



**Н**аталья Дмитриевна ЗУЕВА водитель 8-го трамвайного парка. Пришла сюда в 1984 году, начала свою трудовую деятельность как водитель спецвагона на расположенной здесь 6-й дистанции, а в 1996 перевелась в парк им. Котлякова - уже линейным водителем. За прошедшие десять лет работы на линии она повысила свою квалификацию до 5-го разряда (1-й класс) и сейчас трудится на любом маршруте уже объединенного 8-го трамвайного парка.

Наталья Дмитриевна не имеет нарушений, она безотказна в работе, часто берет сверхурочные смены, что при нехватке водителей весьма актуально для предприятия. Порой приходится даже заменять на линии кондукторов или исполнять обязанности водителя-перегонщика. И любое порученное дело она выполняет добросовестно. Всегда доброжелательная, общительная с товарищами по работе, Наталья Дмитриевна пользуется заслуженным уважением в коллективе. Хорошего мнения о ней и руководство отдела эксплуатации.

**Валерий МЕЖОННЫЙ**  
фото Марины ВЛАСОВОЙ

## САМЫЕ РЕЗУЛЬТАТИВНЫЕ

**Н**ележкой была "борьба за план" по выручке в последний месяц лета для кондукторов 8-го трамвайного парка. В начале месяца продолжалась запредельная жара, которая создавала экстраординарные условия в салонах трамваев, оборачивалась заболеваниями для кондукторов. Во второй половине месяца температура нормализовалась, но зато сократился световой день, и меньше стало пассажиров по вечерам. А это тоже снижало сборы выручки. В результате всего из общей массы кондукторов парка с планом не справились более 60 человек, или почти 20 процентов от численного состава. Но наряду с этим, как и в любой самый трудный месяц, вперед выдвинулись те, кто не только справился со своим планом по выручке, но и внес наиболее весомый вклад в план всего парка. Фамилии этих кондукторов можно видеть на экране результатов, который вывешивается каждый месяц. В числе лидеров традиционно находится кондук-

тор Л.С. Харчевская. Она отработала в августе не 22 смены, как положено по норме, а 33, тем самым выручила и парк, нуждающийся в кондукторах, и "привезла" за месяц прямо-таки "запредельную" выручку для одного работника - 1 39704 рубля. Это рекорд для кондукторов парка за прошедший месяц. В среднем за каждый час она собирала с пассажиров 417,2 рубля. А свой план выполнила на 103,1 процента. Она работает на самом денежном маршруте 8-го парка, где план весьма высокий, но даже такой план Л.С. Харчевская перевыполнила. Регулярное перевыполнение плана для нее стало уже нормой в работе.

Впечатляет также результат, достигнутый за месяц кондуктором Ю.П. Зубковым. Всего он собрал выручку 136 428 рублей. При этом только сверх плана продал билетов на солидную сумму - 23 836 рублей. Свой план по выручке Ю.П. Зубков выполнил на 121,17 процента, а в час в среднем "собирал" с пассажиров по 454,9 рублей. Нетрудно предста-

вить, каким напряженным для него был прошедший месяц. При такой "насыщенности" трамвая пассажирами кондуктору на линии расслабляться не приходилось.

Как показывает экран результатов за месяц, перевыполняют план десятки кондукторов, но вот результат больше 100 тысяч рублей за месяц способен "продемонстрировать" далеко не каждый. Таких работников единицы. В августе в эту группу "был зачислен" по своим результатам и кондуктор С.В. Минин. Он продал билетной продукции на 106668 рублей. Его часовой сбор составляет 388,4 рубля. Из всей названной выше суммы 7 355 рублей он собрал сверх плана.

Весьма напряженным был последний месяц лета и для кондуктора Е.М. Ивановой. Она, правда, трудилась не весь месяц, но за те дни, которые работала, собирала в среднем по 616,2 рубля в час. А самое большое выполнение плана в августе показал В.В. Воронин - на 136,69 процента.

**Валерий МЕЖОННЫЙ**

## ТАК ЗАКОНЧИЛОСЬ ЛЕТО

Август стал самым напряженным для электротранспортников летним месяцем. Планы по выручке для парков в этом месяце были, пожалуй, самыми высокими за весь предыдущий период года. И потрудиться для их выполнения эксплуатационникам пришлось, как говорят, с полной отдачей. Не все, к сожалению, сумели добиться желаемых результатов. Среди традиционных причин невыполнения планов - "пробки" на городских магистралях, их периодические "закрытия" с целью ремонта. Теперь во многих парках называют и новую: жесткую конкуренцию в "борьбе за пассажира" со стороны других городских перевозчиков. Впрочем, у каждого "отстающего" коллектива преобладают свои причины.

Август идет в ряду летних месяцев и по сходным погодным и климатическим условиям, которые тоже отражаются на выполнении плана. И результаты августа имеют общие тенденции с результатами всех летних месяцев. Так, например, в любом из трех летних месяцев из шести трамвайных парков планы по выручке удавалось выполнить только трем. Причем "без потерь", с выполнением за все три месяца идет только Совмещенный парк (по трамваям). Остальные трамвайные парки идут с переменным успехом: то "вытаскивают" свой план к концу месяца, то "проваливают" его до невыполнения, хотя и с разными результатами.

При этом не у всех трамвайных парков план "рос" от месяца к месяцу в денежном выражении. Неуклонно план "рос" у 5-го (Ланского) парка и ежемесячно был самым высоким по сумме - в соответствии с мощностями этого обособленного структурного подразделения.

Но одно дело, как планы росли, и несколько другое, как их выполняли. Ведь даже при двукратном невыполнении ежемесячно - в июле и августе, - эксплуатационники 5-го трамвайного "привозили" рекордные по предприятию суммы. По суммам "привезенной" выручки к нему приближался только 8-й трамвайный парк, хотя все три летних месяца его преследовало невыполнение. Эти два парка на протяжении июня, июля и августа показывали результаты дохода от "реализации билетной продукции", значительно превышающие 9 млн рублей, что пока недоступно для остальных трамвайных парков.

Планы августа были максимальными за весь период с начала года. И это не только оправданно, но выведено из реальной практики предыдущих лет. Расчет был на то, что "предучебная" миграция населения по городу резко увеличит количество пассажиров, а с ними и выручку. Студенты, школьники и их родители рассматривались как потенциальный пассажирский резерв. Для половины трамвайных парков этот расчет оправдался, у другой половины не хватило для этого несколько

дней. Но даже успешные в августе парки в первой половине месяца шли с отставанием. Выручка, "работающая" на выполнение планов, буквально у всех "пошла" только в последнюю пятидневку месяца, а не в декаду. Вот почему на счету был каждый такой день, и вот почему некоторым паркам не хватило двух-трех таких "сверхдоходных" дней для преодоления отставания, полученного в начале месяца.

Это положение легко проиллюстрировать. Например, у 1-го трамвайного парка в первой половине августа дневная выручка не превышала 300 тысяч рублей. А в последнюю пятидневку она не опускалась ниже 377 тысяч и даже 30 августа составила 383,5 тысяч рублей, что и помогло 1-му трамвайному парку достигнуть в августе рекордного выполнения плана (в процентах - 108,9) среди всех трамвайных парков за три летних месяца. Эта тенденция привела и к тому, что в августе впервые из трех летних месяцев был на 100,2 процента выполнен общий план предприятия - по трамвайным паркам.

У троллейбусников несколько другая картина. Как уже сообщалось, весьма неудачным для них был первый летний месяц - июнь, когда ни один троллейбусный парк не справился с планом. В июле они стали "вылезать" из отставания. Это удалось 2-му и 4-му паркам, хотя "положительная динамика" в этом смысле наблюдается у всех троллейбусных парков. Август стал для троллейбусников более успешным. Справиться с планом в этом месяце удалось уже четырем паркам: 1-му, 3,4 и 6-му. Троллейбусники Совмещенного парка "не дотянули" до плана "всего" 0,9 процента, продемонстрировав положительную тенденцию - "рывок" к выполнению плана от 93 процентов в июне до 99,1 процента в августе. Причем в августе эксплуатационники Совмещенного парка - трамвайщики и троллейбусники вместе - поставили еще один рекорд в рамках

предприятия СПб ГУП "Горэлектротранс". В августе они собрали выручку в целом по парку выше, чем самый "доходный" наш парк (5-й) и самую высокую за весь период с начала года по всему предприятию. Это достойное достижение, с которым мы поздравляем всех эксплуатационников Совмещенного!

Также хочется отметить коллектив 4-го троллейбусного парка. Его эксплуатационники в августе собрали выручку, превышающую сумму 9 млн рублей, успешно справившись с планом. Среди троллейбусных парков это высшее достижение с начала года. Таким образом, в августе уже четыре парка по сбору выручки превысили сумму в 9 млн рублей. Однако в августе всем троллейбусникам в целом не удалось справиться с планом дохода от реализации билетной продукции всего на 0,9 процента.

Не всем троллейбусным паркам удалось реализовать положительную динамику по сбору выручки, наметившуюся к концу месяца. Удачно с этим, например, справился 6-й троллейбусный парк. К середине последней декады августа он "шел" еще с отставанием к плану. В последней пятидневке положение резко изменилось, выручка увеличилась. К счастью, таких "доходных" дней эксплуатационникам 6-го троллейбусного хватило, чтобы выполнить план.

Наступил сентябрь. В него большинство парков вошло с тем же повышенным ритмом работы, который они взяли в конце августа. Начало сентября также почти не отличалось от конца августа по напряженности пассажиропотока. Вот почему первая шестидневка нового месяца - первого осеннего - стала удачной для двух третей трамвайных и трети троллейбусных парков. У них появился задел по выручке. Им надо его сохранить. А остальным - догонять. И всем - не снижать темпа.

**Валерий МЕЖОННЫЙ**



## Заплатите за испуг 50 тысяч

Определенную работу по отстаиванию правовых и финансовых интересов предприятия ведут сотрудники юридического отдела СПб ГУП "Горэлектротранс". Дела могут быть самые разнообразные, порой даже экзотические, в которых ярко выявляется внутренняя сущность различного рода нарушителей, хапуг и шкурников, которые, воспользовавшись неожиданной ситуацией, не прочь поправить свое материальное положение за счет электротранспортников. "Содрать" по максимуму, если случилось ДТП с участием нашего транспорта или другое какое-либо происшествие, - вот задача подобных "персон", апеллирующих к правосудию. Могут быть и справедливые иски от потерпевших, но с явно завышенными требованиями. Некоторые потерпевшие ведут себя так, словно желают использовать повернувшийся момент, как раз по восточной пословице, которая гласит, что если хочешь получить хотя бы горошину - проси целого верблюда. И просят, настаивают на своих желаниях.

Вот, например, одно из дел. Некий гражданин обратился с иском в суд к нашему предприятию, потребовал компенсировать ему "моральный вред" в размере 50 000 рублей. Моральная "травма" на указанную сумму ему была нанесена во время дорожно-транспортного происшествия с участием его автомашины с автомашиной, при надлежавшей предприятию электротранспорта. Видимых повреждений автомашина истца в этом ДТП не получила, но сам он "сильно испугался". И свой испуг оценил в названную выше круглую сумму. А почему не воспользоваться ситуацией?

Только не учел он, что "моральный ущерб" должен был воплотиться в какие-то реальные негативы, конкретно отразиться на его здоровье и "не представил каких-либо доказательств причинения ему действиями ответчика физических и нравственных страданий". А без доказательств данная статья не работает, поэтому суд решил: в иске к нашему предприятию ему отказать.

В повседневной юридической практике бывают иски к нашему предприятию, а бывают, наоборот, иски нашего предприятия к другим организациям или частным лицам, нанесшим электротранспорту тот или иной ущерб, а также иски к нашим же сотрудникам, например, к водителям трамвая или троллейбуса, если в результате их непрофессиональных действий предприятие понесло какие-либо убытки. В таком случае выплачивать деньги должен конкретный виновник. Но суду в этом отношении необходимо представить убедительные доказательства, чем и занимаются наши юристы. В результате либо заявленные истцами "запредельные" суммы

снижаются судом до реальных размеров, либо само предприятие электротранспорта взыскивает солидные суммы с других ответчиков, нанесших нам материальный ущерб. Не сразу удается "отстоять справедливость". Порой подобные дела длятся по несколько лет. Но, наконец, решение все же выносится.

Вот совсем недавнее дело, которое вел наш юрист БА Персинен. Датировано оно маем-июнем 2006 года. СПб ГУП "Горэлектротранс" обратилось в суд с иском к другому предприятию - ГУП "Спецтранс" о взыскании убытков "о возмещении вреда от повреждения контактной сети троллейбуса - в результате действий автомобиля-эвакуатора, принадлежащего ответчику. Убытки были заявлены в виде реального ущерба в сумме 138301 рубль. Это затраты на восстановительный ремонт. Была предъявлена также ответчику сумма 22 059 рублей - за неполученные доходы от задержки движения нашего подвижного состава. Ответчик иск отклонил, ссылаясь на не доказанность и завышение исковых сумм. В результате "изучения материалов дела и заслушав объяснения сторон, суд решил взыскать с ГУП "Спецтранс" в пользу СПб ГУП "Горэлектротранс" определенную сумму. Кропотливый труд юриста принес реальный результат. И так бывает довольно часто. Эта работа не видна для других, но она помогает сохранить материальные ресурсы предприятия.

Есть решение суда, в результате которого с ЗАО "Совместное предприятие Энергия, Экология, Инжиниринг" в пользу СПб ГУП "Горэлектротранс" взыскана весьма солидная сумма: 456 589 рублей.

В июле 2006 года было рассмотрено дело по иску гражданки, которой был причинен вред здоровью троллейбусом марки ЗИУ-9. Она ехала в этом троллейбусе, когда водитель применил экстренное торможение, после чего она упала и получила травму ноги. После месячного лечения

она выставила иск нашему предприятию и оценила вред, нанесенный ей, в том числе и моральный, и физический в большую сумму. Суд рассмотрел все аргументы, представленные сторонами дела, снизил эту сумму в 10 раз. Суд исходил из "отсутствия доказательств вины ответчика", которые действительно не были представлены. Однако выплатил компенсацию потерпевшей "с учетом причинения вреда здоровью истицы". Не всегда при экстренном торможении транспортного средства бывает виновен водитель. Ведь он не один на трассе, и его действия часто зависят от других участников дорожного движения. Машина была технически исправна. Но троллейбус-источник повышенной опасности, поэтому моральный вред оплачивается независимо - виновен или нет ответчик.

Вот еще одно заявление в суд после ДТП с участием троллейбуса и частного автомобиля. Владелец автомобиля просил суд взыскать с ответчика - СПб ГУП "Горэлектротранс" - стоимость восстановительного ремонта своей машины, поврежденной троллейбусом, в сумме 41 898 рублей. Однако, как выяснил суд, здесь образовалась сложная ситуация. За время от самого происшествия до решения суда прошло немало лет. ДТП это было в конце 1999 года. Суд же его окончательно, после представления сторонами всех необходимых документов, рассмотрел в июне 2006 года. За это время многое изменилось. Данный автомобиль был продан другому лицу. В таких условиях суд отказал потерпевшей в результате указанного выше ДТП в ее иске к предприятию СПб ГУП "Горэлектротранс" и переадресовал ее претензии в соответствии с законом. Значит, правовая грамотность и в таких сложных условиях сослужит добрую службу.

*Подготовил Валерий МЕЖОННЫЙ  
Материалы судебных решений  
предоставил юрист Б.А. Персинен.*





## ЕСЛИ ХОЧЕШЬ БЫТЬ ЗДОРОВ, ЗАНИМАЙСЯ СПОРТОМ!

Занятия спортом несут в себе такой заряд бодрости и хорошего настроения, что это почувствовали, даже и тот, кто не был на беговой дорожке и футбольном поле, а наблюдал за участниками состязаний с трибун стадиона.

Даже непогода отступила перед сильным духом и телом. 2 сентября, в день проведения спортивного праздника СПб ГУП "Горэлектротранс", выглянуло солнышко, а тучи исчезли. Местом проведения спортивного праздника был избран стадион детского оздоровительного лагеря "Зарница". В празднике приняли участие более 150 человек: работники трамвайных и троллейбусных парков, служб, члены семей и дети.

В программу спортивного праздника входили: лёгкая атлетика и семейная легкоатлетическая эстафета, конкурс "Точный бросок", соревнования по дартсу, мини-футболу и волейболу.

В лёгкой атлетике мужчины бежали дистанцию 800 метров, женщины соревновались на дистанции в 500 метров, а 30 и 40 метров - дистанция для детей.

У мужчин дистанцию 800 метров выиграл Лелюшкин Анатолий (Троллейбусный парк № 4). Второе место занял представитель Службы энергетического компьютерного обеспечения Савин Василий. Третьим закончил забег Мергульев Михаил, работающий в Троллейбусном парке № 2.

Среди женщин в лёгкой атлетике призёрами стали Ефимова Маргарита (СПП), Иванова Светлана (Трамвайный парк № 1) и Шеломянова Галина (Троллейбусный парк № 3).

С нетерпением ожидали забеги ребят - все дружно переживали за своих детей. Быстрее в этот день пробежали Ибрагим Диана, Деденко Александр и Минин Никита. 30 метров пробежал и самый юный участник спортивного праздника Кожевников Илья, которому

2 года 8 месяцев. Хорошие результаты в беге показали Боговина Настя, сестры Ефимовы - Александра и Екатерина, Жуков Данила, Иванов Миша и Овчинникова Вероника.

Азартно проходил конкурс "Точный бросок". Победителями становились те участники, которые забросили больше мячей в баскетбольную корзину. Среди победителей - Иванов Дмитрий (СЭ и КО), Червенко Ирина (Троллейбусный парк № 4) и Слепчук Иван (Трамвайный парк № 1). Лучше других с бросками мяча в корзину среди ребят справились Ефимова Александра, Вальков Александр и Ибрагим Диана.

Следующий вид состязаний - дартс. Посоревноваться на меткость изъявили желание многие участники. Удачливее других оказался Стрелков Андрей. Его результат - 56 очков. По 47 очков в активе Золотовой Ольги и Суржина Андрея. Среди детей первое место с 57 очками занял Вальков Александр.

В турнире по мини-футболу участвовали 5 команд. Первое место заняла команда Службы пути, набрав 8 очков. Победили команду Службы энергетического и компьютерного обеспечения со счётом 3:0. Одержали победу с минимальным счётом 1:0 над командой Трамвайного парка № 8. Две встречи завершили вничью. Болельщики активно поддерживали команду Службы пути и верили в победу. Второе место по мини-футболу заняла команда Трамвайного парка № 3 и Автобазы.

Одновременно с футбольными матчами проходили игры по волейболу. Победив во всех играх, первое место заняла объединённая команда Трамвайного парка № 3 и Автобазы. Вторыми стали представители Троллейбусного парка № 3; третьими - спортсмены Трамвайного парка № 8.

**Окончание на стр. 5**

## ПОЗДРАВЛЯЕМ

2 сентября 2006 года исполняется 75 лет одному из старейших работников Трамвайного парка № 5 Глазунову Сергею Степановичу.

Уже 48 лет его трудовая жизнь связана с городским транспортом: с ленинградским трамваем, и почти все эти годы он работает в одном и том же парке. Парк менял названия: им. Калинина, Ланской, Трамвайный парк № 5, а он оставался ему верен, верен коллективу, верен выбранной нелегкой профессии водителя трамвая.

В 1958 году Сергей Степанович впервые учился управлять трамваем. Работа понравилась, быстро повысил квалификацию - стал первоклассным водителем. Одним из первых освоил новый подвижной состав, который поступал в парк, учил других.

Сергей Степанович - человек, который никогда не замыкается только на своей работе - ему всегда интересно, чем живет и как работает весь парк. Сам он всегда выполняет свою работу честно, добросовестно, но этого ему мало: он вел очень большую общественную работу в качестве председателя профсоюзной организации Отдела эксплуатации парка. В период широкого движения бригадного подряда он - бригадир бригады водителей 21-го маршрута, общественный водитель-наставник.

Стремление сделать на своем месте все возможное для коллектива в целом - не оставалось незамеченным. В трудовой книжке Сергея Степановича более 80 записей о поощрениях. 1984 году при своею звание Ветеран труда ГУП "Горэлектротранс".

Сергей Степанович уже 15 лет назад мог спокойно уйти на заслуженный отдых - заработал, да и домашние "пилят", сколько можно работать, отдохни! Не хочет, по-прежнему идет на работу в этот, ставший уже родным, Трамвайный парк № 5. Нет, он сейчас не садится за контроллер трамвайного поезда, но каждую смену провожает на линию других, более молодых водителей в качестве контролера контрольно-пропускного пункта и работу оставлять пока не собирается.

**МЫ ПОЗДРАВЛЯЕМ  
СЕРГЕЯ СТЕПАНОВИЧА С  
ЮБИЛЕЕМ!**

Желаем здоровья, такого же доброго и заинтересованного отношения к людям, к жизни и дальнейшей успешной работы!



## МАЛЕНЬКИЙ ПОТОП

Из-за грозы в Москве не ходили трамваи и троллейбусы. Грозовые дожди в понедельник днем в Москве привели к остановке движения на 13 трамвайных и 14 троллейбусных маршрутах, сообщили в пресс-службе ГУП "Мосгортранс"~

## НАВСТРЕЧУ ВОДИТЕЛЯМ

VIP-гости. О визитах высоких персон автомобилисты будут узнавать не позднее, чем за сутки. Такое требование содержится в проекте закона, принятом городским ЗакСом в первом чтении. Власти должны предупреждать о закрытии дорог.

*ИМА-Пресс*

### **Окончание. Начало на стр. 4**

Заканчивался спортивный праздник проведением семейной легкоатлетической эстафеты. В команду входили трое взрослых и двое детей. На финише доли секунд разделили призёров. Первыми финишировала команда Трамвайного парка № 8. Вслед за ней представители Службы энергетического и компьютерного обеспечения. На третьем месте - команда Троллейбусного парка № 3.

После построения команд состоялось награждение участников спортивного праздника. Председатель Первичной профсоюзной организации ГУП "Горэлектротранс" Силина Нина Павловна наградила победителей и призёров состязаний грамотами, а дети получили ещё по мягкой игрушке и сладости.

Проигравших на спортивном празднике не было. Азарт, бодрость духа и хорошее настроение унёс каждый, кто побывал на стадионе.

**Игорь РЕЗВЫХ, заместитель  
председателя Первичной  
профсоюзной организации ГУП  
"Горэлектротранс"**



# БИБЛИОТЕКЕ 72 ГОДА

Двадцать третьего сентября нынешнего года библиотеке бывшего трамвайного парка им. Леонова исполняется 72 года. О чем говорит регистрационное свидетельство, выданное Отделом массовой политико-просветительской работы Ленсовета. И это одна из немногих наших библиотек, которая работает и в настоящее время. Библиотека расположена в здании общежития бывшего трамвайного парка им. Леонова, со дня своего открытия она никуда не переезжала. Заведует книжным фондом библиотекарша Татьяна Леонидовна Афанасьева. Здесь она трудится всего 5 лет, до этого работала библиотекарем в одной из районных библиотек города. Ее отец, Леонид Васильевич Приборец, трудился водителем трамвая в бывшем Леоновском парке с 1964 по 1994 год, затем, до 2004 года, он работал плотником в этом же парке. Сейчас Леонид Васильевич на пенсии. За свой добросовестный труд он многократно поощрялся руководством этого трамвайного парка.

Весь книжный фонд библиотеки сегодня составляет 17 000 томов, что более чем достаточно для небольшой по численности работников 2-й площадки 3-го трамвайного парка, которой теперь стал бывший парк им. Леонова. Сегодня здесь официально зарегистрировано всего 104 читателя. Основная их часть - это жители парковского общежития, особенно школьники. Они охотно пользуются библиотекой, подбирают книги для изучения школьной программы, а также берут художественную литературу. В течение последних пяти лет книжный фонд обновлялся весьма слабо. За эти годы поступило всего несколько книг с Правилами эксплуатации трамвая.

Вообще же здесь завидный для культурного учреждения такого уровня подбор художественной литературы - от почти всех русских классиков 19-го века до классиков советской литературы - проза и поэзия. Немало также произведений западных классиков. Есть учебники по различным школьным предметам, которые теперь просто устарели. Есть собрание сочинений классиков марксизма-ленинизма, которое надолго неостребованным застряло на библиотечных полках. Весьма много здесь также специальных технических книг по электротранспорту, в основном по трамваям. По ремонту вагонов, об их приемке и сдаче, памятки вагонно-жатоку, о тяговых подстанциях, об электрооборудовании трамвая, руководства для осмотра вагонов разных лет издания и т.д. Во многом эти кни-

ги также устарели, так как техника шагнула далеко вперед.

Здесь имеются также инвентарные тетради, отмечающие поступление книг по разным годам и списывание устаревших книг. Всего здесь 25 таких тетрадей: от начала работы библиотеки в 1934 году до нашего времени. Интересно посмотреть такую тетрадь за 1941 год. Книги поступали в библиотеку до ноября 1941 года. Затем был перерыв, связанный с Великой Отечественной войной и блокадой Ленинграда. В те годы было не до новых книг. И только в самом конце 1944 возобновилось поступление новых книг в библиотеку. Таким образом, книги не поступали только во время войны и в период 90-х годов.

Сегодня, хотя и мало посетителей, библиотекарша Т.Л. Афанасьева все же организует книжные выставки хотя бы по главным событиям - из имеющегося в библиотеке книжного фонда. Есть выставка "Памятные даты", посвященная 60-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Есть выставка, посвященная блокаде Ленинграда. Есть выставки, посвященные знаменитым людям: писателям, артистам. Есть выставка под девизом "Для дома, для семьи". При входе в читальный зал устроен уголок книг, изданных предприятием СПб ГУП "Горэлектротранс" к различным юбилейным датам городского электротранспорта. Есть здесь и редкие книги, например, словарь четырехтомник русского языка Владимира Даля. Издания 1955 года, переизданного с издания 1881 года. Есть книга "Сочинения Императрицы Екатерины Второй, произведения литературные". Издания Санкт-Петербургского издателя А.Ф. Маркса за 1893 год. Под редакцией князя М.Н. Волконского.

Еще одна интересная книга называется "Хозяйка, или полнейшее руководство к сокращению домашних расходов (поваренная книга для неопытных и молодых хозяек)". Книга датирована 1888 годом. И это уже третье ее издание. Здесь рецепты приготовления почти 1200 различных блюд: бульонов, жарких, мясных и рыбных, закусок, напитков и т.д. Книга эта, как известно, вошла главной составной частью в позднейшие руководства по кулинарии.

Известно, что русский народ отличался своим хлебосольством, а русская кухня - необычайным разнообразием. Во многом это разнообразие представлено в данной книге. Сло-

вом, кратко эту книгу можно определить как книгу для гурманов. Трудно удержаться, чтобы не дать хотя бы пару рецептов приготовления пищи. Вот один из них: "Миноги. Очистить как следует миноги, нарезать порционными кусками, уложить на тарелке, полить уксусом и провансальским маслом." Все. Ничего не сказано об отваривании или жарке миног. Значит, ели свежемаринованными. А у нас сейчас выдают японскую суши-рыбу за новое кулинарное откровение. Все уже было на Руси. В книге описывается подробно приготовление и подача к столу различных, в том числе и экзотических, блюд. Есть блюда из французской и английской кухни.

Вот рецепт пунша дамского легкого. "Залить немного желтого чая и дать ему отстояться. Между тем приготовить сок из апельсина и процедить сквозь ситечко. Когда чай настоится, положить в чашку 6 кусочков сахара, влить три четверти чашки желтого чая, одну чайную ложку мараскину, две чайные ложки белого рома и сок из апельсина." Мараскин (из словаря Вл. Даля) - ликер, сладкая водка на горьких вишнях.

Благодарные читатели любят свою библиотеку. Есть здесь и подарки от читателей. Один из них - портрет старой библиотекарши, выполненный в графике. Другой подарок - книга водителя трамвая бывшего парка им. Леонова "Моя жизнь". Вячеслав Всеволодович Сивергин начал работать водителем в 1977 году и интересно написал о своей жизни и работе. Книга вышла в 2003 году.

**Валерий МЕЖОННЫЙ**

## С майонезом и аджикой НАДО:

на 3-4 кг мяса 1 литр кефира, 1 банка (250 г) обычной грузинской аджики, 2 банки (по 250 г) майонеза.

### ГОТОВИМ:

1. Мясо нарезаем, как обычно на шашлык.
2. Миксером перемешиваем аджику, кефир и майонез.
3. Мясо заливаем полученным маринадом (солить не нужно, так как и в майонезе, и в аджике вполне достаточно соли).
4. Маринуем минимум 3 часа. Чем дольше маринуется, тем нежнее получается шашлык.
5. Всегда отдельно маринуем лук кольцами в 9-процентном уксусе. Шашлык подаем с соусом: кетчуп + мелко порубленная кинза.

**Алена ЛАТЫШЕВА**

# МУЗЕЙ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Музей расположен по адресу ул. Одоевского, д. 29, рядом со станцией метро "Приморская". Он открылся 14 ноября 2005 года к 50-летию Петербургского метрополитена, которое состоялось на следующий день, 15 ноября 2005 года.

Общая площадь музея составляет 500 квадратных метров - это начальная галерея и два больших зала: верхний и нижний. Музей начинается с галереи стендов, с левой ее стороны - материалы, рассказывающие об истории петербургского транспорта от конки до метро, справа - стенды, посвященные метрополитенам нескольких зарубежных стран, и есть один стенд, посвященный метрополитенам российских городов, в которых уже имеется этот вид транспорта. Перед входом в верхний зал - синяя, горящая огнями большая буква "М", символизирующая петербургское метро, и два красных знамени, врученные коллективу этого предприятия в советское время - за трудовые достижения, а также орден Ленина, врученный коллективу в 1971 году.

Вся галерея состоит из 16 больших красочных стендов. Слева стенды, показывающие развитие городского общественного транспорта: конка, омнибус, трамвай, автобус, с пятого стенда - проекты строительства метрополитена. Справа вдоль галереи на стендах представлены метрополитены: лондонский, построенный первым в мире и введенный в строй в 1863 году. Будапештский - первый метрополитен на европейском континенте, введен в действие 110 лет назад, в 1896 году. Парижский метрополитен - сейчас крупнейший на европейском континенте, имеет 383 станции. Нью-йоркский метрополитен, крупнейший в мире, имеющий 469 станций и 25 линий, введен в действие первым на американском континенте в 1904 году.

15 мая 1935 года открылась первая линия московского метрополитена - первого и самого большого в нашей стране. Он также один из крупнейших в мире. На сегодняшний день в России 7 действующих метрополитенов: Московский, Петербургский, Нижегородский, Самарский, Казанский, Екатеринбургский, Новосибирский. В Омске начали строить метро с расчетом ввести в эксплуатацию в 2008 году.

В верхнем зале большая экспозиция, посвященная нашему метрополитену. История его создания начинается с 1938 года, когда Ленсовет, руководимый в то время Н.А. Косыгиным, принял решение строить метрополитен. Вышли с этим предложением на Правительство СССР. И в январе 1941 вышло Постановление Совета Народных Комиссаров - Правительства СССР - о начале строительства. И уже в январе была начата проходка стволов и тоннелей созданной для этого строительной организацией. Строительство метрополитена было прервано Великой Отечественной войной.

Строители метро в этот период занимались сооружением оборонительных рубежей, в частности Дороги Жизни. Снова к строительству Ленинградского метрополитена вернулись в 1946 году. И, как мы все знаем, открылось метро в нашем городе в ноябре 1955 года.

Экспозиция верхнего зала музея начинается с большой разноцветной схемы линий метрополитена, все станции на которой снабжены горящими электролампами. Здесь есть не только действующие станции, но и те, которые вступят в строй в ближайшее время, до 2008 года.

На перспективу мы здесь видим строительство станций в центре города: "Адмиралтейской", "Площади мира", "Звенигородской", "Обводный канал", "Волковская" и "Парнас" - на северной окраине города.

Затем в зале представлены многочисленные стенды по различной тематике: пуск метрополитена, первые машинисты, введение новых станций в порядке хронологии, архитектура станций метро, ряд стендов посвящен подразделениям предприятия, его отдельным службам, есть здесь портреты руководителей предприятия - небольшая галерея. Есть и экспонаты, например, представленный в натуральную величину фрагмент железнодорожного пути с контактным рельсом, светофором, путевым автоостопом и рельсовым дефектоскопом.

В нескольких круглых витринах, расположенных в зале, - личные вещи ветеранов метрополитена: почетные грамоты, награды, значки, часы. Представлены также значки, которыми награждались заслуженные труженики предприятия, знаки отличия за заслуги. Юбилейные значки, юбилейные жетоны, которые выпускались к датам открытия отдельных станций метро. Жетоны, выпущенные к 50-летию юбилею метро на 8 первых станций. Книга Почета, в которой представлены те, кто был награжден знаком "Почетный работник метрополитена". Таких всего 100 человек, это труженики разных категорий - от рабочего до руководителя. Представлены в зале также макеты

вагонов метро. Представлены документы машиниста метро, Героя Социалистического труда Е.Н. Елисеева. Звание это было ему присвоено в декабре 1966 года. Представлены также кубки, полученные за спортивные достижения тружеников метрополитена. Представлено и оборудование: турникеты, разменные автоматы и т.д.

Есть символические фигурные ключи, сделанные в честь открытия отдельных линий и станций метрополитена. Есть здесь даже небольшая диорама станции метро "Спортивная". Диорама действующая, показывающая прошлое и настоящее этого места города.

В нижний зал музея ведет эскалатор, который тоже является музейным экспонатом. Здесь экспонаты, имитирующие тубинги, которыми выкладываются тоннели метро. На самом деле они железобетонные или чугунные, а здесь - деревянные, выкрашенные под чугун. На полках, сделанных в тубингах, различный специальный инструмент метростроителей.

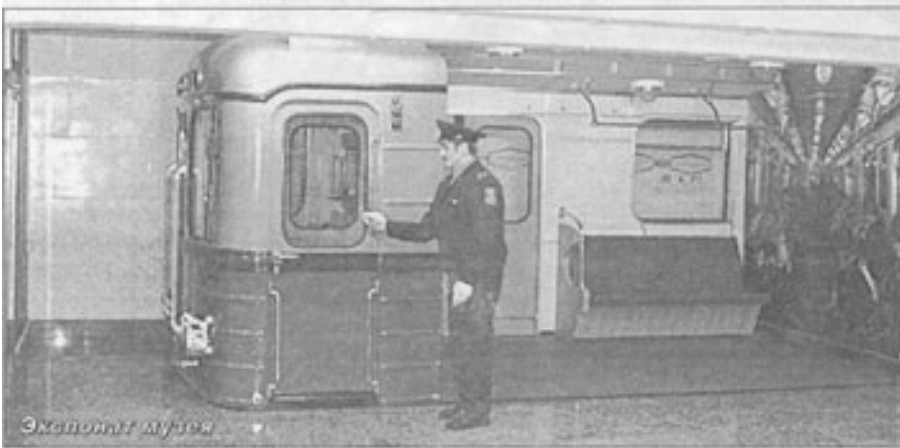
Есть здесь серия стендов с фотографиями, рассказывающая об истории размыва на перегоне от станции "Лесная" до "Площади мужества". Показана схема движения поездов в этом месте до размыва и после его ликвидации. Есть капсула, содержащая грунт из этого участка пути. Представлена форменная одежда работников метро от машиниста до генерального директора предприятия. Представлен декор станций времени открытия метрополитена. Теперь он на станциях другой.

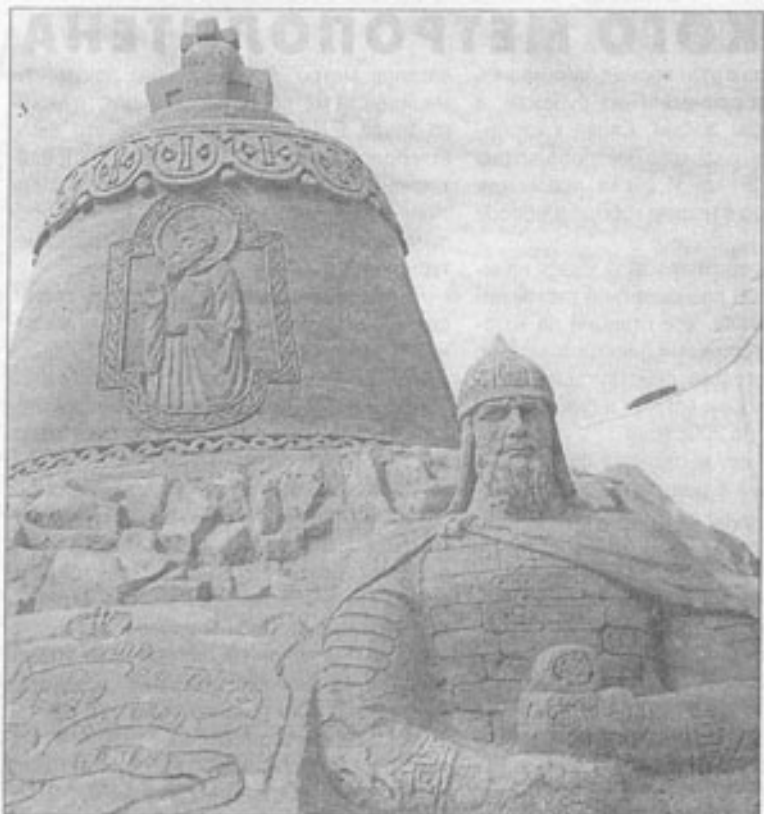
В нижнем зале наглядно, с макетом, представлена дежурная по станции. Есть и кабина машиниста с макетом машиниста, а также часть салона пассажирского вагона с креслами.

Остается добавить, что пол музея очень удачно выполнен из узорного мрамора. 8 залов очень чисто и уютно.

С начала работы музея метрополитена прошло уже 9 месяцев, за это время его посетили почти 2000 человек.

**Валерий МЕЖОННЫЙ**  
фото Юрия ЛЬВОВА





Песчаные дворцы рода Романовых у ст. метро "Старая деревня". Фото Александра ВЕРХОВНОГО



Газета зарегистрирована в Северо-Западном региональном управлении Комитета Российской Федерации по печати (Санкт-Петербург). Свидетельство о регистрации №П 1491 от 02 июня 1995 года

Адрес редакции: 190000, г. Санкт-Петербург, ул. З.Росси, д. 1/3. Ком. 205, 209

Редактор: Александр Верховный  
Тел. редактора: 710-44-93  
Тел. сотрудников: 313-89-54, 2599 (м.)

"Издательство Русь". 190031, СПб, Столярный пер., д. 18/69.  
Тел.: 315-97-35. E-mail: [itr\\_rus@mail.ru](mailto:itr_rus@mail.ru)  
Home page: [www.rus-izdat.ru](http://www.rus-izdat.ru)  
Лицензия ПЛД № 69-152 от 25. 12.1995 г.

Комп. набор, верстка: Екатерина Ильина

Подп. в печать 20.09.2006 г.  
Тир. 2000 экз. ЗаК.165.09

Илона ЛЕСНАЯ

## СВЕТ ФОНАРЯ

"Ночь, улица, фонарь, аптека -  
всё будет так, как было встарь.  
Живи ты хоть ещё полвека:  
аптека, улица, фонарь ..."  
(А. Блок)

Мне кажется очень странным  
в тумане свет фонаря ...  
И кажется очень странной  
с тобой моя жизнь, говоря ...  
Но с тобой я была счастливой,  
это совсем короткий рассказ!  
Тобой я была ранима  
несметную тысячу раз.  
Но это было прекрасно,  
лучше, чем остаться одной,  
и знать, что ты где-то ходишь  
под общей для нас луной!  
И воздухом тем же дышишь,  
но только родной страны,  
а я осталась в тумане  
неведомой мне стороны:  
И так бреду и бреду я  
на свет того  
фонаря,  
И очень жалею, очень,  
что с тобой нам не светит заря ...  
Германия. Висбаден. 08 мая 2006 года.

. Борис ПЕРСИНЕН

## ИЗВЕЧНЫЕ ВРАГИ

Люди! Помните, что пропитая жизнь  
равна не начатой.

Зачем мы пьем? Никто не знает толком сам.  
Не прибавляет алкоголь нам лет к годам:  
Очнемся, то была не жизнь, а страшный сон.  
Еще никто, винищем, не бывал спасен?  
И водка нам не друг - скорее злейший враг!  
Но пьем, и пьем; от радости, от грусти,  
просто так. От сытости и натошак ...  
А жизнь-то коротка, тяжки её шажки, её  
зелёные круги, в ком градусы -  
извечные враги!

Зачем мы много пьем! Друг - друга обижаем,  
блюём, и морды бьем, потом жалеем и страдаем?  
Бросаем жен, мужей, детей и вновь, и вновь  
с тоскою ищем мы свою вторую половину:  
"Ау! Ау! Ау!" Зовём в сердца разбитые любовь,  
но лишь срываем холода лавину.  
Зачем мы много пьем!?  
Пьяный Петербург. 28 августа 2006 г ода.

Отпечатано в  
типографии ООО