным.

Перед нами "пачка" судебных дел, среди которых можно выделить иски частных лиц к нашему предприятию, поданных после дорожно-транспортных происшествий, в которых были "задействованы" как легковушки "соискателей", так и наши транспортные средства.

Вторая группа дел - это те, где наше предприятие предъявляет иски к частным лицам или фирмам и организациям, которые так или иначе повредили наше "хозяйство": подвижной состав или контактную сеть. Наконец, есть значительная часть таких дел, где наше предприятие предъявляет иски к нашим же работникам, в основном водителям, по вине которых нанесен ущерб электротранспорту.

Бывают дела, рассматриваемые в различных районных судах Санкт-Петербурга, бывают такие, которые рассматривают и в Арбитражных судах. В каждом деле надо либо отстоять в суде суммы ущерба, которые понесло предприятие электротранспорта в результате причинения вреда его хозяйству, либо "привести в разумные нормы" те денежные суммы, которые требуют от нас выплатить участники ДТП, по несшие ущерб от нашего транспорта. Везде дело касается денег. Порой фигурируют весьма значительные суммы в сотни тысяч рублей. Но даже незначительные деньги, в несколько сотен рублей, которые требуем мы выплатить за порчу электротранспорта, должны отстаиваться в судах юристами. И в этом деле не может быть "мелочей" - как бы ни была мала такая выплата, она идет в общую "копилку" предприятия. Ведь на счету должен быть каждый рубль - это залог рентабельной работы.

Юристам, занимающимся подобными делами, надо обладать целым набором универсальных знаний и умений; быстро разбираться в сути любого дела и дать ему четкую юридическую оценку, видеть слабые места "соперника", обоснованно отстаивать собственную позицию; знать законы в их "временном развитии", следить за их изменением, уметь обосновывать свою аргументацию, и многое другое.

Например Арбитражный суд взыскал с ЗАО "Управление инженерных работ" в пользу СПб ГУП «Горэлектротранс» 353 737 рублей за повреждение

кабеля постоянного тока фидера "Сосновая поляна", находящегося на балансе нашего предприятия. Убытки были заявлены от расходов на восстановление кабеля и в виде неполученного дохода от задержки движения трамваев из-за упущенного дохода от реализации билетной продукции.

Дела в судах рассматриваются не сразу. Порой проходят от происшествия до суда месяцы, а иногда годы, в течение которых представители сторон "добывают" необходимые доказательства, проводят экспертизы и т.д. В ноябре 2005 года, например, произошло ДТП, в результате которого трамвай некоторое время не могли ходит, и была упущена выручка от продажи билетов. Виновник ДТП - водитель легковой автомашины. Юрист, ссылаясь на документы, предоставленные ОГИБДД о дорожном происшествии, предъявил виновному иск на 46 846 рублей. Аргументы юриста были неопровержимыми, и суд поддержал его иск в полном объеме. Кроме того, суд с виновника ДТП взыскал судебные расходы.

А вот другое дело - иск "всего" на 676 рублей 86 копеек. Такой счет предприятие выставило нашему же работнику, водителю трамвая. По вине этого водителя трамвай в ДТП был нанесен ущерб на указанную сумму. Стоимость ущерба определяют специалисты-эксперты. Водитель по решению суда должен был выплатить не только эти деньги, но и расходы на судопроизводство.

Следует заметить, что, если в ДТП виноваты водители электротранспорта, то суммы исков необоснованно завышены. Помимо денег на ремонт своей машины, почти любой истец выставит большие суммы "за моральный ущерб". Юристам, основываясь на законах, приходится "умерять" непомерные аппетиты таких "истцов-моралистов".

А вот очередное ДТП, после которого пострадавший истец требовал и оплатить стоимость санаторно-курортной путевки для своего лечения, и даже взыскания убытков в виде выплаты страховой и накопительной части пенсии. Пришлось, ссылаясь на закон, доказывать, что "такой вид возмещения не предусмотрен". Пришлось также доказывать, что ответчик не является в отношении истца страхователем и не обязан за него уплачивать страховые взносы. В результате кропотливого труда юриста на требования потерпевшего "снять" с нашего предприятия большую сумму по данным претензиям суд решил: отказать.

Валерий МЕЖОННЫЙ

СЛУЧАЙ В ТРАМВАЕ

Помню, однажды я ехал в трамвае, Напротив у двери кондуктор, зевая, С лицом беззаботным смотрела в окно, А было, друзья, это очень давно.

Трамвай, не спеша, громыхал по Садовой, играя на солнышке краскою новой, в вагоне сидело немного людей, и каждый был занят заботой своей.

Не помню уже на какой остановке Мужчина с ведром в темно-синей спецовке С пакетом невзрачным все в той же руке Вошел, взял билет и присел в уголке.

А следом в широкие двери трамвая Протиснулась женщина немолодая, Кругом недоверчивый бросила взор, и каждый подумал: она контролер.

И точно: мгновенно листочек контрольный В руках замелькал, будто мяч

баскетбольный,

И голос, лишенный тепла и привета, Уже рокотал: "Приготовьте билеты!".

И каждый с заботой своею расстался И молча минуты своей дожидался.

Лишь слышен был голос и властный,

и важный:

"Я вам, гражданин, предъявите багажный!" "За что? За ведро? Но оно ведь пустое!, к тому же ведро совсем небольшое!"

Он резко ведерко руками вертел и мрачно в пустое ведро глядел.

А я, вероятно, с тоски и позора Запомнил дословно слова контролера:

"А мне все равно, что ведро, что гараж, я жду, гражданин, оплатите багаж".

Однако мужчина остался мужчиной, Не стал он ненужного спора причиной, Не верил в конфликта печальный удел

И молча ведро вместо шляпы надел. Надел и сидит, будто рыцарь тевтонский

В седле, укрываясь за гривую конской.

А наш контролер в темно-синей фуражке Стучит по ведру своим пальцем-костяшкой.

"Алло, гражданин, я сейчас без сомненья милицию вызову без промедленья"

И тынет рукою короткий шнурок, и лезет наружу послушный свисток.

Но тут контролер в прежней позе остался: Реликтовый дедушка в дело вмешался,

Он даже привстал, чтобы было солидно, И твердо промолвил: "Ну как вам

не стыдно!"

"Мне стыдно? Я вас не совсем понимаю, ведь я же работаю, план выполняю!"

"Мы будем просить, чтобы вам непременно был вынесен выговор самый отменный."

И дедушка сел, и в итоге сраженья в вагоне послышался гул одобренья.

Вот так бы всем миром и дружно, и властно вставать за добро непреклонно и гласно и всякое зло непременно бы сдохло, как клоп ненавистный, навеки засохло.

А. КОСАРЕВ

ПОЛЕЗНЫЕ СОВЕТЫ

КОГДА РЕБЕНОК ДЕЛАЕТ ПЕРВЫЕ ШАГИ

Не стоит форсировать события, покупая ребенку ходунки или заставляя ходить, держась за вашу руку. Чтобы ребенок сделал первые шаги, у него должны быть сформированы мышцы и скелет, иначе могут возникнуть костные деформации или разовьется плоскостопие. Если же ребенок уже начал ходить, полезно провести ему у специалиста курс укрепляющего массажа. При этом нельзя надевать на ребенка мягкую обувь (пинетки, тапочки). Обувь для начала ходьбы должна иметь высокий жесткий задник и крепление, которое позволит отрегулировать обувь на ноге, - для этой цели лучше всего подходят ботинки на эластичной подошве.

Андрей БЛИНОВ,
врач-ортопед

КАКИЕ РАСТЕНИЯ ПОДХОДЯТ ДЛЯ ДОМА

Нолина улучшает энергетику, ей не требуется частого полива и специального ухода. Хлорофитум за 24 часа практически полностью очищает воздух от вредных микроорганизмов. Герань полезно держать в спальне: ее запах действует успокаивающе, помогает при стрессах и бессоннице. Есть растения, которые увлажняют воздух, - фиалки, папоротники, цикламены.

Екатерина КОНОВАЛОВА,
ведущая (рубрика "Здоровье")

ЕСЛИ ИЗ КАМЕРЫ ХРАНЕНИЯ В МАГАЗИНЕ ПРОПАЛИ ВЕЩИ

Юристы считают, что, получая на руки ключ и жетон, вы заключаете с магазином устный договор на оказание услуг и теперь за ваши вещи отвечает администрация магазина. Если вас обокрали, вы должны подать заявление, вызвать дежурного администратора магазина и дожидаться, пока приедет наряд милиции. Администрация магазина должна возместить вам убытки. В случае отказа подавайте исковое заявление в суд. Ключ от камеры хранения при этом остается у вас, он станет доказательством кражи.

КАК ЗАЩИТИТЬ ЖИЛЬЕ ОТ ГРАБИТЕЛЕЙ

Надежнее всего поставить квартиру на сигнализацию вневедомственной охраны: 12 тысяч рублей за само устройство плюс ежемесячная плата 200 рублей. Жителям первого и последних этажей лучше всего поставить на окна металлические жалюзи.

КАК ПРАВИЛЬНО ПОЛЬЗОВАТЬСЯ МИКСЕРОМ

При работе с миксером заколите длинные волосы, иначе можете получить травму. Держите миксер вертикально - так вы избежите брызг взбиваемого крема или

теста. При мытье следите, чтобы на корпус не попала влага: мойте только насадки, а корпус протирайте слегка влажной тряпкой.

Анна БРАУН,
домохозяйка

ЕСЛИ ПЛАВЛЕННЫЙ СЫРОК ПРИЛИП К ОБЕРТКЕ

Если плавленый сырок пристал к обертке, в которую завернут, подставьте его под струю холодной воды - фольга легко отойдет. А чтобы сырок легко намазывался на хлеб и не приставал к ножу, вначале опустите нож в кипятки - тогда вы приготовите бутерброд без всяких проблем.

Ирина МЕЛЬНИЧЕНКО,
домработница

КАК АККУРАТНО ПОКРАСИТЬ РАМУ

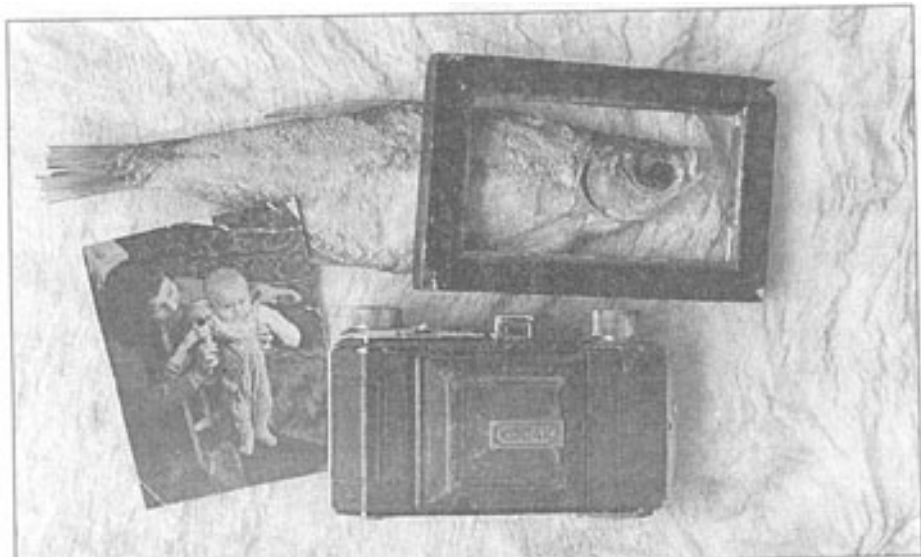
Если у вас под рукой нет специальной клейкой малярной ленты, воспользуйтесь простым "дедушкиным" способом. Нарежьте из не слишком тонкой бумаги полоски шириной 5-6 см, намочите в воде хозяйственное мыло и, намазав им полоски, приклейте их по всему периметру оконного стекла вплотную к раме. После этого можете спокойно красить. Когда краска высохнет, снимите полоски - стекло после покраски останется чистым.

Михаил ПЛОТИЦЫН, домашний мастер (рубрика "Полезные советы")

РОДИВШАЯСЯ В ТРАМВАЕ ДЕВОЧКА ПОЛУЧИЛА ПОЖИЗНЕННЫЙ ПРОЕЗДНОЙ

Родившаяся в варшавском трамвае Душа Измаил получила право бесплатного проезда в городском транспорте на всю свою жизнь. Помимо пожизненного бесплатного проезда для Души, варшавские власти также предоставили право бесплатного проезда всем ее братьям и сестрам до достижения ими 18-летнего возраста.

MIGnews.com



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
Тел. сотрудников: 313-89-54,
2599 (м.)

Отпечатано в типографии
000 "Издательство Русь".
Лицензия ПЛД N2 69-152 от
25.12.1995 г.
190031, СПб., Столярный пер., д.
18/69. Тел.: 315-97-35. E-mail:
jir_rus@mail.ru
Home page: www.rus-izdal.ru

Комп. набор, верстка:
Екатерина Ильина

Подп. в печать 8.11.2006 г.
Тир. 2000 экз. Зак. 187.11