



Juubelijuttu juhatuse esimehe Hugo Linholmiga

Palju väärt töötajaid

Bussikoondis poleks 85 aastat vastu pidanud, kui siin poleks töötanud nii palju tublisid inimesi. Aastakümnete ühele asutusele truusk jääjad on kindlasti selle asutuse patrioosid - küllap on asutus suutnud neile anda midagi sellist, mis on sundinud neid paigale jääma. TAKi juhtkond on tänulik neile inimestele ja rõõmus selle üle, et rohkem kui sajalt töötajal on staaži bussikoondises üle 30 aasta.

Seoses TAKi 85. sünnipäevaga autasustatakse üle 40 aasta töötanud TAKi kuldse teenetelaadiga. Selliseid inimesi on 31 ja neile korraldatakse ka vastuvõtt Raekojas. 71 töötajal on staaži 30-40 aastat, nemad saavad hõbedase teenetelaadi ja on oodatud

“Tallinna Autobussikoondisel on olnud paremaid ja halvemaid aegu, loodame, et läheb üha paremini,” ütleb TAK juhatuse esimees Hugo Linholm.



vastuvõtule Burmani Willasse. “See on meie raudvara, need on väärt mehed ja naised,” ütleb Linholm. “Nad pole käega löönud, firmast ära läinud ka siis, kui meil olid päris raske ajad - kui tehnika oli lagu-

Ta tunnistab, et alguses oli naiste tööle võtmise suhtes ka kõhklusi – kas nad ikka saavad hakkama, ehk lagunevad bussid neil kätte ära või on kodumured nii tähtsad, et on aina vaja töölt puududa. Kõhklused olid asjatud, juhtkond on naistega väga rahul. Bussid ei lagune, naised kergekäeliselt töölt ei puudu. Nii mõneski asjas annavad hoopis meestele silmad ette – nõuavad meesjuhtidelki rohkem korda kabiinis ja konflikt-situatsioonides suudavad ennast paremini talitseda. Meestel läheb kergemini närv mustaks. Ja seda, et hommikune tervisekontroll peaks naisjuhti alkoholi pruukimise pärast liinile keelama, praktiliselt ei ole juhtunud. Linholmi sõnul on bussipark valmis veelgi rohkem tublisid naisi tööle võtma.

Uued bussid tulekul

Agaga mida teeks üks bussiettevõtte ilma bussideta? Lisaks sellele, et asutuses on nii palju väärt töötajaid, on praegu põhjust rõõmustada ka selle üle, et TAK saab järjest uut, kaasaegset tehnikat juurde, samasugust nagu mujal Põhja-Euroopas.

Käesoleval juubeliaastal ostab TAK 40 ja järgmisel aastal 25 uhiuut bussi. Madalapõhjalised, automaatse peatuste teadustamisega sõidukid on mugavad nii sõitjatele kui juhile. Esimesed 10 uut 12meetrilist madalapõhjalist Scania bussi jõuavad TAKi mai lõpus, jaanipäevaks on kõik 40 kohal. Kavas on soetada veel ka 15 kasutatud, kuni kümne aasta

vanust liigendbussi, mis vahetavad välja üle 20aastased vanad sõidukid. Järgmisel aastal saab TAK veel 15 uut madalapõhjalist liigendbussi ja kümme 12meetrilist normaalbussi.

Praegu on TAKi busside keskmine vanus veidi alla 13 aasta. Juhatuse juhataja seadnud ja nõukogu ka heaks kiitnud, et 2009. aastal oleks busside keskmine vanus 10 aastat. Kaugem eesmärk on 7-8 aastat. Mida uuemad bussid, seda parem teenindus ja juhtide töötingimused. Uuem, vastupidavam tehnika teeb ka remondimeeste elu lihtsamaks.

Olemasolevatele bussidele paigaldatakse järjest uut infosüsteemi ja 2008. aasta jooksul peaks ligi 90 protsenti bussidest saama peatuste teatamiseks elektroonsed infotablood ja automaatset hääletusteadustamise seadmed. See teeb ka bussijuhi töö veidi kergemaks.

Uuemad bussid vajavad ka teistsugust hooldust ja sammuammult on ka töökojas tehnikat välja vahetatud – hangitud uusi töstukeid, töövahendeid jm. Viimane suurem investeering oli busside pesumasin.

Närviline liiklus ja viletsad teed

Muredest rääkides ütleb Linholm kõigepealt, et liiklus on läinud nii tihedaks ja närviliseks, et bussijuhtid peavad olema küll erilise närvikavaga inimesed, kui suudavad selles mõllus rahu ja tasakaalu säilitada. Aga et TAKi ülesanne on viisakas teenindamine ning seda ootab meilt ka sõitja, siis tuleb bussijuhtidel olukorrast hoolimata püüda säilitada külma närv. “See on aja märk, et inimesed on läinud närviliseks ja alati ei taheta mõista, millistes oludes bussijuht sõidab,” selgitab Linholm. “Iga pisemgi avari paiskab graafiku kohe segamini. Inimesed kaeba-

vad ega süvenegi sellesse, kui palju või vähe oli hilinemises üldse bussijuhi süüd.”

Suhtlemiseks reisijatega on mõnikord vaja erilisi närvide ja vaoshoitust, aga on juhte, kes suudavad lahendada kõige keerukamadki suhtlemissituatsioonid. Nad on saanud reisijatel ka palju kiitust.

Linholmi hinnangul oleks palju kasu nii reisijale kui bussijuhtidele, kui ühistranspordile oleks rohkem eraldi radu. Kui Pirita teele kavandatud eksperiment ennast õigustab, võib loota edaspidi eraldi radasid ka teistele magistraalidele. Elame, näeme. Autojuhtide kiituseks tahaks öelda, et viimasel ajal on bussijuhtid hakanud märkama, kuidas üha rohkem autojuhte arvestab liikluses bussidega. Kui varem oli tõeline kunsttükki bussiga peatuse taskust välja pääseda, siis mõistab järjest rohkem autojuhte, et eesõigus võiks olla 100 reisijaga bussil, mitte ühe sõitjaga autol. Tasapisi ehk paraneb ka liikluskultuur.

Teine suur ja vana tuttav mure on teede seisukord, mis teeb murelikuks nii busside juhte kui nende remontijaid. Sõidukid lagunevad auklikel, viletsas seisukorras tänavatel ja uued bussid ei pea niimoodi vastu - nad pole ju mõeldud kuumaastikul sõitmiseks. Tempo, millega teid parandatakse, on liiga aeglane.

Ka liikluskorralduse osas oleks nii mõndagi parandada. On kohti, kus bussil on lausa ohtlik manöövrir sooritada, näiteks Pääskülas tagasipöörde koht – buss peab sõitma seal risti üle kahe sõidusuuna. Sinna oleks foore vaja, raha aga polevat, nii sõidetakse riski piiril. Bussijaa- mas oli sama lugu, eelmisel aastal sai see õnneks Tartu maantee remondiga korda tehtud. Linnas on veel mitu sellist kohta, kuhu on

vajalik foorisüsteem.

Sõitjate hinnag meie tööle

Rida aastaid on firma Turu-uuringute AS viinud tallinlaste seas läbi küsitlusi, kuidas ollakse rahul Tallinna Autobussikoondise tööga linlaste teenindamisel. On meeldiv tõdeda, et üldiselt on linnalased jäänud meiega rahule.

See, et oleme aastast aastasse suutnud liinidele suunata uusi autobusse, mis on tehniliste võimaluste poolest tunduvalt reisiratasõbralikumad, on saanud ka küsitluse käigus kõrge hinnangu. Ollakse rahul, et meie bussid sõidavad valdavalt graafiku kohaselt. Et meie bussijuhtid teenivad viisakalt, kannavad korrektset vormiriietust, teatavad peatusi jne.

Väga oluliseks peavad bussisõitjad turvalisust. Ja see on ka üks meie tähtsamaid ülesandeid - pakkuda klientidele ohutut ja turvalist teenindamist.

Vaatamata sellele, et oleme suurendanud töötajate arvu busside sisekoristusel, soetanud uusi seadmeid ja parandanud sisekoristuse tsooni töötingimusi, ei ole reisijad bussisalongide puhtusega rahul.

Alates varastest hommikutundidest hilisõhni on üle linna bussipeatustes inimesed, kes ootavad ning loodavad meie peale, et turvaliselt ja õigeaegselt sihtkohta jõuda. Selle nimel peamegi me kõik töötama: nii bussijuht bussiroolis, liikluskorraldaja dispetšerpunktis, remondimehaanik töökojas kui ametnik kontoriruumis.

Usun kindlalt, et kõik meie töötajad mõistavad: kui sõitjad on meie tööga rahul, jätkab ka Tallinna Autobussikoondis linlaste teenindamist.

Siiri Rebane

Statistikat

- TAKi bussid sõidavad igal tööpäeval 60 tuhat km.
- tööpäeval tehakse 56 bussiliini kokku 5802 reisi.
- kuus teevad meie bussid ~150 tuhat reisi ja teenivad üle 5 miljoni sõitja.
- igal reisel sõidab keskmiselt 33 inimest.
- tiptunnil on liinidel 278 TAKi bussi.
- 2007. aasta mai alguses oli TAKil 341 bussi, neist 213 Scaniat ja 128 Voltot.
- liigendbusse on 142, bussirong 20 ja normaalbusse 179.
- madala põrandaga ehk astme-
- teta sissepääsuga busse on 57.
- Tallinna pikimad bussiliinid on nr. 5 Männiku – Metsakooli 35,53 km ja bussiliin nr. 33 Männiku – Kopli täisringiga 31,9 km.
- 2007. aasta mais oli TAKis 1041 töötajat, neist 622 bussijuhti ja 105 remonditöölist. Võrdluseks: 1931. aastal oli Eestis kokku 200 bussijuhti.
- naisi töötab TAKis 170, neist bussijuhtidena 33.
- üle 20 aasta on TAKis töötanud 226 inimest, neist 71 on töötanud 30-40 aastat ja 30 inimest üle 40 aasta.
- 2006. aastal teenindas TAK 61,9 % kogu Tallinna ühistranspordi-

mahust, TTTK 31,5 % (s.h. trammid 10,3 % ja trollibussid 21,2 %) ning MRP Linna Liinid 6,6 %.

Tallinna ühissõidukites tabati 2007. aasta nelja kuuga 20 945 piletita sõitjat ehk keskmiselt 174 sõiduvartat päevas. Eelmise aasta sama ajaga võrreldes suurenes tabatud jäneste arv 2624 võrra.

Linnakassasse laekus k.a. nelja kuuga trahvidena 5,5 miljonit krooni ning kohtutäiturite nõuete täitmise kaudu lisandus sellele veel 1,6 miljonit.

Piletikontrolöride töö takistamise eest määrati 2007 aprillis 13 trahvi kogusummas 17 400 krooni.

Tallinna ühistranspordi piletimüügi käive oli 2007. aasta nelja kuuga 86 miljonit krooni.

2007. aasta alguses oli Tallinnas 887 eri nimetusega ühistranspordipeatust: bussipeatusi oli 767, trollipeatusi 55 ja tram-mipeatusi 65.

Viru bussiterminali läbib 550 autobussi päevas, tiptunnidel 50 bussi tunnis. Terminali on suunatud 11 Hobujaama dispetšerpunkti liini ja päevas kasutab seda hinnanguliselt 15 000 sõitjat. Terminalis on 6 maa-alust bussipeatust ning 2 maapealset reservpeatust eriolukordade puhuks.

1993. aastal tehti Tallinnas 80 % sõitudest ühistranspordiga ja

20% eraautodega.

1995. aastal tegid tallinlased ühistranspordiga 50% ja sõiduautoga 50% sõitudest.

2007. aastal moodustab ühistranspordi osakaal Tallinnas 30% kõigist sõitudest.

1993. aastal oli Eesti Riikliku Autoregistrakeskuse andmeil Tallinnas registreeritud 112 457 sõiduautot. 1996. aastal oli arvel 148 818 sõiduautot, 21 196 veoautot ja 1860 bussi ning 2006. aastal juba 190 712 sõiduautot, 35 605 veoautot ja 2087 bussi. Võrdluseks: 1930. aasta lõpus oli Eestis 3113 autot ja 550 mootorratast. Autobusse oli 180 ehk 5,7% autode üldarvust. 1933. aasta aprillis

oli Tallinnas registreeritud 474 erasõidu-, 339 takso-, 397 veo-, 19 tuletõrje- ja 3 sanitaarautot ning 45 autobussi.

2007. aasta alguses oli Tallinnas 35 894 tänavavalgustit, neist 30 722 olid moodsad naatrium-kõrgrõhulampvalgustid. 1930. aastal oli Tallinnas 1563 tänavavalgustit, neist 232 gaasi- ja 1325 elektrivalgustusega. Gaasivalgustitest olid 85 õhtu- ning 147 öölaternad, elektrivalgustitest vastavalt 640 ja 683.

Siirje Roht

Jekaterina Širobokova leidis endale täpselt õige ameti

Jekaterina Širobokova töötab bussijuhina neljandat aastat. Varem oli ta raamatupidaja, aga see talle ei istunud. Ent niipea kui ta jõudis bussirooli, tuli kohe ka äratundmine, et see ongi õige amet.

Autot oli ta juhtinud kümme aastat ja sõita ta armastas. Abikaasa märkas, kuidas naisel autosõit sobib ning soovitas minna bussiparki proovima. Samas teab Jekaterina, et mitte kõik mehed ei soosi abikaasa bussijuhiks hakkamise plaani. Ütlevad, et naine bussiroolis ei kõlba kuhugi. Selline suhtumine ärritab Jekaterinat - miks ei kõlba, kõlba vägagi. Kas kellelegi sobib bussijuhitöö või mitte, ei olene soost, vaid isiksuse omadustest. Heale bussijuhile on vaja rahulikku iseloomu,

tähelepanelikkust ja vastutustunnet. Alati tuleb meele pidada, et vead inimesi, mitte puid. Oma isiklike ambitsioone rooli taga välja elada ei saa, see pole elukutse neile, kes pidevalt teistega võistelda tahavad.

Naistele, kel lapsed väikesed, Jekaterina seda tööd siiski ei soovita – põnnidega tegelemiseks jääb vähe aega. Aga kui lapsed juba suuremad ja huvi on, siis tulge aga, julgustab Jekaterina sookaaslast. Nii tegi ta ju isegi.

Pärast mitut aastakümnet asusid esimesed naised taas bussijuhina tööle 1999. aastal.

Kui Jekaterinast sai bussijuht, oli TAKis naisjuhte alla kümne ja naine bussiroolis tekitas sõitjates imestust. Nüüd enam mitte, sest täna töötab TAKis 33 naisjuhti ja sõitjad on nendega jõudnud har-

juda.

Eks mees-sõitjad, eriti vanemad, püüavad ka külge lüüa. Muuhulgas tunnevad kaasa, et oh sa vaeseke, pead sellist rasket tööd tegema ja arvavad, et naine pole ehk endale muud ametit leidnud. Neil on raske mõista, et Jekaterina töötab bussijuhina täiesti vabatahtlikult ja lausa naudib oma tööd. Rohkem meeldivad Jekaterinale pikemad marsruudid, üks lemmikliin on 16. Trollijuhitöö amet meeldiks vähem - naine kardab, et seal läheb üksluiseks, sest liine on vähe.

Esimesel tööaastal oli Jekaterina vahetuse lõpuks palju väsinum



kui praegu. Et teed on selged ja juhtimisele kulub vähem energiat, sõidab ta nüüd mõnuga. Masinaid naine ei kardab ja väiksemate vigade korral lööb käed ise külge.

Jekaterina on usna julge naine ja kui ta üldse midagi kardab, siis purjus reisijaid: nendest ei tea kunagi, millega hakkama võivad saada. Kui öhtusel ajal on peaaegu tühjas bussis kamp purupurjus noori, kes lärmavad ja ropendavad ning vaat et bussigi ära lõhuvad, siis on küll päris õudne tunne.

Ja ega seegi meeldi, et mõned sõitjad on määratud ja haisevad nii, et teistel süda pahaks läheb. Mõnikord on ta selliseid ka sõidukist välja tõstnud.

Hämmastab ka osade sõitjate ebaviisakus. Jekaterina mäletab oma lapsepõlvest, et ikka õpetati - lase väljudud enne maha ja alles seejärel sisene bussi. Aga uste avanedes hakkavad peatustes ootajad teisi välja laskmata kohe ise peale trügima. Selliste trügijate seas on nii noori kui vanu.

Aga üldiselt saab Jekaterina nii sõidu kui sõitjatega hästi hakkama. Vaatamata tõrvatilkade meepotis rahuldab bussijuhitöö teda täielikult. Pealegi asub töökoht kodu lähedal – vaid 10 minutit tulla. Praegu 44-aastane naine usub, et on valmis selles ametis jätkama pensionini, tal pole vähimatki töökoha vahetamise kavatsust.

Siiri Rebane

Johannes Lillemäe esimene buss oli Jumbu

Sellest on möödas juba üle poole sajandi, kui Johannes Lillemäe asus roolikeeramist õppima. 1958. aastal läks noormees tööle tollasesse Tallinna Autobussiparki, töötas siis mõnda aega autobaasis ning alates 1964. aastast sai töökohaks uuesti TAK ja ametiks bussijuht. Ise naljatab nüüdseks pensioni-ikka jõudnud mees, et ega ta muud oskagi.

Busse, millega Johannes töömeheleed alustas, ei anna praegustega võrrelda. "Tehnilisest poolest nagu õõ ja päev," ütleb ta. Esimene buss oli ZIL, mille numbriga praeguseks meelest läinud, aga hüüdnimi oli tal Jumbu. Seejärel hakkasid järjest tulema erinevad Ikarused. Tänapäevased bussid on juhile muidugi mugavamad, kas või auto-maatkäigukastide tõttu, aga midagi oli ligi pool sajandit tagasi ka lihtsam – liiklus oli tollal tunduvalt hõredam.

Praeguse aja üheks omapäraks peab Johannes, et reisijad on

järsku väga "kirjaoskajaks" hakanud. Mis iganes ei meeldi - kui buss hilineb või bussijuht pidurdab, kohe kirjutatakse kaebekiri, põhjusesse süvenemata.

Palga kohta ütleb mees, et sellega elab vabalt ära, virelema ei pea, aga töörežiimi silmas pidades võiks see ikka suurem olla küll. Tavaliselt tõuseb Johannes kell 4.20, aga teinekord on olnud vaja tund varemgi ärgata. Ebamugav ja väsitav muidugi, aga ta ei tunne, et see lausa tervisele oleks mõjunud.

Kui küsida mehel, kas poleks ehk lihtsam näiteks veoautojuht olla - ei peaks vähemalt nii vara tööle minema, vastab ta, et ega vaeva nägemata saa kusagil. TAKi tööle asumise järel rääkis Johannes kümme aastat esimest aastat, et töötab vaid puhkuse ja vahetab siis kohta. Jutuks see jäigi ning ühel hetkel märkas mees, et tal juba 40 aastat staaži TAKis täis. No kui juba nii kaua olnud, kuhu siis enam joosta. Kuni tervis korras, kavatseb Johannes ikka sama tööd edasi teha, pensionile

jäämise plaani küll veel pole.

Noortel meestel soovib ta aga õppida, eriti keeli, temal endal polnud noorena selleks lihtsalt võimalust.

Johannese abikaasa **Velli Lillemäe** on kõik need aastakümned bussijuhitöö elu kõrvalt näinud ja kaasa elanud. Tema arvates mõjutab see amet kindlasti ka peret ning naise jaoks tähendab perekonna- ja graafikujärgne töökäimine samuti elu seadmist graafiku järgi. Öhtul teatrisse minna ei saa, sest mees on tööl, pikemale peole minna ei saa, sest mees peab järgmisel hommikul vara tõusma, kirjeldab naine, aga lisab, et on sellega harjunud.

Velli kinnitab, et küllap mehele see amet ikka sobib. Johannes olevat alati rõõmsameelne, ei kurda ega kiru kunagi. "Kui küsin talt, kuidas päev läks, vastab ta ikka, et mis ta läks - istusin, keerasin rooli," räägib naine.

Siiri Rebane

Sergei Maljušitski täitis oma lapsepõlveunistuse



Sergei Maljušitski käis juba väikese poisina bussikoondises busse uudistamas, sest siin töötas ta onu. Poiss oli masinatest ja inimeste sõidutamisest lausa lummatud. Suureks sirgudes õppis ta aga hoopis arvuti-graafikat ning pärast IT kolledži lõpetamist töötas lisaks erialale mõnda aega ka spordipoes - müüs ja remontis jalgrattaid. Samal ajal bussid aina kripeldasid hinge peal.

Mõned aastad tagasi käis ta uurimas, kuidas bussijuhiks saada, aga siis polnud tal veel piisavat sõidukogemust. Pikkamööda kogunes seegi ning nii sai ta lõpuks tulla D-kategooria kursustele. Ja nüüd on Sergei töötanud viis kuud TAKis bussijuhina. "Nüüd tunnen, et olen oma kohal, lähen hea tujuga tööle, see töö meeldib mulle," räägib ta.

Noor juht sõidab liinidel number 3, 8, 15, 23, 36 ja 39, mõnikord ka muudel. Lemmikliin on 23, sest talle meeldivad pikad marsruudid - saab sõita läbi terve linna ja läbi erinevate piirkondade. Meeldib ka liin number 8 - seal on väga soliidset sõitjad, kes alati tervitavad ja tänavad, kui juht on oma tööd hästi teinud. Kiitust ja tänu kuuleb eriti siis, kui juht ootab, kuni bussile jooksja peale jõuab.

Sergei ütleb, et kui mõni bussijuht ei oota, siis mitte sellepärast, et ta on halb inimene, vaid et ta graafik seda ei luba. Kui igas peatuses ootad, võid graafikust maha jääda.

Kui bussijuht reisijatele läbi mikrofonit head päeva või head öhtu soovib, siis reisijad alati rõõmustavad. Nad vastavad juhile samaga ja soovivad, et töö hästi läheks. "See on väga meeldiv. Palju selliseid inimesi pole, aga nad annavad positiivset energiat," on noor juht juba kogenud.

Maljušitski on bussijuhitöö ametit soovitanud ka sõpradele, aga need kardavad, et see töö on liiga raske, liiga suure vastutusega.

Viie kuu jooksul pole Sergei bussis õnneks mingeid kակუსi või muid ohtlikke olukordi ette tulnud. Mõnikord on Kopli kandis peale tulnud noortekambad, kes ropendavad ja püüavad bussis ölut juua. Neid tuleb läbi mikrofonit korrale kutsuda või kui asi peaks tõsiselt minema, vajadusel politsei või Falcki välja kutsuma. Bussijuht ei tohi liinil juhikabiini järelevalveta jätta ja sellega sõitjate turvalisust ohtu seada. Mõnikord on mõni reisija nii sügavalt magama jäänud, et tavalised äratusvõtted ei toimi. Siis tuleb lõpp-peatuses Falcki appi kutsuda.

Kui Sergeile miski selles ametis ei meeldi, siis see, et kord tuleb hommikul vara, kord öhtul hilja tööle. Öhtused vahetused meeldivad Sergeile rohkem. Eriti raske on öhtuse vahetuse järel mõne päeva pärast hommikusse minna. Kõige varem on Sergei pidanud ärkama kolmveerand kolm. Kui kolm päeva järjest on tulnud ärgata kell 3-4 ja neljandal päeval pool viis, tundub juba, et oh kui kaua saab magada. Noor juht mõnab, et eks see kõik kuulub töö juurde ja pikapeale organism harjub.

Maljušitski arvates on bussijuhid ära teeninud korraliku tasu, sest teevad ühiskonnale kasulikku tööd. Pealinnas on palju sõitjaid ja tihe liiklus, mis teeb töö eriti raskeks. Endistel töökohtadel oli palk parem, Sergei loodab, et tõusevad ka bussijuhtide palgad. Kuigi ega ta praegu ka kurda.

Vabal ajal tegeleb Sergei nüüd sellega, mida õppis - arvutitega. Aga ta ei kahetse, et sellest on saanud vaid hobi, sest amet on tal nüüd just selline, millest lapsepõlvest saati unistas.

Siiri Rebane



Pealiikluskorraldaja Amalia Seeman tahab paigal olla

Kuigi pealiikluskorraldaja Amalia Seeman peab dispetšeri tööd raskeks ja närviliseks, on ta ometi TAKis pea 30 aastat vastu pidanud. "Ilmselt pole ma jooksja," arvab ta. "Aga sellega ei harju kunagi, et vahel tuleb vara tõusta ja vahel saab hilja koju, organism tahaks ikka öösel magada."

Dispetšerite vahetus kestab 12 tundi, kord algab tööaeg kell

5 varahommikul, kord lõpeb pool kaks öösel. Varased ärkamised on väga rasked, tunnistab Amalia. Kui hommikusse vahetusse minna, tuleb tõusta kell pool 4. On juhtunud ka, et uneaega jäi vaid kaks tundi, aga Amalia leiab, et sellega peab lihtsalt leppima. Töökohta vahetada pole tal plaanis, harjutud on nii töö kui kollektiiviga. Kui tervis vastu peab, tahaks jätkata samas ametis. 50aastane naine

ütleb, et ei taha enam joosta või midagi ümber õppida. "Olen see, kes tahab paigal olla," nendib ta.

Küllap ta on tugev inimene, oletab Amalia. Vastu on aidanud pidada ilmselt ka tema Siberi päritolu – seal vaheldusid külmad talved kuumade suvedega, see karastas, ja lapsest saati on ta harjunud kõvasti tööd tegema.

Kui Amalia võrdleb praegust aega varasematega, leiab ta, et vanasti ei esitanud reisijad nii palju kaebusi. "Nüüd tahab inimene oma raha eest maksimumi saada," märgib ta. Kui buss ei jõua õigeks ajaks peatusse, on reisijad kohe varmad kritiseerima, teadmata, et enamasti pole hilinemises süüdi ei bussijuht ega TAK. Tipptundidel on tänavad enamasti üle koormatud,

muidugi on raske siis graafikus püsida. Kui kusagil juhtub avarii, lööb see momentaalselt liikluse ja graafikud sassi.

Väga keeruline aeg oli Amalia hinnangul möödunud suvi, kui bussijuhte oli niigi puudu ja samal ajal tuli veel ka trammiliiklust asendada. Siis oli tõesti raske, ka reisijad pahandasid ning pärast 12tunnist vahetust koju minnes oli tohtu väsimus, meenutab ta. Nüüd on juhte juurde tulnud ning pole trammide asendamise lisakoormust, seetõttu on ka dispetšeritel oluliselt lihtsam. Küllap aitab see vapral naisel bussikoondises ka edaspidi vastu pidada.

Siiri Rebane



Aleksandr Hilleri põhimõte on mitte nuriseda



Kui Aleksandr Hiller ligi 45 aastat tagasi oma elu esimesele töökohale – Mootorisepärimise – õpipõhisiks läks, mõtles ta vaevalt, et seob ennast masinate ja mootoritega pensionipõlveni. Nüüd on lukksepp-keevitaja Sass juba kuus aastat pensionieas, aga koju vedelema jääda pole kavas. "Seni töötan, kuni mind vajatakse," ütleb ta.

Alguses oli Sass autoelektrik, aga pärast sõjaväe kut-

sus töökoja juhataja Hilleri TAKi lukkseppaks. See töö meeldis palju rohkem kui autoelektriku oma ja nii ta jäigi bussiparki sõidukeid remontima. Töö pole ta tervist kahjustanud, seda tunnistab iga kahe aasta tagant tehtav kontroll. Küllap on tervisele hästi mõjunud ka võrkpalli harrastamine ja kalal käigud – igal nädalavahetusel vantsib Sass 10-15 km värskes õhus.

Töökaaslastega on mees rahul, ütleb, et saab ka noortega hästi

läbi, aga neid tuleb kahjuks vähe juurde. Küllap tahavad noored lihtsamalt läbi ajada. Hilleri põhimõte on aga mitte nuriseda, vaid rohkem pingutada – seda soovitaks noortele, kui need pensionäri kuulda võtaksid.

Jah, töö on küllaltki must, aga selle vastu aitab ometi dušš. Kui Sass oma töömeheteed alustas, olid tingimused hoopis viletsamad. Praeguse aja eelis on ka see, et pole taolist plaanitumise närvilist rabelemist ja tagantsundimist nagu nõukogude ajal.

Ka bussid olid vanasti ju hoopis teistsugused, praegused on ikka palju paremini kokku pandud. See tähendab ka, et nad on keerukamad ja lukkseppal on nendega toime tulekuks head pead ning mõtlemist vaja, leiab Sass. Seega võiks busside remontimise töö noorigi kõita. Hiller arvab, et üks võimalus noortele lukksepatööd ligi toomiseks on see, et tuua koolipoisid töökotta ekskursioonile, näidata, kui huvitav on uus tehnika.

Sass ei nurise ka palga pärast, eriti suur pole see ühelgi ajal olnud, aga enam-vähem stabiilne siiski enamasti. Ja taas kord peab mees paremaks lihtsalt rohkem pingutada, mitte kurta.

Siiri Rebane

Peeter Ender lööb busse läikima

Kui Peeter Ender 1990. aastal TAKi tööle tuli, kõlas ta ametinimetusest palju uhkemalt – pesuliini operaator, praegu kutsutakse teda lihtsalt busside pesijaks. 57aastasele raudteekooli haridusega mehele on see elus alles kolmas töökoht, varem töötas ta raudteel ja koondises Auto.

Bussikoondisesse kutsus ta üks kunagine töökaaslane. TAK oli uue busside pesumasina ostmise, sinna oli operaatorit vaja ja nii Peeter tuli. Paarilisi on tal selle ajaga palju vahetunud. Kuigi tööd lausa tervistkahjustavaks ei loeta, oma jälge jätab see tervisele ikka, arvab Ender. Amet on füüsiliselt raske, tuul tõmbab ja ega seda päris soojas toas ka teha saa. Mootori palub Ender juhtidel busse pesemise ajaks välja lülitada, et pidevalt vingu sisse ei peaks hingama. Põhiline busside pesu käib öösel – 100 sõidukit vahetuses. Peeter aga õistest vahetustes ei tööta, nii leppis ta kokku juba bussiparki tülles. Kaks päeva töö, kaks on vaba. Seitse päeva järjest töötada oleks küll väga raske, kuigi siis saaks jälle sama palju puhata ka korraga, arvab ta.

Suvel on kergem, talvel raskem, siis oleks abilisi vaja. Üks tõsine hooajaline töö on bituumenplekkide eemaldus bussidelt, seda koguneb palju, ka talvel, sest naelkummid lõhuvad asfalti. Varem oli vaid suvel vaja bituument eemaldada.

Praegusel tööjõupuuduse ajal oleks kohti küll, kuhu minna, aga

Ender tahab ikka oma ametis jääda. Mida vanemaks saad, seda mugavamaks lähed, et midagi elus muutma hakata, nendib ta. Ja mõned pole kusagil rahul, ükskõik kui palju kohti vahetavad.

Enderit hämmastab, kui kiiresti soditakse uued bussid täis. Eks siis pesula meeskond püüab teha, mis teha annab, et järgmised reisijad taas puhtasse bussi saaks astuda.

Siiri Rebane



Sergei Šalnov: busside koristamine on väga oluline töö

Pärastlõunal, kui kõik bussid liinidel töötamas, näib bussipargis valitsevat täielik rahu. Platsil seisavad vaid üksikud masinad ja pesula värvate taha on kogunenud järge ootama paar sõiduautot, reisibuss ja linnaliinibuss. Bussijuht kasutab sobivalt tekkinud pausi lõunatamiseks.

Mootori ja agregaatide pesukanalil tehakse busse viimastele poririistmetele survepesuga sõit sisse ja kasutame võimalust, et veeremikoristaja Sergei Šalnoviga paar sõna vahetada.

Sergei on seda ametit pidanud nüüdseks üksteist aastat. Autobussikoondises, kus ta remondimehest isa juba ees oli, töötas ta tegelikult juba enne 1986. aastal sõjaväkke minekut. Pärast

armeeteenistust proovis mees erinevaid ametid erafirmades, kuid et sealgi midagi eriti head ei olnud, otsustas bussikoondisesse kindla ameti ja palga peale tagasi tulla.

Siin pandi noormees kohe õõvahetuse koristajate brigadiriks. Muigega meenutab ta, et kõik olid naised, üsna eakad pealekauba. Praegu on kolleegideks nii mehed kui naised, kõik sõbralikud ja abivalmid - kui mõnikord on teineteist vaja asendada, tullaakse alati vastu.

Aastad on möödunud ja muutunud on ka töötingimused. Kümme aastat tagasi oli töömaht tunduvalt väiksem. Tollal ei olnud busside pesemine ka nii aktuaalne teema kui praegu, leiab Sergei.



Nüüd on linnakodanikud nõudlikumaks muutunud ja busside puhutusele pannakse tunduvalt rohkem rõhku. Tema seisukoht on, et bussikoondises ei ole üks töö tähtsam kui teine ja et sõitjale korralikku teenust pakkuda, on ka busside koristamine väga oluline.

TAKi busside pesulas on kaks kanalit busside välipesuks, üks sisekoristuse tsoon ja üks kanal sildade, mootori jms agregaatide pesuks. Päevaks on pesusse

planeeritud 10-15 busse, nendele lisaks tuleb puhastada ka nõu plaaniväliselt liinil määratud bussid.

Ja sõitjatel ikka juhtub: kellel läheb piimapakk katki või kipub magu möllama. Suvisel marjahooajal võib kindel olla, et mõne marjulise mustikakorvi laialiveerenud sisu teised sõitjad üksmeelselt üle kogu põrandale laiali kannavad. Busside koristamine on nagu lõputu ring, ühed muudkui pesuvad, samal ajal teades, et teised määrivad. Vahet ei ole, kas bussid on uued või vanad, soditakse neid ikka ühtemoodi. Eriti määratud ja täiskritseldatud on tagumised istmed. Ja see tülikas näts, mida taskusse ju ei pane, lükatakse lihtsalt istmevahesse.

Suurem ja põhjalikum puhastus võetakse veeremiga ette kevaditi. Päevad on valgemed, riided heledamad ja nii torkab igasugune

mustus teravamalt silma. Juba neljandat aastat korraldatakse põhjalikum kevadine puhastus, et maha pesta talvel kogunenud mustus ja bussid saaks uue puhtama ilme. Sergei ütleb tunnustavalt, et linnas ringi sõites hakkab kohe silma, et teiste firmade linnabussidele nii põhjalikku välipesu ei tehta, seepärast on põhjust uhkust tunda. Tema arvates liigub kõik paremuse poole, võibolla küll mitte nii kiiresti ja kõik pole kohe nähtav, kuid areng on stabiilne.

Üks uuendus, mida praegu katsetatakse, on istmete keemiline puhastus. Ühe normaalsuure bussipuhastamiseks kulub sellisel meetodil 5 tundi, lisaks läheb veel paar päeva kuivatamiseks. Naistele on see töö füüsiliselt raske ja õõvahetustes ei ole selline istmete töötlemine ka võimalik, sest öösel jõuab teha ainult üldist sanitaarpuhastust. Kuid kui iga päev puhastada kas või ainult üks buss, jõuaks aastaga kogu veeremile keemilise puhastuse ringi peale teha, et siis taas otsast alustada. Praegune eksperiment on end igati õigustanud, kindlasti võiks protsessi aja

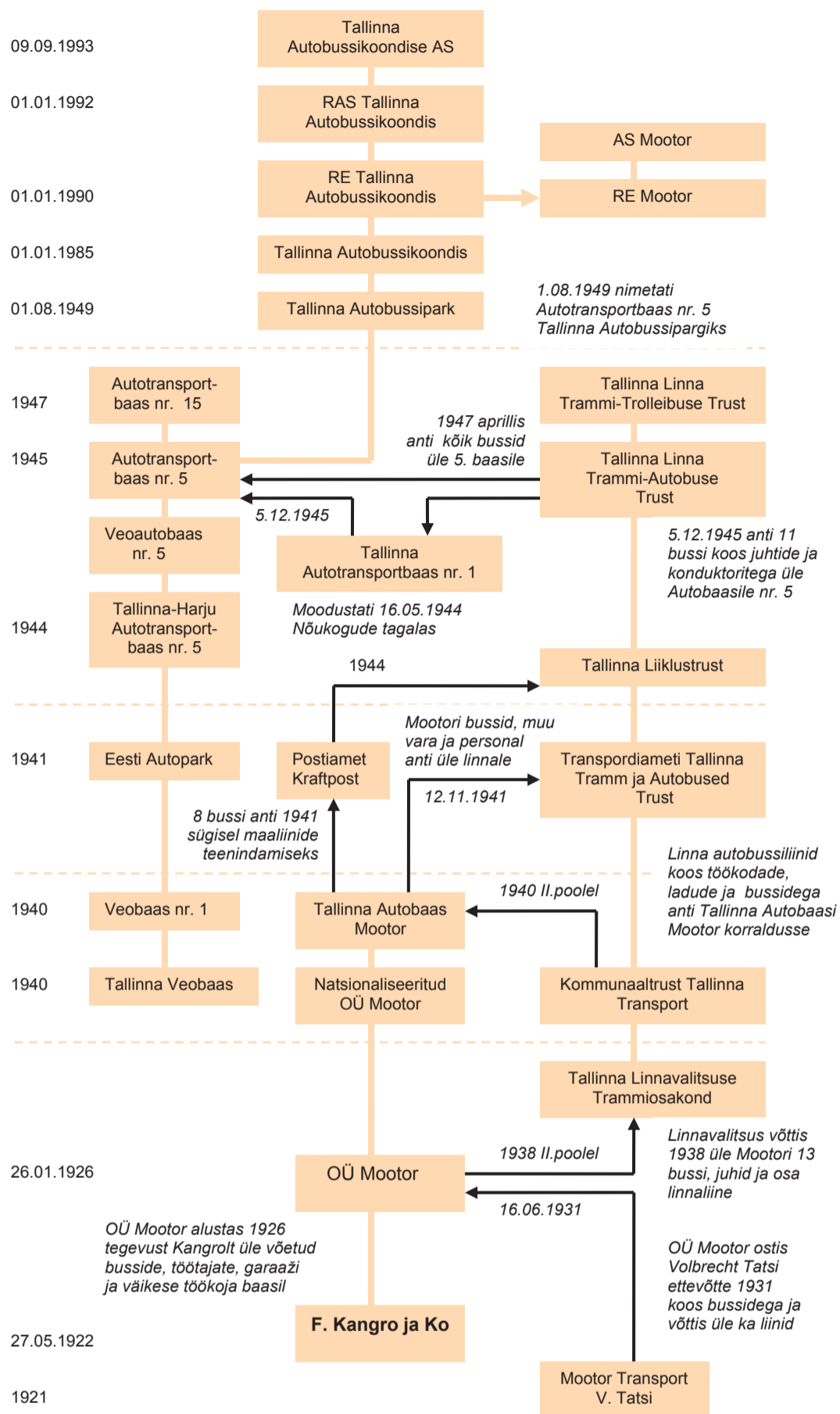
jooksul arendada, näiteks ventilatsioonikohta pealt.

Sergei on igati hakkaja mees oma ametis, täidab ülesandeid südamega ja otsib lahendusi, et töö oleks tulemuslikum. Näiteks teeavad muret uued Volvod, mille kere keskpäigas paiknev väljalasketoru lennutab käivitamisega kogu tolmu ja liiva kõrval seisma bussi salongi ja tekitab niimoodi mõtetut tööd juurde.

Veeremikoristajate töö- ja olme-tingimused on Sergei arvates igati normaalsed, on olemas vastremonditud duširuumid ja koht einestamiseks, toitu saab soojendada mikrolaineahjus. Palk on kindel ja kasvab tasapisi. Ja kui jumal tervist annab, on 38-aastane Sergei valmis seda tööd pensionini tegema.

Anne-Mari Orntlich liikluse planeerimise osakonna projektijuht

Tallinna Autobussikoondise arengulugu



Tallinna Autobussikoondise bussitüüpide loetelu

Bussi mark	Arv	Kasutusaastad	
Ford	20	1926-1931	F. Kangro bussid
Berliet	3	1926-1933	F. Kangro bussid
Graham Brothers	17	1927...	
Dodge Brothers	17	1929-1941	
Chevrolet	2	1928-1933	
Reo	18	1930-1941	
Federal	8	1931-1941	
Scania Vabis	31	1934-1954	
Büssing NAG	16+18	1936-1954	Mootor + TLV
Renault	4	1934-1941	
Volvo	19	1937...	TLV
ZIS-16	7	1941-1954	TLV
trofeebussid	u.15	1944-1954	
furgoonid	u.17	1944-1953	
GAZ 03-30	21	1946-1955	
TA-1, GAZ-651	6	1951-1960	
ZIS-154	81	1949-1961	
ZIS-155	131	1950-1962	
ZIS/ZIL-127	17	1956-1973	
ZIS/ZIL-158	45	1958-1965	
Ikarus-55	17	1956-1966	
Ikarus-60	28	1957-1966	
Ikarus-66	48	1956-1972	
LAZ-695(B,E,I)	225	1958-1978	
LAZ-697E	37	1960-1980	
Ikarus-630	5	1961-1966	
Ikarus-Lux	68	1961-1978	
Ikarus-620	293	1963-1977	
Ikarus-180	68	1967-1983	
Ikarus-556	110+15	1968-1979	Mustamäe + Ülemiste
PAZ-652	12	1967-1976	
PAZ-672	3	1969-1980	
LAZ-695(M,R)	47	1970-1990	
LAZ-697(M,N,R)	84	1970-1990	
LAZ-699R	6	1980-1990	
Ikarus-250	208+20	1971-2001	Ülemiste + Mustamäe
Ikarus-255	118	1973-1991	
Ikarus-260	525+103	1973-2003	Mustamäe + Ülemiste
Ikarus-280	362+23	1975-2003	uued + Saksamaalt
Ikarus-260.27, -260.51	82+8	1981-2003	Ülemiste + Mustamäe
Ikarus-256	104+13	1982-1998	Ülemiste + Mustamäe
Ikarus-283	5	1991-2003	
Ikarus-365	5+3	1989-2001	Mustamäe + Ülemiste
Ikarus-396	1	1990-1997	Mustamäe
Ikarus-415	1	1990-2000	
Ikarus-435	1	1990-1996	
Scania K113CLB, K113CLBAA	9	1990-2003	
Volvo B10M reisibuss	1	1991-2003	
MAN SL200	1	1993 - 1996	
Volvo B58	8	1992-2002	
Volvo B10M-60, B10R-59	20	1992...	
Volvo B10M, B10MA, M10	112	1994...	
Scania BR112 liigendbussid	25	1994-2005	
Volvo B12	2	1994-2003	
Scania CR 112	17	1995...	
Scania BR112	24	1995...	
Scania L113CLB Duple Metsec	76	1995...	
Scania K112CLBAA	1	1996-2003	
Volvo C10-70	1	1996-2003	
Scania N112	6	1996...	
Volvo B10M Carrus City	5	1996...	
Scania CR112 liigendbussid	12	1996...	
Scania N112 liigendbussid	2	1996-2005	
Scania CN112 liigendbussid	6	1997...	
Scania CN112	9	1998...	
Volvo B12 6x2 Star 602	1	1998-2003	
Scania Hess L94 UB	25	1998...	
haagis Hess APM 5.2-13	20	1999...	
Volvo B10M Star 602	1	2000-2003	
Scania Wiima N113CLB	2	2001...	
Scania N113	11	2001...	
Scania CN113	9	2001...	
Scania Hess L94 UB City	14	2003...	
Volvo Säffle B12M	30	2003...	
Scania CL94	15	2006...	
UA6X2/2LB 300 Omnilink			
Scania K 270 UB4X2LB	50	2007...	



