

Юбилейная газета

май 2007 года

Юбилейный разговор с председателем правления

Хуго Линхольмом

Много ценных работников

Вряд ли автобусное объединение продержалось бы 85 лет, если бы на предприятии не было бы таких замечательных работников. Тех, кто десятилетиями верен одному месту работы. Они, несомненно, патриоты своего предприятия. По-видимому, и предприятие смогло им дать нечто такое, что способствует постоянству. Руководство объединения выражает благодарность этим людям и радо тому, что стаж более ста работников в автобусном объединении превышает 30 лет.

В связи с 85-летием Таллиннского автобусного объединения тех, кто проработал более 40 лет награждают золотым знаком ТАК. Таких работников 30, для них будет также организован прием в Ратуше. У 71 работника стаж 30-40 лет, они получают серебряный знак за заслуги и приглашены на прием в виллу Бурмана. "Это наше достояние, они достойные мужчины и женщины" – говорит Линхольм. "Они не махнули рукой на фирму, не ушли, когда у нас были трудности – техника разваливалась, работа не была столь привлекательной". Если десятая часть работников имеют такой длительный стаж, значит это достойное учреждение,



"Таллинское автобусное объединение знало хорошие и трудные времена, надеюсь, что теперь дела пойдут все лучше и лучше" – говорит председатель правления предприятия Хуго Линхольм.

домашних проблем отсутствовать на работе. Как показало время, опасения были напрасными, руководство женщинами довольно. С автобусами – порядок, без серьезных причин работу не пропускают. Во многом женщины даже превосходят своих коллег-мужчин – требуют от них порядка в кабине, лучше справляются с конфликтными ситуациями. Мужчины легче выходят из себя. Практически нет случаев, чтобы утренний контроль здоровья запретил выход на линию из-за употребления алкоголя женщине-водителю. По словам Линхольма, автобусный парк готов принять на работу еще больше женщин.

На подходе новые автобусы

Разумеется, автобусное предприятие без автобусов существовать не может. К радости оттого, что у нас так много хороших работников, прибавляется радость и оттого, что ТАК пополняется новой современной техникой, такой же, как и в других странах Северной Европы. В этом юбилейном году ТАК приобретет 40 и в

следующем году 25 совершенно новых автобусов. Низкопольные, с автоматическим объявлением остановок, автобусы удобны как для пассажиров, так и для водителей. Первые 10 новых 12-ти метровых низкопольных автобусов Scania придут в Таллинн в конце мая, а к Иванову дню на месте будут все 40. В плане купить еще 15 использованных, не старше 10 лет сочлененных автобусов, которые

заменят автобусы, отработавшие более 20 лет. В следующем году предприятие получит еще 15 новых низкопольных сочлененных автобусов и десять 12-ти метровых обычных автобусов.

Сейчас средний возраст автобусов Таллиннского автобусного объединения немногим менее 13 лет. Правление поставило перед собой цель, которую одобрил и совет, к 2009 году в использовании не должно быть автобусов старше 10 лет. В перспективе намерены достичь 7-8 лет. Чем новее автобусы, тем лучше обслуживание и условия работы водителя. Новая, надежная техника упрощает и жизнь ремонтников.

В имеющиеся автобусы устанавливаем новые инфосистемы, и в течение 2008 года почти 90% автобусов будут снабжены электронными табло с названиями остановок и приборами автоматического объявления остановок. Это облегчит и работу водителей. Новые автобусы требуют и более современного обслуживания, шаг за шагом и в мастерской происходит замена техники – куплены новые подъемники, инструменты и т.п. Последнее крупное приобретение – мочная машина для автобусов.

Нервное движение и плохие дороги

Говоря о проблемах, Линхольм в первую очередь констатирует, что движение стало столь плотным и нервным, что у водителя должна быть особая нервная система, чтобы сохранять в этой сутолоке спокойствие и равновесие. Поскольку задача ТАК – вежливое обслуживание, которого от нас ожидают пассажиры, то водителям в любой ситуации необходимо сохранять хладнокровие. "К сожалению, это примета времени, что люди стали нервными и не всегда стараются понять, в каких условиях водитель ведет автобус – поясняет Линхольм. "Даже самая незначительная авария на дороге, тотчас же выбивает автобус из графика. Люди жалуются, не углубляясь в то, есть

ли в опоздании вина водителя".

Иногда для того, чтобы общаться с пассажирами от водителя требуется немалая выдержка, но у нас много водителей, которые справляются с самыми сложными ситуациями. Пассажиры их хвалят.

По оценке Линхольма, было бы много пользы пассажирам и водителям, если для общественного транспорта будет больше отдельных полос. Если эксперимент, намеченный в Пирита, себя оправдает, то в дальнейшем можно надеяться на то, что отдельные полосы появятся и на других магистралях. Поживем, увидим. В адрес водителей автомашин, хочу сказать добрые слова. Дело в том, что водители автобусов стали замечать, что все больше автоводителей считаются с автобусами. Если раньше автобусу с остановки было очень сложно выехать, то постепенно все больше автомобилистов начинают понимать, что преимущество у автобуса с сотней пассажиров, а не у автомобиля с одним водителем. Так, что можно сказать, что культура движения понемногу повышается.

Вторая большая и старая проблема – состояние дорог. Оно заботит как водителей, так и ремонтников. Автобусы от езды по выбоинам ломаются. Новые машины, вообще, к таким условиям не приспособлены. Дороги ремонтируют слишком медленно.

Кое-что можно исправить и в организации движения. Есть места, где автобусу опасно маневрировать, например, в Пяэскула на развороте – автобус там должен пересечь два направления движения. Изменить ситуацию может установка светофора, но на это нет денег, так и продолжем рисковать. Аналогичная ситуация была у автобусного вокзала, в прошлом году, к счастью, в ходе ремонта Тартуского шоссе она исправлена. В городе остается еще несколько подобных мест, где нужны светофоры.

Как пассажиры оценивают нашу работу

Уже несколько лет фирма АО Tuguvõrgute проводит среди таллинцев опрос, выясняя их мнение по поводу того, как Таллинское автобусное объединение обслуживает городские линии. "Приятно констатировать, что в целом горожане нами довольны" говорит Линхольм.

"Участники опроса также удовлетворены тем, что ежегодно мы выпускаем на линии новые автобусы, которые по своим техническим возможностям комфортнее для пассажиров. Они отмечают также, что наши автобусы, как правило, соблюдают график движения, водители вежливые, носят корректную форменную одежду, объявляют остановки и т.д. Большое значение для пассажиров имеет защищенность. Это одна из наших главных задач – предлагать клиентам безопасное и защищенное обслуживание".

Несмотря на то, что предприятие увеличило количество людей, убирающих салоны автобусов, приобрело новое оборудование и улучшило условия труда в зоне внутренней уборки, пассажиры считают, что автобусы не достаточно чистые.

Начиная с раннего утра и до поздней ночи на остановках стоят люди, которые надеются на Таллинское автобусное объединение, чтобы комфортно и своевременно добраться до нужного им места. "Во имя этого мы и должны работать: водитель за рулем, организатор движения в диспетчерском пункте, механик-ремонтник в мастерской и служащий в конторском помещении.

Я уверен, что все работники понимают: если пассажиры довольны нашей работой, то Таллинское автобусное объединение и в дальнейшем будет продолжать обслуживание горожан".

Сийри Ребане

Статистика

- Автобусы Таллиннского автобусного объединения каждый рабочий день проезжают 60 тысяч километров.
- Каждый рабочий день на 56 маршрутах осуществляется 5 802 рейса.
- За месяц наши автобусы делают около 150 тысяч рейсов и обслуживают более 5 миллионов пассажиров.
- Каждым рейсом перевозится в среднем 33 человека.
- В час пик на маршрутах находятся 278 автобусов Таллиннского автобусного объединения.
- В начале мая 2007 года у Таллиннского автобусного объединения был 341 автобус, из них 213 автобусов марки Scania и 128

- марки Volvo.

- Сочлененных автобусов 142, автобусов-поездов 20, нормальных автобусов 179.
- 57 автобусов – низкопольные, то есть вход без ступенек.
- Самыми протяженными маршрутами в Таллинне являются – маршрут № 5 (Männiku – Metsakooli) – 35,53 км, и маршрут № 33 (Männiku – Kopli) – 31,9 км.
- По состоянию на май 2007 года в Таллинском автобусном объединении работают 1041 работник, из них 622 водителей автобусов и 105 ремонтных рабочих.
- В Таллинском автобусном объединении 170 женщин, 33 из них -

водители автобусов.

- 226 человек проработали в Таллинском автобусном объединении более 20 лет, 71 из них проработали 30-40 лет, и 30 - более 40 лет.
- За 4 месяца 2007 года в общественном транспорте было задержано 20 945 безбилетных пассажиров, то есть в среднем 174 человека в день. По сравнению с тем же периодом предыдущего года количество «зайцев» увеличилось на 2 624 человека.
- В Городскую кассу за 4 месяца поступило 5,5 миллионов крон штрафов, судебные исполнители взыскали еще 1,6 миллиона.

- За воспрепятствование работе контролеров в апреле было назначено 13 штрафов на сумму 17 400 крон.
- Оборот продажи билетов для проезда в общественном транспорте за 4 месяца составил 86 миллионов крон.
- В начале 2007 года в Таллинне было 887 остановок общественного транспорта с различным названием: 767 автобусных остановок, 55 троллейбусных остановок, 65 трамвайных остановок.
- Через Вирусский автобусный терминал за день проезжают 550 автобусов, в час пик – 150 автобусов в час. В терминал направлено 11 маршрутов диспетчерского пункта Нобујаата, и в день их использует

- 15 000 пассажиров. В терминале 6 подземных автобусных остановок и 2 наземные резервные остановки на случай чрезвычайных положений.
- В 1993 году в Таллинне 80 % поездок совершено на общественном транспорте и 20% на личных автомашинах. В 1995 году соответственно 50 % и 50%. В 2007 году доля общественного транспорта составляет лишь 30 %.

- По данным государственного авто-регистратора Эстонии в 1993 году в Таллинне было зарегистрировано 112 457 автомашин. В 1996 году на учете было 148 818 автомашин, 21 196 грузовиков и 1 860 автобусов, а в 2006 году уже 190 712 автомашин, 35 605 грузовиков и 2 087

автобусов.

- В начале 2007 года в Таллинне было 35 894 фонарей уличного освещения, из них 30 722 современные натриевые лампы высокого давления.

Сирье Рохт



27 лет у руля автобусного движения



По словам Мати Мяги, который 27 лет возглавлял Таллинское автобусное объединение (ТАК), за эти годы пережито многое, были трудности и радости. Сегодня мы можем говорить об истории предприятия и одновременно об истории регулярного городского автобусного движения, которая началась в 1922 году.

Общественный транспорт мы давно воспринимаем как естественную составляющую нашей ежедневной жизни. Город развивается и меняется. Это ставит новые и новые задачи перед организаторами общественного транспорта. Жизнь заставляет нас идти в ногу с изменяющимися представлениями общества и растущими требованиями пассажиров к автобусному обслуживанию. Для объединения это означает, как соответствие развитию автобусной промышленности, так и необходимость постоянного обучения кадров и улучшения условий труда работников.

Все эти годы прошли под знаком борьбы за сохранение и развитие автобусного объединения. Автобусный парк выжил в самое трудное время. На сегодняшний день мы имеем успешно действующее предприятие, на котором трудятся 1058 человек. Выпускник автотранспортного факультета Таллиннского политехнического института Мати Мяги пришел на пост руководителя автобусного объединения в 1980 году, оставив свою прежнюю работу в качестве первого заместителя генерального директора АО Tallinna Autoveod. Тогдашняя команда – Мати Мяги, Хуго Линхольм и Юри Ныммсалю – работают до сих пор. В 1981 году в руководство вошел директор по строительству Кальмер Суле, в 1990 году – директор по персоналу и быту Иллари Киккас, в 1994 году – директор по развитию Койт Казватс. Благодаря этой команде,

и сильным руководящим кадрам среднего звена, из автобусного объединения сформировалось такое предприятие, которое мы имеем на сегодняшний день. Свой вклад внесли

также директор по экономике Тийу Парело и директор по движению Тийт Ориссаар.

Для Таллиннского автобусного объединения характерно, что люди работают здесь годами, даже десятками лет. «ТАК работает 24 часа в сутки круглогодично, такое учреждение нуждается в спокойном отношении» – говорит Мяги. «Те, кому терпения не хватает, у нас не задерживаются, уходят на другую работу. Из молодых специалистов ТАК вырос ряд известных руководителей производства, например, Яан Лепп возглавляет крупную фирму логистики DFDS Transport, Аллан Элеранд занимает руководящий пост в охранном концерне Falck».

Многие годы основные проблемы были связаны с автобусами и водителями автобусов. В 80-е не хватало водителей, чтобы облегчить ситуацию, построили общежитие, детский сад и спортзал. Сейчас эта проблема опять обострилась, хоть начиная с той же точки: строительства общежития. Наши коллеги в Риге уже строят.

По словам Мяги, водители автобусов являются интеллигенцией рабочего класса, за свою ответственную работу они должны получать достойную заработную плату. Это помогло бы избежать оттока квалифицированных кадров. В советское время зарплата водителей автобусов по сравнению с другими рабочими была пропорционально больше. В настоящее время мы стараемся эту пропорцию изменить в пользу водителей автобусов, в итоге вернулся целый ряд водителей автобусов из уехавших за границу.

Об автобусах

Когда появились первые автобусы марки Ikarus, наша цель состояла в том, чтобы заменить российские автобусы и обслуживать горожан на автобусах венгерского производства. У них был лучше корпус – более просторный салон и широкие двери, это было удобнее для пассажиров, по прочности они также превосходили своих предшественников. С той поры ТАК использовал более 10 типов автобусов Ikarus, и более тысячи произведенных в Венгрии автобусов. Несмотря на то, что в течение многих лет эти машины были лучшим вариантом для организации городского транспорта, время заставило нас искать более современные решения. Когда появилась возможность замены автобусов Ikarus на автобусы марки Scania и Volvo, стали

интенсивно искать для этого решения и средства.

Таллинское автобусное объединение в советское время было можно сказать опытным хозяйством для завода Ikarus. Этому сопутствовало получение вне очереди и запасных частей. Люди, жившие в советское время, знают, как это было важно. Поскольку ТАК имел тогда самый большой опыт по эксплуатации этих автобусов в Советском союзе, нам на апробацию давали многие технические новинки. Рынок СССР был велик, проблем со сбытом продукции не было, технический уровень автобусов марки Ikarus по сравнению с продукцией западных производителей стал отставать.

В середине 1980 годов завод Ikarus производил около 13 000 автобусов в год, большинство из них направляли в Советский союз. Они были популярны и в других социалистических странах. В 1980 году ТАК получил одновременно 60 автобусов. Во время олимпийской регаты на них возили спортсменов и гостей. Мяги вспоминает, что, когда олимпийские игры закончились, полы автобусов от мытья вздулись. Они были изготовлены из опилочных плит и не переносили постоянной влаги, но приказ был мыть их каждый день.

Советский союз давал Венгрии нефть, отсюда в ответ получали автобусы. Когда Эстония восстановила независимость, она осталась в стороне от этого обмена, и эстонские автобусные предприятия попали в тяжелую ситуацию. Не оставалось ничего иного, как самим производить автобусы. В 1993 году начал работать завод Tartu Baltscan. Его учредителями и собственниками были Scania (41%), Tartu Autoremonditehas (44%) и TAK (15%). Прерванное в 1990 году поступление новых автобусов для городских линий в Эстонии возобновилось лишь через пять лет, именно за счет автобусов, произведенных на заводе Baltscan. Конструируя вместе со специалистами Scania новый автобус, эстонцы в те бедные времена думали в первую очередь о том, чтобы он был по возможности дешевым. Первый автобус был произведен в Тарту в 1995 году. Сейчас он уже проехал более миллиона километров и не проявляет видимых признаков усталости.

Несмотря на то, что у TAK было лишь 15% акций фирмы Baltscan, мы имели решающее слово в вопросах развития предприятия. Например, по инициативе TAK было налажено производство автобусов-поездов, которые нужны были для перевозки больших потоков пассажиров.

В 2001 году эстонское государство решило прекратить поддержку производства автобусов для городских линий. Завод приватизировали, пере-

профилировали на производство пригородных автобусов, и он под именем OÜ Baltcoach продолжает выполнение заказов, в основном, для стран Европы.

Уже в 1922 году в Эстонии пришли к убеждению, что для того, чтобы иметь автобусное движение, нужно быстро наладить свое отечественное производство автобусов. Тогда из других стран в Эстонию привозили шасси и надстраивали на них автобусные корпуса. Жаль, что прекратилось на основе такой же логики возобновленное в Тарту в 1990-е годы производство городских автобусов для местного рынка, Эстонии.

Если в советское время была проблема нехватки автобусов, то теперь не достает денег на то, чтобы заменить все старые автобусы на новые. Требования сегодняшнего дня к общественному транспорту вынуждают искать современные решения. С помощью города Таллинна решен вопрос о финансировании покупки 65 автобусов через инвестиционный банк Северных стран. Новые автобусы, которые приобретаем в этом и следующем году, современные низкопольные автобусы – важный шаг в развитии предприятия. «Надеемся, что такое финансирование продолжится и в последующие годы» – говорит Мяги. «Это позволит заменить старые автобусы, а наше автобусное движение станет экологически более чистым и более дружелюбным по отношению к окружающей среде. Таким образом, мы внесем свой вклад в инициированный Таллинном конкурс избрания самой зеленой столицы Европы». Последние 15 автобусов из 65, будут новые «гармошки». Они поступят в 2008 году и уже с моторами Euro 5. Из 343 автобусов, имеющихся сейчас, 156 – были куплены совершенно новыми.

Помощь Германии и Финляндии

Одним из сложных периодов нашей истории было начало 90-х годов, когда в следствие произошедших в СССР политических изменений, Таллинн более не получал автобусы Ikarus, а для покупки их на Западе не было денег. Непосредственно перед восстановлением независимости Москва прекратила поставку, как новых автобусов, так и запасных частей к уже имеющимся. В течение 5,5 лет, с 1990 года до августа 1995 года, ТАК не получил ни одного нового городского линейного автобуса. Надо было справиться с теми, что были. Из-за отсутствия средств мы не могли купить даже использованные автобусы. В эти трудные годы нас спасло получение использованных автобусов Ikarus из Германии. После объединения Германии, и в восточной части страны

стали использовать автобусы марки Mercedes. Автобусы Ikarus были уже не нужны, но они были в лучшем состоянии, чем те, которые были у нас. Они же ездили по хорошим немецким дорогам и были построены несколько иначе, чем автобусы, изготовленные для СССР. Благодаря личной помощи посла Германии Хеннинга фон Вистинггаузена, в 1991-1993 годах в Восточной Германии были приобретены 23 использованных автобуса вместе с запчастями. В 1991 году город Шверин подарил несколько использованных автобусов, в 1992 году Шверин, Лейпциг и Цвикау также передали 18 использованных хорошо отремонтированных автобусов. «Гамбург, где никогда не было ни одного автобуса Ikarus, выкупил у дрезденской автобусной фирмы старые автобусы и подарил их вместе с запчастями Таллинскому автобусному объединению» – вспоминает Мяги. «У нас в ту пору каждые три недели был большой праздник – прибывали посол и журналисты, а перед виллой Бурмана выстраивались в очередную раз доставленные автобусы.

«Они были использованные, но новые западного производства автобусы были нам не по карману, а завод Ikarus больше не помогал – мы были ничейной землей. Так что, подарки нас сильно выручили», говорит Мяги. В это же время ТАК подготавливал проектирование нового автобуса, который планировали производить в Тарту.

В 1992 году Хельсинки подарил Таллинну 8 использованных автобусов марки Volvo-Wiima. Эта помощь пришла вовремя, так как наши автобусы были уже старые. Подаренные финнами Volvo стали первыми автобусами автоматической коробкой передач, которая делает вождение более удобным.

В связи с подарком города Хельсинки, Мяги вспоминает такую историю. Он отправился в Таллинское городское собрание, чтобы получить необходимую подпись на письме-просьбе к горсобранию Хельсинки, именно в тот день, когда российские танки были уже практически в Таллинне. У входа он встретился с тогдашним председателем горсобрания Андресом Корком

и мэром Таллинна Хардо Аасмяэ, которые направлялись в Мууга. Аасмяэ сказал: «Ты что сумасшедший? Танки уже в Мууга, а ты про какие-то автобусы говоришь». Однако нужную подпись Мяги все же получил, автобусы позднее, тоже. Теперь при встрече с Аасмяэ всегда вспоминается эта история с подписью.

По-прежнему в правлении

По словам Мяги, все годы независимости шла борьба за существование Таллиннского автобусного объединения. Дело это нелегкое. Откуда у человека берутся силы, чтобы так долго руководить таким большим и сложным предприятием? «Коллектив был так настроен, что все в одной упряжке, цель – двигаться вперед давала силы» – отвечает он. «Нагрузка была действительно велика, но работа так захватывала, что даже стареть было некогда» – отвечает Мяги.

В январе этого года совет предприятия продлил срок полномочий правления TAK в составе Мати Мяги, Хуго Линхольм и Юри Ныммсалю, еще на три года. Мяги взвесил, стоит ли продолжать работу с прежней нагрузкой, посоветовался с врачами, и решил, что выставлять свою кандидатуру на пост председателя правления он больше не станет. Он предложил совету назначить новым председателем правления Хуго Линхольма. Совет с предложением согласился, и с 1 февраля 2007 года на этом посту работает Линхольм. Совет предложил Мяги продолжить работу в качестве члена правления, что Мяги и делает.

Большую нагрузку на работе помогал уравнивать спорт, которым он начал увлекаться еще в школе, затем поддерживал спорт как руководитель фирмы. Команды Таллиннского автобусного объединения, как в предшествующее советское время, так и в восстановившей независимость Эстонии, успешно конкурируют со спортсменами других предприятий.

Сирье Рохт
Сийри Ребане



Первые прибывшие из Шверина автобусы 21 декабря 1991 года перед виллой Бурмана.

В 2007-2008 годах автобусы получают модное оборудование

В мае 2007 года завершилась техническая подготовка к интегрированному Евросоюзом проекту общественного транспорта CIVITAS SMILE для внедрения приоритетных систем и установки инфосистем в общественном транспорте Таллинна.

Госзаказ на закупку приоритетных систем и инфосистем для таллиннского общественного транспорта получила шведская фирма AB Thoreb. К 31 мая 2008 года работы должны быть завершены.

Речь идет об автоматической системе, которая при приближении автобуса к перекрестку автоматически включает зеленый свет. Проектом по приоритетным системам общественного транспорта в Таллинне будет охвачено 26 перекрестков, 63 автобуса Таллиннского автобусного объединения и 48 троллейбусов Таллиннского трамвайно-троллейбусного объединения.

Кроме этого в ходе реализации проекта 235 автобусов и 20 прицепов Таллиннского автобусного объединения, 52 трамвая и 86 троллейбусов Таллиннского трамвайно-троллейбусного объединения, а также 27 автобусов фирмы MRP Linna Liinid будут оборудованы системами для информирования пассажиров, а уже имеющиеся системы, будут дополнены и обновлены. Система состоит из современного бортового компьютера, наружного и внутреннего информационного табло и системы автоматического информирования об остановках.

Поступили новые автобусы

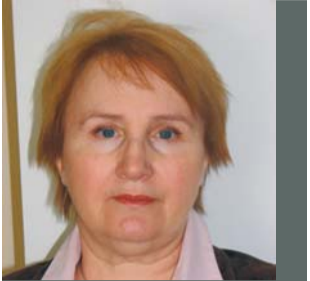
Весной 2007 года в Таллинн поступят 40 низкопольных обычных автобусов Scania K 270 UB4X2LB. Автобусы изготовлены в Польше на заводе Scania, они имеют турбо-дизельный двигатель класса Euro 4 мощностью 270 лошадиных сил (198 kw) и шестискоростную автоматическую коробку передач ZF, 31 сидячее место и 57 стоячих мест. Это первая партия из 65 автобусов государственного заказа 2006 года, остальные 25 автобусов – 10 обычных и 15 сочлененных будут готовы в 2008 году.

Быстрое развитие продолжается. Сочлененные автобусы, которые поступят в 2008 году, уже будут иметь двигатель класса Euro 5 и соответствовать более строгим требованиям охраны окружающей среды. Качество дизельного топлива так же быстро совершенствуется, содержание в нем серных веществ из года в год значительно уменьшается.

Фотографии: Первые автобусы, поступившие с завода в Эстонию, перед представительством Scania Eesti.

Сирье Рохт

Исследование мнения таллиннцев об общественном транспорте



В конце 2006 года АО Turu-uuringut провело исследование мнений таллиннцев об общественном транспорте. Подобный опрос проводят уже в восьмой раз. В конце каждого года во всех частях города опрашивают жителей Таллинна, начиная с 15 лет. В исследовании участвовали 500 человек. Такое количество опрашиваемых по определенным правилам изучения общественного мнения обеспечивает репрезентативный обзор поведения и точек зрения жителей всего города.

Общественный транспорт в Таллинне последовательно из года в год получает высокие оценки. В конце 2006 года 86% таллиннцев отметили, что в течение

года они, кто реже, кто чаще, но пользовались общественным транспортом. Для 59% горожан общественный транспорт – основной способ передвижения. Этот процент практически стабилен в последние годы. Около трети жителей, в основном, передвигаются на автомобилях, этот показатель также весьма постояен уже 4-5 лет.

На основании приведенных выше результатов, можно сказать, что мы имеем дело с примечательной последовательностью. Так, в среднем 45% тех, кто пользуется общественным транспортом, ежедневно ездят на автобусе, притом, что, если есть выбор из всех видов общественного транспорта, в среднем 60% пассажиров отдадут предпочтение автобусу. Стоит отметить, что в Таллинне налицо большое перекрестное использование имеющихся видов транспорта – более половины тех, кто часто ездят на трамвае и троллейбусе, также каждый день ездят и на автобусе, определенная часть пассажиров автобусов в свою очередь использует и другие виды транспорта. Примерно 3/4 таллиннцев довольны организацией общественного транспорта

в городе, в том числе 14%, очень довольны. Полностью недовольных всего 1%. По данным последнего исследования в среднем наиболее удовлетворены работой общественного транспорта жители районов Кристийне и Ласнамяэ, менее – Пирита-Меривяля. Более половины опрошенных отметили, что за последние годы поездки на общественном транспорте стали приятнее, в больше мере, это утверждение относится к автобусам.

Из автобусных фирм, которые работают в Таллинне, самую высокую оценку получил TAK. 3/5 пассажиров поставили оценку хорошо или очень хорошо. Если в предыдущие годы с TAK конкурировали фирмы Harjumaa Liinid и особенно MRP, то последний опрос показал бесспорное лидерство TAK.

Как подтвердило исследование, для горожан главными критериями оценки качества работы общественного транспорта и выбора подходящего вида транспорта по-прежнему являются: соблюдение графика, подходящий интервал движения, чистота и порядок в транспортном средстве. Если ранее большее внимание обращали также на удобство транспортного средства, то теперь, в результате обновления парка, этот критерий несколько отошел на задний план. По-прежнему очень важна проблема интервалов движения и связанная с ними наполняемость транспортного средства. Часть названных показателей напрямую зависят от ежедневной деятельности работников TAK, вторая часть – напри-

мер, подходящие интервалы движения (другими словами графики движения), количество пассажиров, цена билета, расположение остановок, скорость движения – в большей мере зависят от других инстанций. От решений Таллиннского департамента движения, городской власти и городского собрания, от финансовых возможностей и общего состояния движения в городе.

Участники опроса отметили как самое примечательное свойство автобусов Таллиннского автобусного объединения – их удобство по сравнению с другими видами общественного транспорта и конкурирующими фирмами, эти оценки год от года растут.

Новые автобусы красивее, теплее, чище. Горожане заметили инвестиции TAK, сделанные за последние годы в обновление автобусного парка, и дали изменениям радующе высокую оценку. Как хорошие качества отмечены также защищенность автобусов и поведение водителей, которые, по мнению горожан, с каждым годом становятся все лучше. В ответ на вопрос о наполняемости автобусов, было высказано больше отрицательных оценок, чем положительных. Некоторое снижение оценки произошло и в отношении графиков движения, особенно их критиковали в Нымме.

Высоко оценили горожане доступность информации, которую предоставляет Таллинское автобусное объединение. Большинство пассажиров считает, что информации вполне достаточно. Самые

высокие оценки этому обстоятельству дали жители Хааберсти и Пирита-Меривяля. Немного ниже средней – жители Пыхья-Таллинна и Ласнамяэ. По-прежнему многие получают необходимую информацию на автобусных остановках, однако все больше становится тех, кто находит её в Интернете. 51% отвечавших сообщили, что Интернет является для них важным каналом получения нужной информации о движении автобусов.

В ходе исследования у пассажиров общественного транспорта интересовались их отношением к уже произошедшим или планируемым обновлениям в автобусном движении. Общую поддержку нашла идея выделить для общественного транспорта отдельную полосу движения, пассажиры приветствуют установку электронных табло и автоматическое объявление остановок. Больше противников, чем сторонников оказалось у нововведения – вход в течение всего дня только через переднюю дверь. Также пассажиры в большинстве своем считают неприемлемым останавливать автобус на остановке взмахом руки. В то же время более половины отвечавших согласны с тем, что автобус может не останавливаться, если никто не желает из него выйти или войти в него на какой-либо из остановок.

У тех горожан, которые, в основном, перемещаются на автомобиле в ходе проведения исследования всегда спрашивали: при каких условиях вы бы предпочли машине общественный

транспорт? Несмотря на то, что часть из них сказали, что ни при каких условиях от машины не откажутся, многие стали чаще говорить о том, если на общественном транспорте можно быстрее добраться до нужного места. Отвечавшие на этот вопрос в Хааберсти в основном отметили, что автобусы должны стать теплее и удобнее, в Пирита-Меривяля – скорость и меньшую наполняемость, в Нымме – точность движения. Те горожане, которые и сейчас время от времени пользуются общественным транспортом, предпочли бы автобус в случае, если можно было сэкономить больше денег.

Горожан просили также ответить на вопрос: как они оценивают имидж Таллиннского автобусного объединения? Отвечавшие называли номер на шкале, вначале и конце которой были указаны противоположные свойства. Например: развивающееся, динамичное – не изменяющееся, инертное; соответствует требованиям времени – отстаёт; открытое – замкнутое и т.д.). По мнению опрошенных, репутация среди пассажиров у TAK хорошая, оценки выше средней. Предприятие считают развивающимся и динамичным. Выше среднего показателя были мнения о том, что TAK соответствует требованиям времени, учитывает потребности пассажиров и является открытой для общения организацией.

Хелла Калдару, руководитель исследований АО Turu-uuringute AS

Критерии выбора средства общественного транспорта в 2006 году



Предпочтительное транспортное средство, если можно было бы выбрать, сравнивая 2000-2006 годы



В связи 85-летием Таллиннского автобусного объединения 31 работник со стажем более 40 лет награждены золотым знаком TAK за заслуги:

Имя	Стаж	Должность
Алиев Ибрагим	40	водитель автобуса
Аллманн Пауль	42	26 лет водитель автобуса, строительный рабочий
Бахарев Герман	40	водитель автобуса
Белов Хельо	44	техник-планировщик
Хийемая Юло	49	контролер технического состояния
Хиллер Александр	44	автослесарь - сварщик
Ищенко Николай	41	автослесарь
Ершов Павел	41	33 года водитель автобуса, сторож парковки
Каабель Вяйно	41	водитель автобуса
Каар Хейно	40	слесарь-ремонтник
Кивистик Аарне	42	водитель автобуса
Кольцов Николай	42	автослесарь - сварщик
Копле Арви	41	водитель автобуса
Куускла Айли	47	организатор движения
Лиллемая Иоханнес	43	водитель автобуса
Линхольм Хуго	42	председатель правления
Маханков Юрий	43	автослесарь
Марлен Роберт	52	водитель автобуса
Митт Лехте	53	организатор движения
Наппус Матти	41	инструктор по вождению
Новиков Алексей	40	34 года водитель автобуса, сторож парковки
Орлов Анатолий	42	водитель автобуса
Палу Тийт	41	25 лет инструктор по вождению, техник
Пяхклямяги Ааре	40	водитель
Садеев Владимир	40	водитель автобуса
Стецюра Иван	40	водитель автобуса
Шитов Геннадий	41	28 лет водитель автобуса, сторож парковки
Шлик Элье	41	23 лет водитель автобуса, сторож проходной
Вахт Пеэтер	46	токарь
Вейдман Николай	43	26 лет водитель автобуса, начальник колонны, сторож парковки
Верник Вярди	40	заместитель начальника отдела подвижного состава

В связи 85-летием Таллиннского автобусного объединения

71 работник со стажем 30-40 лет награждены серебряным знаком TAK за заслуги:

Имя	Стаж	Должность	Имя	Стаж	Должность
Андреев Владимир	34	водитель автобуса	Марченко Людмила	31	кассир
Бакинов Валерий	39	водитель автобуса	Микс Иллар	37	автослесарь
Барановский Алексей	35	водитель автобуса	Ниниметс Элла	31	начальник отдела обработки информации
Барсукова Кира	32	организатор движения	Нитченко Светлана	33	экономист-бухгалтер
Бурый Иван	35	водитель автобуса	Нылвак Хеймар	35	водитель автобуса
Егоров Федор	31	сторож парковки	Ныммсалю Юри	33	член правления
Эвард Эери	39	водитель автобуса	Опер Лембит	33	водитель автобуса
Евсеева Валентина	38	дворник	Паак Эдда	38	руководитель группы доходов
Фомичев Владимир	38	сторож парковки	Пиирсалу Райво	33	начальник II отдела организации движения
Ганюков Вячеслав	35	водитель автобуса	Пранц Рауль	39	слесарь
Гинкуль Иосиф	36	водитель автобуса	Прокудин Юрий	30	автослесарь
Гомзяков Александр	38	водитель автобуса	Пронин Дмитрий	31	водитель автобуса
Гомзякова Зоя	39	кассир	Пучков Александр	37	водитель автобуса
Григорьев Владимир	31	сторож парковки	Руднев Сергей	33	токарь
Гусак Виктор	31	водитель автобуса	Рустамов Иса	33	сторож парковки
Хейнмаа Арво	35	сторож парковки	Савицкий Феликс	38	заместитель начальника III отдела организации движения
Хибель Валерий	32	загонщик автобусов	Семёнов Петр	37	водитель автобуса
Хинн Рейн	34	водитель автобуса	Семисоров Сергей	30	водитель автобуса
Хохоткин Анатолий	32	водитель автобуса	Силд Мария	37	заведующая центральным складом
Хрулёв Алексей	32	автослесарь - сварщик	Шитиков Юрий	36	водитель автобуса
Йилане Айме	32	организатор движения	Шкроба Александр	38	водитель автобуса
Иванов Евгений	37	водитель грузовика	Швейнова Тамара	33	статистик
Якушев Анатолий	38	сторож парковки	Залевский Володимир	37	водитель автобуса
Елагин Николай	32	водитель автобуса	Телик Валерий	30	водитель автобуса
Йыэмэтс Велло-Эрих	39	строительный рабочий	Тилк Юри	30	тракторист
Каасик Лембит	39	водитель автобуса	Тишлер Арно	31	начальник отдела подвижного состава
Карай Сильви	35	аудитор	Торговцев Виктор	39	водитель автобуса
Кеприян Ион	37	водитель автобуса	Туйск Арно	38	водитель грузовика
Кольцов Леонид	37	водитель автобуса	Вахтра Юри	31	начальник административного отдела
Комелев Аугуст	30	электрик	Вакуленко Анатолий	37	водитель автобуса
Коновалов Александер	37	водитель автобуса	Валайнис Брониславс	37	начальник смены авторемонтной мастерской
Корн Тойво	39	водитель автобуса	Васильев Владимир	35	водитель автобуса
Коваль Богдан	37	33 года водитель автобуса, автослесарь	Вирец Виктор	30	водитель автобуса
Курчикова Надежда	35	уборщица	Войшнис Иван	36	водитель автобуса
Лепп Айли	35	уборщица	Волкова Галина	35	обойщица
Ломако Виктор	38	водитель автобуса			

Удачный выбор Екатерины Широбоковой

Екатерина Широбокова работает водителем автобуса четвертый год. Раньше она была бухгалтером, но работа её не радовала. Сев за руль автобуса, женщина поняла, это – удачный выбор профессии.

Машину она водит уже не первый десяток лет, и ездить всегда любила. Муж видел, как жене нравится сидеть за рулем, и посоветовал попробовать устроиться в автобусный парк. Екатерина знает, что далеко не каждый мужчина поддержит такое желание жены. Говорят, что не место женщины за рулем автобуса. Екатерина такое мнение не разделяет. Подходит работа водителя автобуса кому-то или нет, зависит не от пола, а от личных качеств человека. Чтобы быть хорошим водителем надо иметь спокойный характер, быть внимательным и ответственным. Помните, что везешь

людей, а не дрова. О своих личных амбициях за рулем надо забыть, водитель – это профессия не гонится

тем, кому постоянно хочется что-то доказывать другим.

Не советует эту работу Екатерина женщинам, у которых дети еще маленькие, слишком мало времени для них останется. Другое дело, когда дети уже подросли и интерес есть, тогда приходите, подбадривает она потенциальных коллег. Так и сама поступила.

После перерыва в несколько десятков лет женщины за рулем автобуса в Таллинне появились вновь в 1999 году.

Когда Екатерина стала работать водителем автобуса, в Таллинском автобусном объединении женщин водителей было меньше десяти. Женщина за рулем автобуса вызвала удивление пассажиров. Теперь времени и отношение изменились. Сейчас на предприятии – 33 женщины водят

автобусы, и пассажиры к этому привыкли.

Бывает, что пассажиры-мужчины, особенно те, кто постраше пытаются водителю посочувствовать. Дескать бедняжка, такая тяжелая работа, наверное, ничего получше найти не смогла. Им сложно понять, что Екатерина «крутит баранку» по зову души и наслаждается своей работой. Она любит длинные маршруты, например, 16. Профессия водителя троллейбуса ей нравилась бы меньше – однообразно, маршрутов мало.

В первый год работы Екатерина к концу смены уставала гораздо больше, чем сейчас. Путь стал привычным, всё ясно, энергии уходит меньше, ведет автобус с наслаждением. Машин не боится – с мелкими поломками сама справляется.

Екатерина – женщина смелая, страх вызывают только пьяные пассажиры, их поведение порой непредсказуемо. Бывает, что вечером в почти пустом автобусе группа пьяной молодежи расшумится и разбушует. Того и, гляди, автобус разнесут, тогда возникает чувство ужаса. Неприятные ситуации бывают и, когда пассажиры в грязной одежде входят в салон,



или пахнут так, что других начинает подташнивать. Иногда из-за этого их приходится из автобуса выдворять. Потрясает также невежливое поведение некоторых пассажиров. Екатерина вспоминает, что в её детстве каждому ребенку говорили – вначале дай выйти людям из автобуса, а потом сам заходи. Сейчас зачастую бывает, что стоящие на остановке пассажиры

начинают заходить, не дожидаясь, пока другие из него выйдут. Среди людей с подобным поведением есть как молодые, так и люди в возрасте. Но в целом Екатерина хорошо ладит со своими пассажирами. Несмотря на некоторые ложки дегтя в бочке меда, работа её устраивает полностью. Приятно и то, что от дома до работы – 10 минут. Пока 44-

летняя Екатерина верит, что готова быть водителем автобуса до выхода на пенсию, никаких мыслей о смене рабочего места не возникает.

Сийри Ребане

У первого автобуса Иоханнеса Лиллемяэ была кличка Юмбу

С того дня, когда Иоханнес Лиллемяэ, сел за руль, прошло уже более полувека. В 1958 году молодым парнем он пришел на работу в тогдашний Таллинский автобусный парк, затем трудился некоторое время на автобазе, а в 1964 году вернулся в Таллинское автобусное объединение и стал работать водителем автобуса. Теперь он уже в пенсионном возрасте и шутит, что ничему другому так и не научился.

Те автобусы, на которых Иоханнес начал свой трудовой путь, с нынешними и сравнивать нельзя. «По техническим данным как день и ночь», говорит он. Первый автобус был марки ЗИЛ, номер уже позабылся, а вот прозвище помню – Юмбу. Потом пошли разные икарусы. Современные автобусы, конечно, для водителя удобные, у них автоматическая коробка передач. Но полвека назад были свои преимущества – движение не было

таким напряженным.

К особенностям нынешнего времени Иоханнес относит и то, что пассажиры стали «очень грамотные». Чуть что не понравилось, тут же строчат жалобы, не вникая в причину опоздания или резкого торможения – сетует Иоханнес.

Что касается зарплаты, то Лиллемяэ считает, что можно прожить не бедствуя, а вот рабочий режим он бы изменил. Обычно вставать приходится в 4.20, бывало и на час раньше. Неудобно и утомительно, но на здоровье, к счастью, не сказалось.

Спрашиваю у Иоханнеса, а не легче было бы работать, например, на грузовике – не надо так рано идти на работу, он отвечает, что без труда и усилий нигде не обойтись, везде свои трудности. Работая в автобусном объединении, Иоханнес много лет подряд поговаривал, вот до отпуска дотяну и уйду. Но слова, остались словами, сейчас у него уже 40 лет

стажа на этом предприятии. Раз уж столько отработал, то это и будет последним местом работы. Впрочем, на пенсию Иоханнес пока не собирается. Молодежи он советует учиться, особенно языкам, у него самого такой возможности не было.

Супруга Иоханнеса, Велли Лиллемяэ, все сложности водительской работы за годы совместной жизни изучила и приспособилась к ним. По её мнению, профессия мужа, конечно же, и на семейную жизнь свое влияние оказывает. Муж по графику работает, значит, семья и жена свою жизнь под его график подстраивают. Вечером в театр не пойдешь, муж – на работе, на празднике надолго не задержишься – рано вставать. Но ничего страшного, мы к этому привыкли.

Велли говорит, что раз супруг столько лет работает водителем, значит ему эта профессия нравится. Иоханнес всегда в хорошем настроении, не ворчит и не ругается. «Когда спрашиваю у него, как день прошел, он отвечает, как обычно: сидел – крутил руль» – завершает свой рассказ о муже Велли.

Сийри Ребане

Сбылась детская мечта Сергея Малюшицкого



Сергей Малюшицкий еще маленьким мальчиком любил приходить в автобусный парк рассматривать новые автобусы. Здесь трудился его дядя. Мальчик был в восторге от автобусов и от того, как они перевозят людей. Однако сложилось так, что когда он вырос, то пошел изучать компьютерную графику. После окончания информатического колледжа работу по специальности Сергей совмещал с работой в спортивном магазине – продавал и ремонтировал велосипеды. Временами же его душу посещали детские восторженные воспоминания об автобусах.

Несколько лет назад он даже узнавал как стать водителем автобуса, но тогда не получилось, поскольку было мало опыта вождения. Время шло, он окончил курсы водителей D-категории и вот уже пять месяцев водит автобус в Таллинском автобусном объединении. «Наконец-то чувствую, что я на своем месте. С радостью иду на работу, она мне нравится» – рассказывает Сергей.

Молодой человек работает на линиях № 3, 8, 15, 23, 36 и 39, иногда и на других. Любимый маршрут – № 23, поскольку его привлекают длинные маршруты – можно проехать через весь город по разным районам. Интересна и линия №8. Там обычно очень солидные пассажиры, которые с ним здороваются и благодарят,

когда водитель хорошо справляется со своими обязанностями. Особо благодарят, когда водитель ждет спешащего пассажира. Сергей говорит, что если водитель не делает этого, то отнюдь не потому, что он такой бессердечный, просто график не позволяет. Если на каждой остановке задерживаться, то график не соблюсти.

Когда водитель в микрофон желает пассажирам доброго дня или вечера, они всегда радуются. В ответ говорят также хорошие слова и пожелания успешной работы. «Мне очень приятно. Таких людей немного, но они заряжают положительной энергией» – это молодой водитель уже почувствовал на себе.

Сергей Малюшицкий и своих друзей приглашает в автобусное объединение, но те опасаются, что работа очень трудная и ответственная. За время работы Сергея водителем, к счастью, никаких драк или прочих опасных ситуаций не случилось. Иногда в Копли в автобус заходят молодежные компании, которые не потребно выражаются и пьют пиво. Если призывами через микрофон призвать их к порядку не удается или конфликт разгорается, то приходится обращаться за помощью к охранникам фирмы Falck. Водитель автобуса не имеет права оставлять свою кабину без присмотра в целях безопасности пассажиров. Бывали случаи, когда пассажир засыпает, так что его не разбудить обычными

приемами, тогда на конечной остановке вновь выручает Falck.

Единственное, что Сергея в своей профессии не совсем устраивает, так только то, что утром надо рано вставать, а вечером поздно возвращаться домой. Особенно трудно после вечерней смены через день-другой выходить на работу утром. Самый ранний подъем у Сергея бывает без четверти три. Если три дня подряд приходится вставать в 3-4 часа, а на четвертый день в половине пятого, то уже кажется, что удалось поспать долго. Однако молодой водитель понимает, эти трудности неотъемлемая часть работы, и организм со временем привыкнет.

По мнению Малюшицкого, водители автобусов заслуживают достойной зарплаты, поскольку их работа очень нужна обществу. В столице много пассажиров и плотное движение, что делает водительский труд достаточно сложным. На прежнем месте у Сергея зарплата была больше, но он надеется, что и у водителей автобусов она возрастет. Впрочем, он и на имеющуюся не жалуется.

В свободное время Сергей занимается тем, что изучал в колледже – компьютерами. Но не жалеет, что это только хобби, поскольку профессия у него теперь именно та, о которой мечтал в детстве.

Сийри Ребане



Главный диспетчер Амалия Сеэман – женщина, которая хочет работать на одном месте

Несмотря на то, что главный диспетчер Амалия Сеэман считает работу диспетчера тяжелой и нервной, она почти 30 работает на этой должности. «По-видимому, я не «летун» – считает она. «Но к тому, что иногда приходится рано вставать, и поздно возвращаться домой – никогда не привыкнешь. Человек хочет всё-таки ночью спать».

Смена диспетчера длится 12 часов, работа начинается иногда в 5 утра, а заканчивается ночью. Чтобы успеть на утреннюю смену, вставать надо в половине четвертого. Бывает, что на сон остается пара часов, но Амалия считает, что с этим надо просто смириться. Менять работу она не собирается. Привыкла как к ней, так и к коллективу. Если здоровье не подведёт, будет и дальше трудиться

по той же специальности. 50-летняя женщина говорит, что куда-то уходить или переучиваться уже не хочет. «Я тот, кто хочет работать и получать зарплату». Наверное, я сильный человек – оценивает себя Амалия. Выстоять помогает, очевидно, и её сибирское происхождение – там зимы холодные, лето – жаркое. Это закаляет, да и с самого детства приходилось много работать. Сравнивая нынешнее время с прошлыми годами, Амалия говорит, что раньше пассажиры так много не жаловались. «Теперь человек за свои

деньги хочет получить максимум». Если автобус не прибыл точно по расписанию на остановку, пассажиры с критикой не задерживаются, не вникая в то, кто виноват в опоздании. Как правило, такие нарушения происходят не по вине водителя или объединения. В часы пик улицы перегружены, придерживаясь графика очень сложно. Если где-то случилась авария, то это моментально сбивает движение и график.

Очень сложно, по мнению Амалии, было прошлым летом, когда водителей автобусов не хватало. При этом надо было заменять и трамвайные линии. Тогда, действительно, было очень трудно, пассажиры возмущались, и после 12-часовой смены наваливалась сильная усталость. Сейчас ситуа-



ция улучшилась. Пришло пополнение водителей, да и отпала нагрузка по замещению трамвайных линий. Так что диспетчерам стало работать легче. Видимо это поможет отважной

женщине и впредь выстоять в автобусном объединении.

Сийри Ребане

Девиз Александра Хиллера – не ворчать



Когда Александр Хиллер около 45 лет тому назад пришел на свое первое место работы учеником в фирму Mootor, он и не думал о том, что свяжет свою жизнь с машинами и моторами до пенсии. Сейчас слесарь-сварщик Сассь уже шесть лет как пенсионер, но сидеть дома не намеревается. «Буду работать, пока я нужен» говорит он.

В начале трудового пути Сассь

работал электриком, но после службы в армии, начальник мастерской позвал его в Таллинское автобусное объединение слесарем. Эта работа ему понравилась больше, чем работа электрика, так он и остался в автобусном парке автобусы ремонтировать. Здоровье работа не повредила, это признает и проверка, которую он проходит каждые два года. Наверное, на здоровье хорошо повлияли занятия волейболом и

увлечение рыбалкой.

Товарищами по работе Сассь доволен, с молодежью также находит общий язык. Жаль только, что молодых приходит мало. Молодежь хочет как проще. Жизненный девиз Хиллера – не ворчать и не роптать, а больше напрягаться – это он и молодым советует.

Да, работа, конечно, грязная, но против этого теперь помогает душ. Когда Сассь только начинал свою трудовую карьеру условия были гораздо хуже. Преимущество нынешнего времени ещё и в том, что нет нервной спешки по выполнению плана, как было в советское время.

Автобусы тогда тоже были другие, современные, конечно, намного лучше. Это означает, что они сложнее и для слесаря, чтобы справиться с ними, надо иметь хорошую голову – говорит Сассь. По мнению Хиллера, чтобы привлечь молодых парней к работе слесаря, надо приводить школьников на экскурсию в мастерскую и показывать, насколько интересна новая техника.

Сассь не сетует и на зарплату, ни в какие-то времена она не была особо высокой, но более – менее стабильной, в основном, да. И вновь напоминает о своем, житейском принципе – надо просто больше работать, а не ворчать.

Сийри Ребане

Пеэтер Эндер наводит блеск

Когда Пеэтер Эндер пришел в 1990 году в Таллинское автобусное объединение, название его должности звучало гордо – оператор моечной линии, сейчас его называют просто мойщиком автобусов. Так для 57-летнего Пеэтера всего лишь третье место работы, до этого он успел поработать на железной дороге и в фирме Auto.

В объединение его позвал бывший коллега. Автобусное объединение приобрело в то время новую машину для мойки автобусов, были нужны операторы, Пеэтер и решил попробовать. За это время у него сменилось много напарников. Условия труда, хоть и не считаются вредными для здоровья, свой след оставляют – говорит Пеэтер. Работа физически тяжелая, на сквозняке. Пеэтер просит водителей выключать двигатель на время мойки, чтобы не надышаться выхлопными газами. В основном автобусы моют ночью – 100 автобусов за смену. Пеэтер ночами не работает, так договорился, поступая в ТАК. Два дня на работе, два – свободен. Работать семь дней подряд очень трудно, хоть за этим и последовало бы столько же выходных – считает он.

Летом – легче, зимой – труднее, тогда помощники нужны. Например, для того, чтобы удалить с автобусов

битумные пятна, их много даже зимой, поскольку шипованная резина разрушает асфальт. Раньше эта проблема возникла лишь летом. Теперь, во время нехватки рабочей силы, можно найти и другую работу, но Эндер намерен продолжать здесь же. Чем старше становишься, тем меньше нужны перемены в жизни. Есть люди, которым везде плохо, сколько бы работ не меняли

– говорит он.

Эндера сильно огорчает, что новые автобусы так быстро портят всякими надписями и рисунками. Работникам мойки приходится сильно стараться, чтобы следующие пассажиры вошли в чистый автобус.

Сийри Ребане



Сергей Шальнов: уборка автобусов – очень важная работа

После обеда, когда все автобусы на линиях, кажется, что в автобусном парке полный покой. На площадке стоят лишь несколько машин, у дверей мойки небольшая очередь: пара автомобилей, рейсовый автобус и линейный автобус. Водитель автобуса использует свободное время, чтобы перекусить.

На моечном канале с моторов и агрегатов струей воды под давлением смывают последнюю грязь, а мы используем возможность, чтобы поговорить с Сергеем Шальновым, занимающимся уборкой транспорта. Сергей работает на этой должности уже одиннадцать лет. В автобусном объединении, где его отец в свое время занимался ремонтом автобусов, Сергей работал ещё до армии, куда был призван в 1986 году. После

армии он работал в разных фирмах по разным специальностям, но все-таки решил вернуться в автобусное объединение, чтобы получить надежную специальность и стабильную зарплату.

Молодого человека направили сразу же в ночную смену в бригаду по уборке автобусов. Он с улыбкой вспоминает, что на тот момент это был женский коллектив, причем состоявший из дам в возрасте выше среднего. Теперь среди коллег есть как женщины, так и мужчины. Трудятся дружно. Всегда готовы прийти на помощь, подменить друг друга при необходимости.

За эти годы изменились и условия труда. Лет десять назад объем работы был намного меньше. Тогда уборка и мытье автобусов не были столь актуальны, как сейчас – считает Сергей. Теперь горожане



стали требовательнее, на чистоту в автобусах обращают больше внимания. Сергей считает, что для оказания качественных услуг в автобусном объединении важны все участки работы, в том числе и уборка автобусов. На мойке автобусов Таллинского автобусного объединения есть два канала для наружной мойки автобусов, одна зона внутренней уборки и один канал для мойки мостов,

моторов и других агрегатов. По плану за день приводят в порядок 10-15 автобусов, бывают и внеплановые работы, заезжают автобусы, загрязненные на линии. С пассажирами всякое случается: у кого-то пакет молока порвался, кому-то стало плохо. Летом, в ягодный сезон часто рассыпаются ягоды, например, черника, которую другие пассажиры растопчут и разнесут по всему полу автобуса. Уборка автобуса – это как бесконечный круг, одни заняты тем, что чистят и моют, другие тем, что пачкают. Нет разницы – автобусы новые или старые – пачкают одинаково. Особенно страдают задние сидения. Много проблем с жевательной резинкой, которую почему-то предпочитают засовывать между сиденьями.

Генеральную уборку транспорта предпринимают каждую весну. Дни

светлее, одежда тоже и всякая грязь лучше видна. Уже четвертый год проводим основательную весеннюю уборку, стараемся избавиться от грязи, скопившейся за зиму, придаем автобусам более чистый вид. Сергей замечает, что городские автобусы других фирм столь основательно снаружи не моют, своей работой он может гордиться. По его мнению, все меняется в лучшую сторону, быть может не так быстро, как хотелось бы, но развитие стабильно.

Сейчас проходит испытание одна новинка – химическая чистка сидений. На чистку сидений одного нормального автобуса таким методом уходит 5 часов, кроме этого еще два дня надо сушить. Для женщин эта работа физически тяжела. В ночную смену такую обработку сидений выполнить невозможно, за ночь успевают сделать лишь санитарную уборку. Если в день чистить хотя бы один автобус, то за год можно сделать химическую обработку всего транспорта, чтобы затем начать сначала. Эксперимент, который идет сейчас, себя всячески оправдал. Процесс можно совершенствовать,

например, с точки зрения вентиляции.

Сергей работник инициативный, задания выполняет с душой и ищет решения, чтобы работа становилась более результативной. Например, есть проблема с новыми автобусами марки Volvo, выхлопная труба у них находится в центре корпуса. Когда автобус заводят, то песок и пыль летят в салон стоящего рядом автобуса, создавая тем самым бессмысленную дополнительную работу.

Условия работы и быта уборщиков транспорта, по мнению Сергея, нормальные. Есть недавно отремонтированные душевые, есть место для того, чтобы пообедать, еду можно разогреть в микроволновой печи. Зарплату платят стабильно, и она понемногу растет. Если бог даст здоровья, то 38-летний Сергей готов делать эту работу до пенсии.

Анне-Мари Ортлих
руководитель проекта отдела
планирования движения

История автобусов от фордов до сканий и вольво



Началом регулярного автобусного движения в Таллине можно считать 22 мая 1922 года, когда архитектору и предпринимателю

Фромхольду Кангро было выдано разрешение на открытие пяти автобусных линий в городе и пригороде. Русский рынок (сейчас площадь Виру) – Тартуское шоссе, площадь Вабадусе – Сёзвальд, Русский рынок – Каламая, Русский рынок – Пирита и Русский рынок – Коце.

27 мая 1922 года автобусы фирмы Ф.Кангро начали ездить от Русского



7.

рынка по Тартускому шоссе до Ласнамяэ. На линиях использовали купленные в Германии пять старых двухэтажных автобусов типа "Daimler". Второй этаж пришлось убрать, так как, по мнению, городской управы, покрытие Тартуского шоссе не могло вынести такой большой нагрузки. Вторая причина сноса верхнего этажа состояла в том, что старые автобусы были уже не в состоянии работать на полную мощность. Интервал движения составлял 10 минут, билет стоил 15 марок. Через некоторое время начали действовать и остальные маршруты: до Сёзвальда, Каламая, Пирита и Коце. Однако долги предпринимателя Кангро Кредитному бан-



2.

ку к 1926 году стали столь большими, что он был вынужден отдать права на фирму в руки банка.

26 января 1926 года на базе принятого от Ф. Кангро хозяйства (работники, 23 автобуса, гаражи, находившиеся по Тартускому шоссе, 53В), начало действовать паевое товарищество "Mootor", основным акционером которого был Кредитный банк.



3.

Через пару лет на смену автобусам "Ford" пришли новые автобусы марки "Graham", "Reo" и "Federal". Сеть автобусного движения расширилась и на Харьюмаа, автобусы начали ходить в Пярну и Курессааре. Деятельность



4.

"Mootor" была в экономическом плане успешной, город годами наблюдал за его работой и пришел к выводу, что "Mootor" заинтересован в развитии линий, приносящих прибыль. В 1928-1929 годах город вел переговоры о приобретении фирмы "Mootor", чтобы самому заниматься организаци-



5.

ей движения. Сделка не состоялась, так как городская управа сочла цену слишком высокой. В декабре 1937 года городская власть наконец-то сус-



6.

тила свои автобусы по новой линии из центра города в Копли. До лета 1940 года горуправа успела перенять две линии фирмы "Mootor" вместе с 10 однолетними и 3 новыми автобусами. Автобусы этой фирмы были окрашены в красный цвет, автобусы, которые принадлежали городу, – в синий. В трамвайном депо, принадлежащем городу, стали строить мастерскую и новый гараж, который должен был вместить сотню автобусов.

После июньского переворота 1940 года новые власти объединили два предприятия. У Таллиннской автобазы "Mootor" было более 130 автобусов, большинство из них новые, не старше 3 лет "Büssing-NAG", "Volvo" и "Scania Vabis". Советская власть дала Таллинну 7 совершенно новых ZIS-16.



8.

Однако за первые три месяца войны весь этот современный автобусный парк почти полностью развалился. Часть автобусов завербовали для



7.



1 – 1922 первые автобусы Ф.Кангро на остановке Русский рынок. 2 – 1926 Ford Mootor. 3 – 1927 Graham Brothers. 4 – 1928 автобусы на Ратушной площади. 5 – 1935 Reo на площади Виру. 6 – 1937 новые Scania – Vabis Mootor на новом рынке. 7 – 1940 автобусы Volvo на маршруте № 6 на улице Виру. 8 – 1940 автобусы ZIS-16. 9 – 1945 Büssing-Nag или Динозавр. 10 – 1950 русские автобусы ZIS-155 или Юмбу. 11 – 1957 первый городской Ikarus-66. 12 – 1968 Ikarus-620 на остановке Виру. 13 – 1977 жёлтый Ikarus-260 и белая гармошка Ikarus-180.

эвакуации жителей, и перевозки мобилизованных в армию мужчин через восточную границу в Россию, там они и остались. Некоторые подразделения истребительные батальоны на поля сражений, откуда также не вернулись. Последний удар был нанесен в конце августа 1941 года, когда немцы с Ласнамяэ обстреливали караван судов, который в это время разгружали в порту. 27 августа огонь сосредоточили на крейсере "Киров", который стоял в непосредственной близости от гаражей "Mootor" (сейчас территория Городского холла). После этого в гараже не осталось ничего, в огне и под обломками уничтожили 23 автобуса.

Когда бои в Таллине закончились, было подсчитано, что сохранилось примерно 30 автобусов. Они поместились в трамвайном депо на Пярнском шоссе. 1 ноября 1941 была оформлена передача оставшегося имущества и персонала фирмы "Mootor" предприятию "Linna Tramm ja Autobused". Все 19 маршрутных автобусов выкрасили в синий цвет. Они курсировали, в основном, в направлении Меривяля, поскольку в Нымме можно было попасть на электричке. В автобусах, которые работали на древесном газе, посреди салона стояла большая печь, которую помимо основного назначения, использовали еще для копчения мяса. Водители автобусов и кондукторы копчили для себя, для родственников и знакомых. За три поездки в Меривяля ветчина была готова. Сельские линии с осени 1941 года стал обслуживать почтовый департамент "Kraftpost", получив себе 8 больших автобусов из фирмы "Mootor". Они также стояли в трамвайном депо, только вход был отдельный.

Военные события 1944 года остановили автобусное движение и принесли новые потери. Из автобусов "Kraftpost" и автобусов "Linna Tramm ja Autobused" после войны оказались пригодными для использования лишь 12. Их сосредоточили в созданном после войны Таллинском трамвайно-автобусном тресте. 23 октября 1944 года газета "Õhtuleht" сообщила, что через два дня начнется движение автобусов в Нымме, а в Меривяля – после того, как будет отремонтирован мост через Пирита, на внутригородских линиях – в ближайшем будущем, когда придут автобусы, увезенные в 1941 году "от войны в Ленинград". Ни один автобус оттуда, естественно, не вернулся, но в трамвайном депо привезли восемь остовов автобусов ZIS, бывших в распоряжении морского флота. Два из них были поставлены в конце концов на колеса. Сельскими линиями занялась Таллиннская авто-

транспортная база № 1. В ноябре 1944 года она объявила об открытии линий в Вильянди, Локса и Коце. По этим маршрутам ездили открытые грузовики, позднее на них надстроили фургоны. Организацией автобусного движения занялась и Харьюмааская автотранспортная база № 5. Вначале у нее не было ничего кроме площадки в Юлемисте – той самой, на которой до 1967 года находился Таллиннский автобусный парк, а затем филиал по обслуживанию сельских линий. В 1990 году он отделился под названием "Mootor" и попал в перипетии приватизации. Теперь на этом месте находится торговый центр Ülemiste.

На этой площадке еще немцы планировали построить автобазу, и из Пыллукюла привезли сюда складной самолетный ангар. На площадку стали свозить трофейные грузовики – вначале отсюда же из Юлемисте, затем от Сёзвальда, а летом 1945 года уже из более отдаленных мест – из Курамаа и Лиепаи. Затем объединенная делегация Трамвайного треста и базы №5 на своем грузовике добралась до Берлина, и на обратном пути на трофейных базах Кенигсберга и Тилзита получила 23 автобуса, которые в общей колонне приехали в Таллинн. В гараже на улице Лаулупеа, который принадлежал некогда Эдуарду Поолу, автобусы и машины автобазы №5 привели в порядок. Основную работу выполнили немецкие военнопленные.

У автобазы №5 оказалось всего лишь три автобуса. В министерстве автотранспорта и шоссе дорожного сочли, что умнее будет передать все автобусное движение автотранспортной базе № 1. 3 декабря 1945 года вечером автобусы автобазы №



9.

5 поехали на заправку на бульваре Эстония, недалеко от которой, на улице Татари, 1 находилась контора автобазы № 1. Ночью был сильный мороз, на следующий день стало еще холоднее, и работники автобазы №1 не смогли запустить двигатели автобусов. Тогда министерство решило, что автобаза № 1 не справится с делом, и передала 11 автобусов автобазе №5. 8 декабря 1945 года должно было начаться движение на линиях Меривяля, Коце, Локса, Пярну и Ригульди. Так и произошло. Автотранспортная база №5 стала автобусным предприятием. По состоянию на 1 июля 1946 года у базы было 106 грузовиков и 20 автобусов, из них 5 – на ходу, 13 – в ремонте и 2 остова.

Весной 1947 года решили, что база №5 должна перенять автобусный парк Трамвайного треста, который находился далеко не в лучшем состоянии. В день передачи 11 апреля 1947 года из 14 автобусов пригодным оказался лишь один единственный. Остальные находились в капитальном ремонте или ждали подходящих шин. Время шло, все автобусы были приведены в порядок.

31 января 1948 года в Нымме создали автотранспортную базу № 15, ей автобаза №5 передала все свои грузовики и перестала заниматься перевозкой товаров. 1 августа 1949 года Автотранспортную базу №5 переименовали в Таллиннский автобусный парк. Время перемен закончилось, автобусный парк

стал регулярно пополняться и сеть линий быстро расти. Весной 1948 года из Москвы прибыли четыре первых электро-дизеля ZIS-154, их стал производить автозавод имени Сталина как копию модификации американского "GMC". Водители окрестили их "молниями", за невиданные ранее скоростные качества этих автобусов. Эксплуатация "молний" не была простой – об этом свидетельствует факт, что кроме 30 новых автобусов в Таллинн прислали столько же использованных автобусов из Ленинграда, Фрунзе и Ашхабада. Тарту также после года эксплуатации передал две своих "молнии" в Таллинн.

В 1950 году ZIS-154 сняли с произ-



10.

водства и заменили на ZIS-155. Эти автобусы работали на бензине и по сравнению с "молниями" выглядели неуклюжими, заслужив за это кличку "jumбу – слоненок". К концу 1955 года почти весь автобусный парк состоял из автобусов этих двух марок. Дальше стало интереснее, каждый год начали поступать новые типы автобусов. Весной 1956 года на сельские линии вышли ZIS-127. Поскольку на корпусе этих автобусов было много заклепок, а в салоне – высокие сиденья, они напоминали самолет. Скорость их тоже была удивительная – до 115 км/час. Помимо этого эти автобусы поразили и "реактивной" выносливостью: два последние автобуса списали в 1973 году после двухмиллионного пробега. В этом же 1956 году в автобусный парк поступили первые Икарусы. Это были сигарообразные, с окнами на крыше автобусы "Ikarus-55". Они стали работать на маршрутах Пярну, Вильянди, Раквере и т.п. Большую скорость на них развивать было нельзя, поскольку ослабевали амортизаторы, и корпус автобуса начинал сильно качаться. В действительности эти автобусы были предназначены для перевозки туристов по городу и неудивительно, что на наших дорогах они долго не продержались. Однако последний "Ikarus-55" прошел миллион километров и в 1966 году вернулся в Будапешт, где занял почетное место в музее завода-производителя.

Первый предназначенный для городских линий "Ikarus-66" прибыл в Таллинн в 1957 году в марте прямо с выставки в Москве. Корпус его был схож с корпусом "Ikarus-55", но автобус был трехдверный. Подобных городских автобусов только без окон на крыше прибыло еще 47, и в 60-е годы эти красные автобусы курсировали, в основном, на линиях Пляскюла и Меривяля. В 1957 году начали прибывать автобусы марки "Ikarus-60", они были поменьше и водители окрестили их "тракторами", их клаксон, действительно, издавал звук, похожий на "голос" трактора. Первоначально они базировались в диспетчерском пункте Рока аль Маре, откуда в 1950-е годы начинались маршруты в Мяхе, Пельгуранна, Клога и Кейло-Йоа. Усовершенствован-



11.

ный вариант "тракторов" – "Ikarus-620" начал прибывать с конца 1963 года, их пустили на открывшиеся Мустамяэские линии. С годами он стал самым массовым типом автобусов. В мае 1965 года город получил 60 автобусов – "Ikarus-620", такого пополнения одновременно Таллиннский автобусный парк ранее за один раз никогда прежде не получал. В октябре 1967 года, когда городские автобусы переехали с Юлемисте в новый автобусный парк на Кадакете, всего автобусов было уже 450.

В апреле 1967 года в Таллине появились первые белые автобусы-гармошки "Ikarus-180", весной 1968 года за ними последовали той же серии белые трехдверные автобусы "Ikarus-556". Время белых Икарусов завершилось в конце 1983 года. С

того момента до лета 1992, когда на линии вышли первые, полученные из Финляндии, старые "Volvo", в городском автобусном движении Таллинна преобладали желтые Икарусы. Более 33 лет тому назад, в октябре 1973 года начали движение сразу 22 новых автобуса "Ikarus-260", в 1975 году к ним добавились автобусы – гармошки "Ikarus-280". В феврале 2003 года на площади Вабадусе состоялась торжественное



12.

прощание с последним автобусом марки "Ikarus". 1 января 1985 года на базе Таллиннского автобусного парка было создано Таллинское автобусное объединение, которое состояло из головного Мустамяэского предприятия (Кадакете, 62а), обслуживающего городские линии, филиала Юлемисте (Суур-Сямаяэ, 2), обслуживающего сельские и пригородные линии и Ласнамяэского филиала (Ленинградское шоссе, 73), которое обслуживает, в основном, Ласнамяэскую часть города и пригородные линии. 1 января 1990 года от государственного предприятия Таллинское автобусное объединение отделился филиал Юлемисте, который стал называться АО "Mootor". 1 января 1992 года Таллинское автобусное объединение было реорганизовано в государственное акционерное общество и получило название RAS Tallinna Autobussikoondis. 9 сентября 1993 года ТАК из государственной собственности перешел в городскую собственность. Постановлением городского совета новой формой предпринимательства определили акционерное общество. В начале 1990-х, в сложное экономическое и политическое время на улицах Таллинна появились использованные автобусы Volvo и Scania, затем в 1995 году завод в Тарту начал производить отечественные автобусы. ТАК образца мая 2007 года – это 1041 работников, 213 автобусов Scania и 128 Volvo, из них 142 сочлененных автобуса, 20 автобусов-поездов и 179 обычных автобусов.



13.

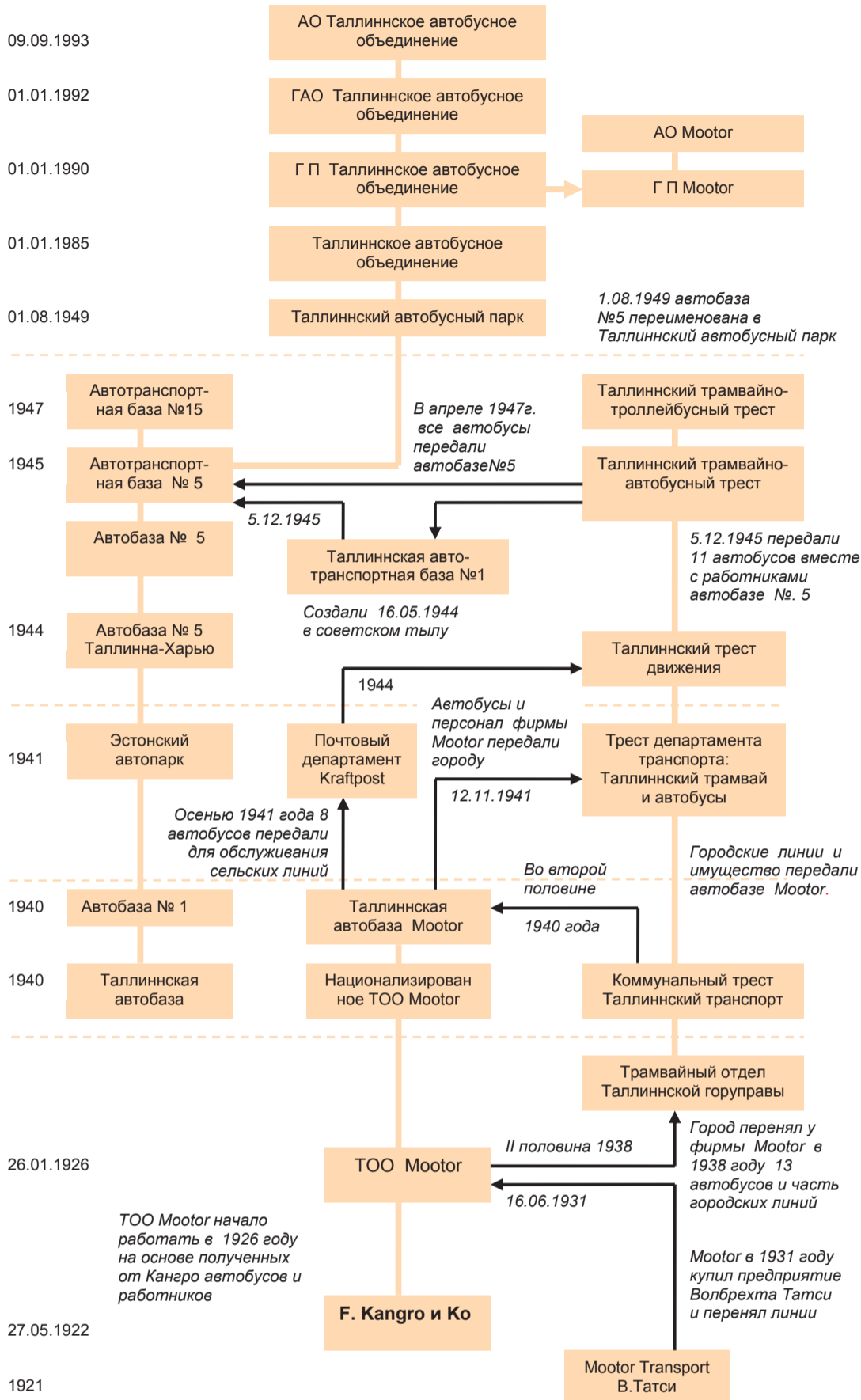
пращание с последним автобусом марки "Ikarus".

1 января 1985 года на базе Таллиннского автобусного парка было создано Таллинское автобусное объединение, которое состояло из головного Мустамяэского предприятия (Кадакете, 62а), обслуживающего городские линии, филиала Юлемисте (Суур-Сямаяэ, 2), обслуживающего сельские и пригородные линии и Ласнамяэского филиала (Ленинградское шоссе, 73), которое обслуживает, в основном, Ласнамяэскую часть города и пригородные линии. 1 января 1990 года от государственного предприятия Таллинское автобусное объединение отделился филиал Юлемисте, который стал называться АО "Mootor". 1 января 1992 года Таллинское автобусное объединение было реорганизовано в государственное акционерное общество и получило название RAS Tallinna Autobussikoondis. 9 сентября 1993 года ТАК из государственной собственности перешел в городскую собственность. Постановлением городского совета новой формой предпринимательства определили акционерное общество. В начале 1990-х, в сложное экономическое и политическое время на улицах Таллинна появились использованные автобусы Volvo и Scania, затем в 1995 году завод в Тарту начал производить отечественные автобусы. ТАК образца мая 2007 года – это 1041 работников, 213 автобусов Scania и 128 Volvo, из них 142 сочлененных автобуса, 20 автобусов-поездов и 179 обычных автобусов.

ТАК образца мая 2007 года – это 1041 работников, 213 автобусов Scania и 128 Volvo, из них 142 сочлененных автобуса, 20 автобусов-поездов и 179 обычных автобусов.

Ааре Оландер

История развития Таллиннского автобусного объединения



Перечень типов автобусов Таллиннского автобусного объединения

Марка автобуса	Количество	Годы использования	Примечания
Ford	20	1926-1931	автобусы Ф. Кангро
Berliet	3	1926-1933	автобусы Ф. Кангро
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	Моотор + Таллинское городское управление
Renault	4	1934-1941	
Volvo	19	1937...	Таллинское городское управление
ZIS-16	7	1941-1954	Таллинское городское управление
трофейные автобусы	15	1944-1954	
фургоны	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	Мустамяэ + Юлемисте
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	Мустамяэ + Юлемисте
Ikarus-255	118	1973-1991	
Ikarus-260	525+103	1973-2003	Мустамяэ + Юлемисте
Ikarus-280	362+23	1975-2003	новые + использованные из Германии
Ikarus-260,27, -260.51	82+8	1981-2003	Юлемисте + Мустамяэ
Ikarus-256	104+13	1982-1998	Юлемисте + Мустамяэ
Ikarus-283	5	1991-2003	
Ikarus-365	5+3	1989-2001	Мустамяэ + Юлемисте
Ikarus-396	1	1990-1997	Мустамяэ
Ikarus-415	1	1990-2000	
Ikarus-435	1	1990-1996	
Scania K113CLB, K113CLBAA	9	1990-2003	
Volvo B10M рейсовые	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 сочлененные	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 сочлененные	12	1996...	
Scania N112 сочлененные	2	1996-2005	
Scania CN112 сочлененные	6	1997...	
Scania CN112	9	1998...	
Volvo B12 6x2 Star 602	1	1998-2003	
Scania Hess L94 UB	25	1998...	
прицеп 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 UA6X2/2LB 300 Omnalink	15	2006...	
Scania K 270 UB4X2LB	50	2007...	



1939 Volvo.



1939 Diamond

Таллинское автобусное объединение и спорт



Спорт в Таллинском автобусном объединении (ТАК) всегда был в почете. Для тренировок арендовали спортзалы и бассейны, строили спортивные сооружения. Особую поддержку оказывали тем спортсменам, которые стремились к вершинам спорта. Все это делало во имя того, чтобы обеспечить предприятие квалифицированной рабочей силой, водителями и ремонтниками. Это также способствовало и созданию хорошего имиджа фирмы.

В 80-е годы самыми важными соревнованиями были летние и зимние игры работников предприятий автотранспорта. Борьба за первое место шла, как правило, между командой Таллиннского таксопарка и Таллиннского автобусного парка. Побеждали попеременно то одна команда, то другая. В то время успешно выступала на чемпионате Эстонии команда волейболистов Таллиннского автобусного парка. В 1982, 1984, 1985, 1988 и 1990 годах наши спортсмены были чемпионами Эстонии. В составе команды все эти годы играли Оливер Таатс, Рихо Рохт и Яан Лепп. В 1985 году за команду

ТАК выступал и олимпийский чемпион Вильяр Лоор. В 1983 году в подвале административного здания ТАК был построен стрелковый тир, а на первом этаже – тренажерный зал. Тир и зал вместе с баней и душевыми активно используют до сих пор. “Душа” стрелкового тира – Антс Пертельсон. В последние годы в тире традиционно проводят соревнования Мустамяэская управа города, спортобщество Kalev и, естественно, команда TAK. В 1987 году появилась идея построить свой собственный спортивный комплекс. По инициативе Мати Мяги удалось раздобыть спортхолл так называемого Кисловодского типа, размеры 30x30. В 1989 году начали строительные работы. Поскольку время было трудным, политическая ситуация сложная, строительные материалы – в дефиците, строительство затянулось до 1992 года. Несмотря на сложности со строительством, результат получился по тем временам вполне достойный. Несущие опоры удлиннили на 1,5 метра, высота здания увеличилась до восьми с половиной метров, и уже никто не боялся, что волейбольный мяч попадет в потолок. Под полом игровой площадки установили специальные пружинящие балки. Хорошие бытовые поме-

щения, баня, солярий и гимнастический зал быстро привлекли многочисленных посетителей. Несколько лет в Кадакском спортхолле проводили игры чемпионатов Эстонии по баскетболу и волейболу. Спортсмены и сейчас ценят этот зал за его уют. В 90-е годы на спортивном фронте было относительное затишье. “Старая гвардия” во главе с Антсом Пертельсоном и Тийтом Палу продолжали тренировки. На уровне любительского спорта занимались баскетболом, плаванием, настольным теннисом и лыжами.



3 место на зимних спортивных играх фирм 2007

Хочу отдельно отметить достижения Антса Пертельсона в зимнем многоборье: в 1990 году он стал чемпионом СССР, в 1992 году – чемпионом мира. В конце “рублевого времени” и начале “кронового” ТАК помог и поддержал Индрек Пертельсон. Он стал бронзовым призером олимпиад в Сиднее и Афинах. В начале 90-х в Таллинском автобусном объединении появилась группа лыжников-марафонцев. Каждую зиму они принимали участие в Тартуском марафоне. Позже, когда открылись границы, стали выступать и на соревнованиях в других странах. В Финляндии появились хорошие

контакты с лыжниками предприятия Cargus, производящего корпуса автобусов. Финны стали приезжать на Тартуский марафон, а эстонцы – участвовать в Finlandiahihto. Учредили даже специальный кубок, который кочевал с одного берега Финского залива на другой. Символом нового тысячелетия стал, так сказать, фирменный спорт. Соревнования, которые начали проходить по инициативе спортобщества Kalev обрели большую популярность. Соревнуются по различным летним и зимним видам спорта, их более десяти. На зимних играх в Кяэрику в 2003 и 2004 годах команда TAK завоевывала первые места в общем зачете. В 2006 и 2007 году стали победителями по настольному теннису. У поклонни-

ков этого вида спорта есть хорошие возможности для тренировок на втором этаже здания мустамяэской мойки. В этом году открылись двери центра здоровья для женщин. Для этого по инициативе наших замечательных женщин перестроили пустовавшие помещения административного здания мустамяэского парка. Теперь здесь можно заниматься на тренажерах, есть массажная комната, современный спортивный инвентарь. Всем женщинам нашего объединения – добро пожаловать в центр здоровья!

Аало Пармас, руководитель TAK Kinnisvara



Дружеская встреча с Тампере 23.09.2006

О смешных закономерностях жизни каждому, у кого есть чувство юмора

Выдержки из полного собрания законов Мэрфи

Закон Мэрфи:

Если какая-нибудь неприятность может случиться, она случается.

Следствие закона Мэрфи:

Из всех неприятностей произойдет именно та, ущерб от которой больше.

Постулат Боллинга:

Если вы чувствуете себя хорошо, то не волнуйтесь, это пройдет.

Первый закон Чизхолма:

Когда дела идут хорошо, в самом ближайшем будущем что-то должно случиться.

Когда дела идут хуже некуда, в самом ближайшем будущем они пойдут еще хуже.

Второй закон Чизхолма:

Любые предложения люди понимают иначе, чем тот, кто их вносит.

Закон Симона:

Все что собрано вместе, рано или поздно развалится на отдельные части.

Закон Рудина:

Во времена кризисов, вынуждающих людей выбирать одну из нескольких альтернативных линий поведения, большинство делает наихудший возможный выбор.

Закон Паддера:

Все, что хорошо начинается, кончается плохо. Все, что начинается плохо, кончается еще хуже.

Законы Клипштейна

Всякий провод, нарезанный на куски, окажется слишком коротким.

Ошибка выявится только после завершения окончательной проверки прибора.

После того как из защитного кожуха будет выкручен последний из 16 болтов, выяснится, что сняли не тот

кожух.

После того как кожух закрепили 16 удерживающими болтами, окажется, что внутри забыли положить прокладку.

После сборки установки на верстаке обнаружатся лишние детали.

Универсальные законы для наивных инженеров

Если опытная установка работает безукоризненно, все последующие будут неисправны.

Расширенный закон Мэрфи:

Если могут случиться несколько неприятностей, то они происходят в самой неблагоприятной последовательности.

Закон Линча:

Когда события принимают крутой оборот, все смываются.

Правило Руна:

Если вам все равно, где вы находитесь, то вы не можете заблудиться.

Заповедь Фергюсона

Настоящий кризис наступает тогда, когда вы не в состоянии сказать: «Давайте забудем все это»

Закономерность двойственности Дади:

Из двух событий, которые могут произойти, происходит только нежелательное.

Закон больших проблем Хорса:

Внутри каждой большой проблемы есть маленькая проблема, которая пытается вырваться наружу.

Обратное утверждение Шейнкера к закону больших проблем Хорса:

Внутри каждой маленькой проблемы есть большая проблема, которая пытается вырваться наружу.

Закон Конвея:

В каждой организации непременно есть один человек, который знает, что происходит. Его надо уволить

Закон Джонса:

Если человек, у которого дела плохи, улыбается, это значит, что он вспомнил на кого можно свалить вину за неудачу.

Первый закон спора:

Никогда не спорьте с дураком – люди не всегда могут определить разницу между вами.

Первый закон Ван Роя:

Если вы способны отличить хорошие советы от плохих, значит вам советы не нужны.

Закон Миллера:

Вы не можете определить глубину лужи, пока в нее не наступите.

Закон Вейлера:

Для человека нет ничего невозможного, если он сам не должен это делать.

Основное правило строительства:

Вырежи чуть-чуть побольше, и вбей на место.

Правило Рудника:

Что невозможно разобрать, развалится само.

Закон Саттингера:

Любой агрегат работает лучше, если его включить.

Закон Лавера:

Если деталь заклинило – нажми. Если она сломалась, значит, все равно надо было менять.

Аксиома Кахна:

Если более ничего не помогает, читайте инструкцию.



29 мая 2007 года мы будем отмечать 85-летие Таллиннского автобусного объединения (ТАК) и регулярного городского автобусного движения в Таллинне.



Таллиннскому автобусному объединению – 85 лет

27 мая 1922 года предшественница TAK автобусная фирма Fromhold Kangro и Ко начала движение автобусов между Русским рынком и Тартуским шоссе. 22.05.1922 фирма Kangro получила от городской управы разрешение на открытие пяти автобусных линий в Таллинне по маршрутам: Русский рынок – Тартуское шоссе, Площадь Вабадусе – Сезвальд, Русский рынок – Каламая, Русский рынок – Пирита и Русский рынок – Коце. В течение следующих месяцев заработали и остальные маршруты.

В честь праздника состоятся следующие мероприятия:

29 мая 2007 года на Ратушной площади

10.30 Проезд старых транспортных средств по маршруту: улица Хобуяма – круг Виру – Пярнуское шоссе – площадь Вабадусе – улица Хэрья – Ратушная площадь.

11.00

Приветствия в честь годовщины. Встреча шестих старых транспортных средств, ознакомление с ними. Представление книги „Tallinna autobussiliikluse ajalugu – История автобусного движения в Таллинне“. Открытие выставки „Таллинское автобусное движение во все времена“. Представители Eesti Post поставят на юбилейные открытки специальную печать.



12.00 – 14.00

Торжественный прием в Ратуше для работников TAK со стажем 40 и более лет (по пригласительным билетам).

30 мая 2007 года

15.00

Торжественный прием в вилле Бурмана для работников TAK со стажем 30-40 лет (по пригласительным билетам).

Начиная с 31 мая 2007 года

Вручение всем работникам специальной почтовой открытки и юбилейного знака – TAK 85.

30.05. – 01.07.2007 года

Фотовыставка „Таллинское автобусное движение во все времена“

**30.05. – 17.06.07
18.06. – 01.07.07**

в фойе здания TAK в Мустамяэ, Кадака тез, 62А
в Ласнамяэском филиале TAK, Петербургское шоссе, 73

В честь 85-летия будет издан юбилейный номер газеты Таллиннского автобусного объединения.

Поздравляем весь коллектив с достойной годовщиной!

Правление АО Таллинское автобусное объединение

