



УЧРЕДИТЕЛЬ: ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС» · Газета выходит с мая 1945 г.

МАГИСТРАЛЬ ОБРАЗЦОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ



Нынешней осенью Невский проспект – главная магистраль Санкт-Петербурга – предстал перед горожанами обновленным: по всей длине уложено новое асфальтовое покрытие, произведена разметка. Дорожные работы велись здесь все лето, а в конце проспекта продолжались почти до конца октября.

Согласно новой концепции, разработанной городскими властями, Невский проспект станет магистралью с выделенной полосой для движения общественного пассажирского транспорта. Здесь с каждой стороны проспекта, вдоль тротуара, разметкой выделена полоса, предназначенная только для движения социального транспорта – автобусов и троллейбусов. Легковому транспорту оставлена «внутренняя» часть проспекта – по два ряда в каждом направлении.

Для упорядочения движения автобусов и троллейбусов будут совмещены их остановки, которые раньше располагались в разных местах. На обоих видах общественного транспорта здесь будет установлен единый регулируемый тариф для перевозки пассажиров. Частота движения общественного транспорта позволит пассажирам тратить не более 3-х

минут на ожидание транспортного средства, следующего по Невскому проспекту.

«Выделенная полоса» на Невском – один из этапов развития системы приоритета проезда общественного транспорта в Санкт-Петербурге, положительно зарекомендовавшего себя на Лиговском проспекте.

СПБ ГУП «Горэлектротранс» совместно с «Пассажиравтотрансом» фактически на Невском проспекте предоставляет пассажирам услугу нового качества. Подготовка этому на электротранспортном предприятии проводилась в течение полугодия. Практически почти все наши троллейбусные парки примут участие в движении по главной городской магистрали. 1-й троллейбусный парк будет «задействован» на маршрутах 10-м и 17-м. Основная нагрузка ляжет на парки 2-й и 3-й. Эти коллективы обслуживают маршруты троллейбусов: 1-й, 5-й, 7-й, 10-й и 22-й. Шестой троллейбусный парк будет обслуживать 1-й маршрут, СТТП – 22-й, Четвертый парк – 17-й маршрут. Как видим, некоторые маршруты, пролегающие по Невскому, «поделены» между двумя парками, так как одним из условий движения по Невс-

кому является максимальное использование на этой магистрали машин с низким полом.

Впервые за много лет СПБ ГУП «Горэлектротранс» открывает новый, 11-й маршрут троллейбуса, также следующий по Невскому проспекту. Этот маршрут будут полностью обслуживать лучшие экипажи 2-го – 3-го троллейбусных парков.

Для удобства пассажиров на всех маршрутах троллейбусов, следующих по Невскому проспекту, будет использоваться новый подвижной состав. Это в основном машины полностью или частично с низким полом – Минского и Вологодского заводов. В салонах троллейбусов – бегущая информационная строка, радиоинформатор, объявляющий остановки четким поставленным голосом.

На 11-м маршруте будут курсировать только новые троллейбусы Белорусского производства. Экипажи этого маршрута – как водители, так и кондукторы – будут работать только в форменной одежде, с бейджиками.

Все мероприятия, проводимые СПБ ГУП «Горэлектротранс», направлены на улучшение качества обслуживания пассажиров.

Фото Марины Власовой

ГОТОВЫ СЛЕДОВАТЬ ПО 11-МУ МАРШРУТУ

Новый 11-й маршрут троллейбуса планируется открыть 1-го ноября. Он будет начинаться от Тульской улицы, идти по Невскому проспекту, большому проспекту Васильевского острова и заканчиваться на улице Кораблестроителей. Этот вновь введенный маршрут будет полностью обслуживаться 2–3 парками, на нем будет работать 15 новых низкопольных троллейбусов Минского завода «Белкоммунмаш». Проектируемый интервал движения – 10 минут. Для ежедневного выпуска 15-ти машин на этом маршруте, то есть для закрытия 15-ти нарядов требуется в сутки 23 смены или 23 экипажа, состоящих из водителя и кондуктора. А еще здесь необходимо иметь резервные экипажи – на случай заболевания или отдыха кого-либо из личного состава.

Чтобы укомплектовать данный маршрут полностью, руководством 2–3 парков была проведена организационная работа. На маршрут отбирали лучших водителей и кондукторов. Критерием отбора были показатели, результаты работы каждого представленного кандидата. У кондукторов это, прежде всего, высокая культура обслуживания пассажиров, отсутствие каких-либо нареканий на их работу и, безусловно, выполнение месячных планов по сбору выручки. Для водителей критерием отбора было качество вождения и отсутствие жалоб и нареканий со стороны пассажиров. 11-й маршрут троллейбуса пока единственный, на котором форменную одежду будут носить не только водители, но и кондукторы. Для всех их форменная одежда уже готова – со всеми знаками различия, с погонами и шевронами. Так как впереди зима, то для экипажей данного маршрута – как водителей, так и кондукторов – пошиты и утепленные зимние форменные куртки также с погонами и шевронами. В комплект зимней одежды входят и синие сви-



тера также с погонами на них. Экипажи закреплены за определенными троллейбусами и отвечают за них.

Не все водители будущего 11-го маршрута работали ранее на низкопольных белорусских машинах, предназначенных для этой трассы. Руководство 2–3 парков учло это и организовало для них односменную стажировку на этих типах машин. Для этого вначале водитель Н.Ф. Капильцев прошел обучение вождению на Белорусских троллейбусах – у представителя Минского завода. А затем уже этот водитель стажировал всех остальных водителей 11-го маршрута. Специалисты-эксплуатационники 2–3 парков отмечают легкость в управлении этой машиной, несмотря на насыщенность ее электроникой, а также легкость ее хода. Уже в конце первой декады октября, когда мы побывали в 3-м парке, все экипажи были укомплектованы, обучены и готовы к работе на новом 11-м маршруте.

Надо отметить, что у 2–3 парков имеются еще пять маршрутов, следующих по Невскому проспекту. Это маршруты троллейбусов 1-й, 5-й, 7-й, 10-й, 22-й. Их этот коллектив эксплуатировал и раньше. Но теперь, с введением на Невском полосы обособленного движения для пассажирского транспорта, эти маршруты будут «усилены» – то есть на каждый

маршрут будет добавлено некоторое количество машин. Тем самым сократятся интервалы движения каждого из перечисленных маршрутов. Так, на 1-м маршруте интервал уменьшится с 15-ти до 10-ти минут. «Пятерка» останется без изменений. На 7-м маршруте вместо 9-ти машин станет курсировать 14, а интервал движения сократится с 23,2 минут до 10-ти. На 10-м интервал движения сократится с 7,5 до 6-ти минут. И, наконец, 22-й маршрут также останется без изменений. Некоторые из названных маршрутов 2–3 парк «делит» с другими парками, которые также принимают участие в движении по Невскому проспекту. Например, 1-й маршрут «делится» с Шестым парком, 10-й – с Первым парком, 22-й – с СТТП.

На главной магистрали Санкт-Петербурга будут задействованы только два вида троллейбусов – Белорусского производства и Вологодского. Во 2–3 парки с лета нынешнего года поступали новые машины этих двух марок. До конца октября планируется поставить весь комплект новых машин. Эти троллейбусы полностью или частично низкопольные. В салонах имеется бегущая информационная строка, голосовой информатор. Уютные салоны оснащены кондиционерами.

На все свои маршруты, задействованные на Невском, 2–3 парк ежедневно будет выпускать около 60-ти таких машин.

Валерий Межонный

Фото Марины Власовой

На снимках: водитель 11-го маршрута Е.В. Ланчина, кондуктор 11-го маршрута Л.В. Кокот



ТРОЛЛЕЙБУС НА НЕВСКОМ ПРОСПЕКТЕ

Троллейбусное движение в нашем городе намечалось в развитие общественного транспорта трамвая и автобуса. В первую очередь для разгрузки основных транспортных магистралей города, таких как Невский, Кировский проспекты, Садовая улица, а также для организации движения на тех магистралях, где вообще общественного транспорта не было. И, конечно, в первую очередь троллейбусное движение должно пройти по главной магистрали города – Невскому проспекту. Подготовку к пуску начали осенью 1935 года, создали троллейбусную группу под руководством О.Н. Штерцера. Для подачи напряжения контактной сети проложили два фидера от подстанции им. Урицкого по Дегтярной улице к Невскому пр. и от Центральной подстанции по ул. Толмачёва тоже к Невскому пр. Первыми троллейбусными машинами были выбраны ЛК-5, изготавливать их предполагалось на ВАРЗе, однако, чертежи прибыли с опозданием и стало ясно, что к началу движения (первоначально, это был сентябрь 1936 г.) изготовить их не удастся. В начале сентября 1936 года из Ярославля прибыли первые шесть машин ЯТБ-1 и после покраски и испытания они были готовы выйти на улицы города. К этому времени были подготовлены 18 водителей, а школа вагонных бригад готовила 25 кондукторов. Первая группа водителей стажировалась в Москве. В итоге, 21 октября 1936 г. в 12–30 началась опытная эксплуатация первой троллейбусной линии с Красной площади (ныне площадь А. Невского) до площади Труда. Водитель Мочилин И.М., кондуктор Суркова вывели машину № 01 на линию. Всего в этот



день вышло четыре машины. Большое скопление пассажиров создавали трудности в организации нормального движения. Интервал движения составил 15 минут и всего было перевезено около 8 тысяч пассажиров. Тариф по всему маршруту составил 40 коп. в два тарифных участка, т.е. каждый по 20 коп. К концу года на линии работало уже 15 машин ЯТБ-1, ЛК-3 и ЛК-5, интервал движения сократился до 5 минут и ежедневно перевозилось более 15 тыс. пассажиров. Пробег по маршруту 29 мин., протяжённость – 5,75 км. Второй маршрут троллейбуса был открыт только 26 июня 1937 года от Финляндского вокзала через Литейный мост по улице Чайковского по чётной стороне набережной Фонтанки к Балтийскому вокзалу протяжённостью в 13 километров. Парк троллейбусных машин тогда уже составлял 68 единиц (в основном ЯТБ-1). Ещё одной особенностью работы первой троллейбусной линии по Невскому проспекту было открытие с 24 апреля 1937 года

ночного движения троллейбусов. Ночное движение начиналось после окончания дневного (с 8:00 до 1:30), а заканчивалось в 3:30 ночи, интервал движения составил 10 минут, плата за проезд была такая же как и днём. Однако, второй троллейбусной маршрут был не очень удачным, ибо 26 декабря 1937 г. при падении троллейбусной машины в Фонтанку погибло 13 пассажиров. Это было оценено как вредительство со всеми вытекающими последствиями: начальник, главный инженер и мастер троллейбусной службы признаны виновными и в последствии расстреляны.

К началу Великой Отечественной войны в городе работало 5 троллейбусных маршрутов общей протяжённостью 37 километров. 20 декабря 1941 Ленэнерго прекратило подачу электроэнергии и троллейбус не работал до 24 мая 1944 г. В послевоенное время троллейбусная сеть города стала иной. Маршрут «Площадь А. Невского – площадь Труда» с 26 августа 1953 года за № 10, вместо довоенного № 1, был как-бы заново открыт, а с 1 сентября 1954 года он следовал уже на Васильевский остров в Гавань, где в конце Большого проспекта был построен павильон с колоннами.

Это был первый троллейбусный маршрут на Васильевском острове. В 1955 году он ходил уже до Новгородской улицы, а с октября 1968 года от Детской улицы. С декабря 1976 года его кольцо было перенесено уже на остров Декабристов в конце улицы





Кораблестроителей, где и находится по настоящее время.

Маршрут № 5 с 1945 года работал от Смольного до площади Труда в четыре тарифных участка, с 2002 года маршрут изменили и он стал работать от Тульской улицы до Конногвардейского бульвара. Маршрут № 7 был открыт в 1948 году от Красной площади (площадь Александра Невского) до Петровской площади на шести тарифных участках. В 1958 году был изменён с одной стороны и работал от Смольного, а с 1959 году его удлиннили до Таллиннской улицы. Маршрут № 14 был открыт 20 сентября 1955 года от площади Александра Невского до площади Труда и два раза был изменён: в 1960 году от площади Александра Невского до бульвара Красных Зорь и по Невскому проспекту не ходил, в начале 1993 году маршрут вновь пошёл по Невскому проспекту от площади Труда до реки Оккервиль, но в конце года опять изменили и он работал только от площади Александра Невского до реки Оккервиль. Маршрут № 22 был открыт 23 февраля 1966 года от Заневского проспекта до Адмиралтейского проспекта, в 1985 году продлён до станции метрополитена «Ладожская», а в 1986 году он работал уже от площади Труда до Хасанской улицы. Движение всех этих маршрутов в городе проходило и проходит в настоящее время по Невскому проспекту.

С 1 июля 1961 года на автобусах и троллейбусах отменили тарифные участки и была введена единая плата

от начала до конца маршрута, таким образом, уравнили систему оплаты с трамваем, на котором ещё до войны была отменена оплата по тарифным участкам. В 1964 года для более оперативного руководства создали единую службу движения трамвая и троллейбуса.

Для перевозки пассажиров, в том числе и по Невскому проспекту, использовались различные типы троллейбусных машин. До войны это были ЯТБ-1,2,4 Ярославского завода и ЛК-5, изготовленных на ВАРЗе в Ленинграде. Отдельные машины ЯТБ-4 работали до 1959 года. После войны работали МТБ-82, изготовленные на московском СВАРЗе с 1946 по 1974 года, затем ЗИУ-5 с 1960 по 1987 года с завода им. Урицкого г. Энгельс Саратовской области и ЗИУ-9 с 1972 года по настоящее время. Далее в городе работали троллейбусные машины, которые работают и в настоящее время. Это ЗИУ-10 с 1990 года, БТЗ-52011, М-101, ПТЗ-5283 с 1999 года, ВМЗ-5298 с 2001 года, ВЗТМ-5284 и ВМЗ-6215 с 2004 и 2005 года.

Материал подготовил Юрий Львов



НАВСТРЕЧУ МЕЧТЕ



Директором 6-го троллейбусного парка Алексей Васильевич Овсянников стал всего полгода назад, в апреле 2008-го. До этого была служба в армии, трехлетняя работа в ГАИ, менеджером в частной компании. В СПб ГУП «Горэлектротранс» он с 2004 года. Сначала – мастером цеха «Профилакторий» в 3-м троллейбусном парке, через год – начальником этого же цеха. С февраля 2008-го – начальником социального отдела Управления электротранспортного предприятия – по апрель этого же года.

Как видим, в небольшой еще трудовой биографии А.В. Овсянникова собраны разнообразные виды деятельности, требующие наличия также разнообразных качеств характера – для их успешного исполнения. Например, дисциплины, трудолюбия, старательности, ответственности за порученное дело, наконец, умения руководить людьми и добиваться необходимого результата. В процессе напряженной работы качества эти формировались и развивались, да и теперь еще этот процесс продолжается. Много молодому руководителю приходится осваивать прямо в процессе работы. Выручают упорство, трудолюбие, жизненная хватка, которых ему не занимать.

Сейчас сделана ставка на молодых: использовать их неумную энергию, большую трудоспособность – на благо всего предприятия, на достижение высоких результатов. Ради этого поощряется и здоровый карьер-

НАВСТРЕЧУ МЕЧТЕ

еризм новых назначенцев. В такую новую кадровую политику «попал» и А.В. Овсянников. Можно также сказать, что судьба дала ему шанс – ведь не каждому выпадает возможность стать директором парка. Конечно, очень лестно щеголять в новой директорской форме, со всеми знаками отличия, которая, к тому же, тебе очень к лицу. Но, получая назначение, Алексей Васильевич отлично знал, что от него прежде всего требуют результатов.

И он, что называется, «врубился» в работу с первого дня. Каков, например, его обычный, «средний» трудовой день, не осложненный всякого рода ЧП, которых немало случается в любом троллейбусном парке. А вот каков. Начинается его понедельник всегда с 5-ти часов утра. Директор парка задает трудовой ритм всему коллективу. Он следит за утренним выпуском троллейбусов на линию, проверяет экипировку каждой машины, проверяет, в том числе, идут ли троллейбусы с рекламой на борту – за что предприятию перечисляют деньги – по заданным маршрутам. Много у директора и других забот в ранние утренние часы. В остальные дни недели его рабочий день начинается чуть позже – в 6:30–7 часов. Далее, в 8:15 – планерка с замами и начальниками отделов: выслушивает их доклады, принимает решения, ставит задачи на день. Следующий час – работа с документами, которых каждый день накапливается немало. Потом обход территории парка. После обеда – снова работа с «бумагами», одновременно решение текущих вопросов. Наконец, в 16:15 – итоговая планерка, отчет о работе за день. После нее – завершающий трудовой день обход территории парка, цехов и участков, и снова работа с документами. В 19 часов можно позволить себе уйти домой, если в парке все в порядке.

Итого, 14-ти часовой рабочий день, о 8-ми часовом он даже не мечтает. В выходные он приезжает в парк и находится там либо с 7-ми утра до 13-ти, либо вечером с 17-ти до 19-ти и более. Может прибыть в парк даже в 23 часа. Из двух выходных один от-

дыхает, в этот день в парке появляется начальник охраны.

Разумеется, не только выпуск троллейбусов, но и их ремонт постоянно в поле зрения молодого директора, впрочем, как и все основные участки парка.

Такой напряженный ритм жизни Алексей Васильевич называет привычным, привычка эта сформировалась еще со службы в армии. Такой ритм и нагрузки его не утомляют: молодость и здоровье позволяют переносить их легко.

Полгода руководства парком – а есть ли успехи, каковы результаты. За все полгода ежемесячно план по сбору выручки выполняется и перевыполняется. По выпуску подвижного состава – тоже. Полгода назад дело с этими показателями обстояло хуже. По транзакциям результат растет. Парк по этому показателю в числе лучших на предприятии.

За прошедшие полгода проведена большая работа по уборке территории парка. Много сделано также по капитальным вложениям. Например, сделаны душевые для персонала парка, туалеты в раздевалках – там, где их раньше не было. Над цехами покрыли крышу – где были протечки. Сделали ремонт зенитных фонарей: вставили в них разбитые стекла, заменили резину. В некоторых кабинетах сделали косметический ремонт своими силами. Можно перечислять и дальше.

Кто-то подумает: «Ну и что тут необычного. Постоянная, каждодневная работа любого директора парка». Это, конечно, так, но человек-то новый, всего полгода на должности. И со всем справляется, помощи не просит. А ведь есть у него и резервы, потенциал молодого руководителя. Пусть он его развернет, покажет себя, ведь поле деятельности для него определено – только работой.

Подвижного состава в парке всего 104 единицы, в основном это машины старые. В 2006–2007 годах дали новых 16 единиц. В нынешнем году пока не дали ничего. Сейчас проводится работа по «транспортному усилению» Невского проспекта: с 1-го ноября парк выделит сюда несколько

троллейбусов на 1-й маршрут, который будет «делиться» с другим парком.

По кадрам: в депо их недокомплект, приходится директору принимать организационные меры, чтобы ремонт выполнялся своевременно и качественно. А вот водителей недокомплект всего 10 человек. Такой укомплектованности нет ни в одном парке СПб ГУП «Горэлектротранс», и это притом, что люди увольнялись. Но набор новых перекрыл увольнение.

Вопрос молодому директору: «Вы работаете не только с техникой, но, прежде всего, с людьми, Вы жесткий или мягкий руководитель?»

Ответ: «Людам лучше об этом знать. Я себя считаю справедливым. Где-то, может быть, жесткий, а где-то и мягкий. Мякотелым быть на производстве нельзя: есть сорт людей, что и на шею сядут. Нужна дисциплина».

– А есть у Вас свой стиль руководства.

– Разумеется, но выдавать его не стану, это секрет каждого руководителя. Важно, чтобы был результат. Да, результат, как мы уже выяснили, есть, он – положительный. И главная задача – этот результат удержать, сделать его постоянным, стабильным.

– Алексей Васильевич, а есть ли у Вас заветная мечта – и в личном плане, и в производственном плане.

– Наш парк должен стать лучшим на предприятии, и личная карьера должна развиваться.

Непростая мечта, нелегкая, но ведь – реальная! И уже сделаны первые шаги к ее воплощению.

*Валерий Межонный
Фото Марины Власовой*



МОЛОДЫМ – ВНИМАНИЕ И ЗАБОТА



На сегодняшний день в 7-м трамвайном парке 10 самых молодых водителей – со стажем до года. Из них шестеро пришли из Учебного комбината нынешним летом и водительский стаж имеют всего несколько месяцев. Из всей этой партии 8 человек решили стать водителями трамвая, прочитав «рекламное» объявление о приеме учеников. Объявление объявлением, но немало в этом деле зависит от того, как примут этих «новобранцев» в самом парке. Ведь согласитесь, что такой «судьбоносный» шаг в новую профессию, фактически в свое будущее сделать нелегко. Есть люди просто робкие, есть неуверенные в том, что способны освоить эту непростую специальность. И тут вступает в дело, так сказать, конкретная агитация, индивидуальная работа с каждым вновь пришедшим в парк человеком. Работу эту здесь организовали так, что редкий пришедший сюда новичек сможет отказаться. Перед ним убедительно раскроют все плюсы выбранной профессии, расскажут о перспективах, не забудут сказать о новых марках трамваев, насыщенных электроникой. Привлекут также весьма приличной зарплатой, которая обещает год от года расти. Наконец, убедят человека, что трудности, связанные с освоением профессии, вполне по плечу, преодолимы.

Разумеется, подобная «цепкая» агитация распространяется не на всех. Только на тех, кто по своим психологическим и личностным качествам подходит для данной про – фес-

сии. А качества эти определяют пока «на глазок» опытные руководители и специалисты-эксплуатационники, через чьи «руки» прошли сотни водителей. Ошибки здесь случаются редко. Большинство новичков для них «видны сразу».

Другая категория людей, решивших стать водителями – это те, кто сначала работал кондуктором. Решение к ним, так сказать, приходит исподволь, постепенно. Может быть кто-то из них и вынашивает в себе мечту о профессии водителя, но до поры до времени ее скрывает – приглядывается к своему напарнику-водителю, с которым работает в одном экипаже кондуктором, следит за его работой, «примеряет» ее исподволь на себя. А потом заявляет: «Хочу, мол, учиться на водителя». Таких посылают в Учебный комбинат с удовольствием: вошли в трудовой ритм парка, показали себя – словом, люди уже проверенные.

Таких водителей из названной выше десятки в парке сегодня двое. Это Мария Николаевна Кецманова. Более пяти лет она работала кондуктором. Затем стала осваивать профессию водителя. Пришла из Учебного комбината в феврале нынешнего года. Сейчас она водитель 3-го разряда, работает на «круговом» маршруте «А» в Веселом поселке. Аккуратная, старательная, дисциплинированная. Училась она хорошо и хочет повышать квалификацию, работать и учиться дальше.

Ася Викторовна Шевлякова свое призвание в жизни наметила более решительно. Кондуктором она работала около года, потом отправилась в Учебный комбинат. Водить трамвай стала с нынешнего июня. Ей доверили 7-й маршрут, который тоже ходит в Веселом поселке – от проспекта Солидарности до Невского завода. Молодым в начале их водительской «карьеры» не просто стараются дать маршруты «местного значения», но и внимательно следят за их работой, стараются их «вырастить» в опытных и квалифицированных мастеров водительского дела.

И есть здесь уже подобные примеры. Это Евгений Егоров, совсем

молодой человек. Мечтал стать водителем трамвая еще в школе. После ее окончания пришел в парк – кондуктором. Для освоения профессии водителя ему не хватало возраста, было ему всего 18 лет. До исполнения 20-ти трудился кондуктором, зарекомендовал себя хорошо. Затем, как обычно, Учебно-курсовой комбинат. Пришел в парк уже в качестве водителя в июне прошлого 2007 года. А нынешним летом, всего через год, уже участвовал в конкурсе водителей. Занял в парке призовое 3-е место и был направлен на общегородской конкурс. Здесь результат у него был поскромнее. Но для начала важна не победа, важно участие. А победа – дело будущего, важно только не растерять стремления к ней, духа соревновательности, самосовершенствования. Ведь и «асы» водительского мастерства всего СПб ГУП «Горэлектротранс», ставшие призерами в Общероссийских конкурсах, пришли к этому не сразу, а через годы участия в конкурсах. Это и разъяснили молодому водителю в парке, поддержали его. Сейчас он настроен и дальше участвовать в профессиональных конкурсах. А недавно Евгению Егорову, одному из первых в парке, за хорошую работу вручили новый вагон ЛМ-99АВ «Соло», насыщенный электроникой, с бортовым компьютером. Как говорится: новая техника молодым и перспективным. Теперь за ним закреплен этот вагон. Раньше же у него не было «своего» вагона, были просто «разовые», для выполнения каждого рейса. ▶



► Перспективным водителем по праву считают в парке и Викторию Николаевну Румбешт. Правда, водительский стаж у нее побольше. Закончив Учебный комбинат, она решила стать водителем высокой квалификации – 5-го разряда и упорно продвигается к этой цели. В 2007 году приняла участие в конкурсе профес-

сионального мастерства и сдала на 4-й разряд. На этом не остановилась. В нынешнем году вновь приняла участие в конкурсе. Впарке заняла уже 1-е место, а на общегородских соревнованиях – 4-е. Это, несомненно, успех. В этом году квалификационная комиссия 7-го трамвайного парка вынесла решение: направить

водителя В.Н. Румбешт на учебу для подготовки к 5-му разряду. Мечта сбывается, она в собственных руках.

Вот так начинают и «растут» молодые водители в 7-м трамвайном парке.

*Валерий Межонный
Фото Марины Власовой*

СТАНЦИЯ МЕТРО «ГОРЬКОВСКАЯ» ЗАКРЫТА НА 14 МЕСЯЦЕВ



Утром 11 октября двери станции метро «Горьковская» не открылась. И так будет продолжаться 14 месяцев. То, о чем так долго говорили руководители петербургского метрополитена, совершилось – от «Невского проспекта» до «Петроградской» и обратно поезда будут ездить без остановок.

Торгового центра над «Горьковской» не будет. По крайней мере, он не должен появиться за все 14 месяцев ремонта. Об этом на пресс-конференции в комитете по транспорту заявил первый заместитель начальника петербургского метрополитена Владимир Лысенков. Причем несколько раз первого заместителя переспрашивали и несколько раз он заверял, что ничего подобного не запланировано на время проведения реконструкции станции. Так что, наверное, придется ему поверить. Кстати, за время проведения капитального ремонта входной вестибюль станции станет шире и вместительней, будет произведена замена всех водоотводящих зонтов, косметический ремонт и установка

эскалаторов там, где их еще не успели поменять. По словам начальника службы тоннельных сооружений Евгения Козина, все эти работы обойдутся ГУП «Петербургский метрополитен» примерно в 136 миллионов рублей.

Альтернативным «Горьковской» станциями станут «Площадь Ленина», «Спортивная» и «Василеостровская», соединенный между собой двумя маршрутами трамваев № 6 и № 40 и автобусом № 46 (и, соответственно, маршруткой с таким же номером). Подвижной состав трамваев усилен. Всего по маршруту с 11 октября будут курсировать 34 вагона.

«Хотелось бы еще отметить тот факт, что, в связи с производством работ по замене путей на Гаванской улице, путь трамваев станет проще и короче, сворачивать они теперь будут на 23 линию Васильевского острова до конечной станции «Детская», – отметил начальник отдела маршрутной сети и транспортной инфраструктуры комитета по транспорту Константин Кочеров. По словам, изначально, рассматривалась и альтернативное решение – пустить пассажиропотоков через Троицкий мост и Марсово поле на «Невский проспект», однако из-за внезапного начала капитального ремонта станции «Гостиный двор»

и из-за постоянных пробок по всей длине маршрута, от этого варианта было решено отказаться.

Справедливости ради стоит отметить, что и на предложенном комитетом маршруте следования трамваев пробки тоже постоянные и рельсы (за исключением Кронверкского проспекта, где полоса трамвая выделенная) уже давно превратились в одну общую полосу для движения автомобилей.

«Мы согласовали маршрут с ГИБДД. На всем его протяжении нам было обещано выставить усиленный патруль ДПС на все время ремонта станции «Горьковской», – сообщил Кочеров. – Не знаю, может, они там оцепление поставят из людей, комментировать их работу не могу, но пути нам обещали расчистить».

Кстати, по плану чистота движения трамваев составляет 13,4 поезда в час, с интервалом 4,5–5 мин.

*Александр Фролов
Фотнанка.ру*





ПАРАД В ПОТСДАМЕ

Мы рассказывали об организации движения трамвая в Потсдаме. Не так давно столица федеральной земли Бранденбург отметила в след за Санкт-Петербургом вековой юбилей трамвая. Наш коллега Вольфрам Зайдель прислал нам фотоотчёт о трам-

вайнном параде в Потсдаме. Сегодня мы публикуем один из снимков. Полностью фоторепортаж Вольфрама Зайделя мы планируем опубликовать в следующем номере газеты.

Максим Шигапов

ОСЕННИЕ СОВЕТЫ



ЧЕСНОЧНОЕ МАСЛО можно использовать для профилактики склероза и в качестве эффективного сосудорасширяющего средства. Оно хорошо снимает спазм сосудов головного мозга, помогает при сердечных спазмах и избавляет от одышки.

КАК ПРИГОТОВИТЬ ЧЕСНОЧНОЕ МАСЛО: возьмите одну головку чеснока средних размеров, один стакан нерафинированного подсолнечного масла, одну столовую ложку лимонного сока.

Чеснок нужно очистить, растолочь в кашицу, поместить в стеклянную банку и залить подсолнечным маслом. На следующий день взять столовую ложку ароматизированного чесноком масла и смешать со столовой ложкой свежесжатого лимонного сока (разовая доза). Принимать эту смесь три раза в день за 30 минут до еды в течение месяца. Затем сделать перерыв на месяц, после чего курс повторить.

СОХРАНИТЬ ГЛАДИОЛУСЫ ДО СЛЕДУЮЩЕГО СЕЗОНА можно даже в городской квартире. Для этого клубнелуковицы, очищенные

и высушенные до полного опробковения донца, разложите в один-два слоя в пластиковом ящике с сетчатым дном или в обыкновенной картонной коробке с отверстиями. До января держите посадочный материал у балкона или на окне. Температура должна поддерживаться в пределах 4–8 градусов, а влажность не превышает 70%. Иначе повышенная влажность может привести к преждевременному прорастанию клубнелуковиц (а пониженная – к их усыханию), а более высокая температура (до 15°C) вызовет их преждевременное пробуждение, что повлечет за собой нежелательный расход питательных веществ и влаги. В середине зимы клубнелуковицы уберите в отделение для хранения овощей в холодильник, завернув в три слоя газетной бумаги. Если этого не сделать, то посадочный материал пе-

ресохнет, что непременно скажется на качестве цветения. Хотя бы раз в месяц не забывайте просматривать клубнелуковицы: отсыревшие следует просушить, а заболевшие удалить.



КАК ЗАСТАВИТЬ ПИОНЫ ЦВЕСТИ: сильно разросшиеся кусты с каждым годом цветут все хуже и хуже и со временем вообще перестают это делать. Чтобы заставить пионы цвести, нужно их рассадить. Но будьте готовы к тому, что обновленные кусты образуют первые цветки только через год. Выкопайте корни старых пионов и разделите их на несколько частей. Каждую часть опустите в заранее подготовленную яму глубиной и шириной около полуметра. На дно ямы не забудьте насыпать керамзит для дренажа и добавить питательный грунт. Его можно приготовить из торфяного компоста, фосфорных и калийных удобрений. Важно: при посадке не заглубляйте корни пиона.

Они должны быть присыпаны почвой слоем не более 2–3 см.

Осенние советы собрала
Марина Власова



Уважаемые читатели! Редакции интересно ваше мнение о газете. Пожалуйста, обращайтесь к нам с предложениями по улучшению внешнего вида или информационного наполнения газеты.

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: 196105, г. Санкт-Петербург, ул. Сызранская, дом 15
Редактор: Мансур Арифулин
Тел.: (812) 388-00-32

Отпечатано в типографии ООО «Цветпринт» 191119, Санкт-Петербург, ул. Роменская, д. 10, лит. К
Тел./факс: (812) 336-92-12
E-mail: office@svdigital.ru

Комп. вёрстка: Александр Чернышов

Подписано в печать 21.10.2008
Тираж 2000 экз.
Заказ № 21283