

# МАГИСТРАЛИ



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

## КОНКУРС ВОДИТЕЛЕЙ ТРАМВАЯ

Нынешний конкурс профессионального мастерства водителей трамвая имеет свои особенности. Во-первых, он проходил в год столетнего юбилея Петербургского трамвая. А, во-вторых, есть некоторые организационные изменения. Данный конкурс, как и все предыдущие, состоял из двух этапов. Но в этом году первый этап, в отличие, например, от прошлогоднего, проводился не под эгидой Управления, а под эгидой трамвайных парков. Каждый парк, а их у нас всего 6, проводил свой парковский, или «отборочный», конкурс на своей территории и мог выставить любое число водителей. Но в результате этого профессионального конкурса-отбора каждый парк должен был выставить на второй этап - уже городского конкурса - по три своих лучших участника. Итого во втором этапе принимало участие 18 водителей.

В прошлом году во втором этапе - городского конкурса - принимало участие 15 лучших водителей, отобранных по наименьшему количеству штрафных очков - из общего количества соревнующихся. Так что в это число - в зависимости от показанных результатов - попадало не по 3 человека от каждого парка, а больше или меньше. Мы помним, например, что были такие парки, от которых во

второй этап конкурса не прошел ни один водитель. И, наоборот, от 5-го трамвайного на второй этап прошло 8 человек - больше половины всех участников второго этапа.

Надо отметить, что нынешний организационный момент - не новшество. Именно так, как в этом году, первый этап проводился и ранее, несколько лет назад. Но потом был период в несколько лет, когда конкурсы проводились с отбором 15-ти лучших - для второго этапа, как это было, например, в прошлом, позапрошлом и ряде других годов. Но в этом году вернулись к первоначальному организационному моменту. Хорошо это или плохо? На этот счет есть разные мнения. П.И. Коновалов - Главный судья конкурса, например, считает, что лучше такие соревнования проводить все же «под эгидой Управления ГУП «Горэлектротранс», так как, по его мнению, «это более эффективно», ведь итоговая таблица это ярко подтверждает: в ней слишком велика разница - по сумме штрафных очков, а значит, и по качеству подготовки - между конкурсантами, занявшими первое и последнее места. Сегодня эта разница составила 1200 очков. Это, конечно, много. Тут можно только добавить, что в тех парках, где отнеслись серьезно к конкурсу и напряженно к нему готовились, результаты выше.

Но перейдем к самому конкурсу. Он начался, в соответствии с приказом директора СПб ГУП «Горэлектротранс», 15 мая, после того как прошли конкурсы в парках. Сбор и регистрация участников - а их, напомним, было 18 человек - проходили в Учебном комбинате. Затем провели жеребьевку, разделили всех участников на две группы - пока одна группа сдавала одну дисциплину - другая, не теряя времени, сдавала другую. Потом группы менялись. Так было не только в первый день, но и на протяжении всего конкурса. И это позволило уложиться в минимальные временные сроки, что благотворно влияло на психологическое состояние водителей.

В 11 часов 15-го мая состоялось торжественное открытие конкурса профессионального мастерства водителей трамвая.

Перед собравшимися выступила заместитель директора СПб ГУП «Горэлектротранс» по эксплуатации Е.К. Ковалева. Она поприветствовала участников конкурса и пожелала им успехов в нелегкой борьбе. Затем слово взяла Председатель первичной профорганизации НЛ. Силина. Она также пожелала всем конкурсантам удачи, рассказала, как в нынешнем

*(Продолжение на 2-й стр.)*



Приемка подвижного состава. Справа: В.П. Толстикова, судья



Приемка подвижного состава. Слева: О.А. Баранова - судья

## КОНКУРС ВОДИТЕЛЕЙ ТРАМВАЯ (продолжение, начало на стр.1)



Культура обслуживания



Итоги ответа. Решают судьбы



Значок участникам конкурса профмастерства водителей. Изготовлен на средства профсоюза. Вплеча за Н.П. Сизина



Судья А.Н. Саенко

году профсоюз будет отмечать победителей, и вручила всем участникам памятные значки, изготовленные на средства профсоюза. После подробного инструктажа, проведенного Главным судьей конкурса, заместителем начальника Отдела безопасности дорожного движения СПб ГУП «Горэлектротранс», соревнования начались. Первые дисциплины, на которых проверяли претендентов на победу, были ПДД и теория - по группам. Затем группы менялись, как мы уже об этом говорили. Но надо отметить, что «разброс» штрафных ... здесь был весьма значителен. От 8 штрафных у занявшего последнее место, 18 место. И от «нуля» штрафных у победителя по ПДД до 145 у аутсайдера по этой же дисциплине. Надо отметить, что ПДД в этом году конкурсанты сдавали только один раз. Причем ответ был не по билетам, сформулированным на картах, как в

прошлом году, а вопросы были теоретические - так, как было в прошлом году на втором этапе конкурса.

Надо было рассказать о знаках и уметь их показать, произвести разводку по схеме. То есть продемонстрировать знания по предмету, а не механическое мышление - как в прошлом году. Всего было пять вопросов, на которые нужно было ответить устно, «в разговорном жанре», а не просто показать по карте. Время на весь ответ давалось 5 минут. По теории в билете было 5 вопросов, на весь ответ давалось 5 минут - как в прошлом году. Методика применялась разработанная для Всероссийских конкурсов. Мы се придерживаемся, так как наша цель - снова занимать призовые места на Всероссийских конкурсах. В первый день, 15 мая закончились состязания по ПДД и теории.

На следующий день, 16-го мая, сдавали культуру обслуживания и приемку подвижного состава. Экза-

мены проводились в 5 трамвайном парке. Здесь все было отлично организовано и продумано до мелочей, за что судейская бригада и участники конкурса выразили благодарность руководству 5 трамвайного парка. От «веера» была отгорожена часть трассы, здесь и расположились вагоны, на которых проводили соревнования. В этом году и судьям предоставили палатку - на случай дождя. А для участников и «групп поддержки» тоже отгородили здесь же уютный «уголок природы», где они могли не только посидеть, но и выпить минеральной воды. Место соревнований также привлекало яркими разноцветными шарами и красочным приветственным лозунгом участникам соревнований. Культура обслуживания и приемка подвижного состава, к сожалению, также дали большой разброс по штрафным

(Продолжение на 3-й стр.)

очкам. По культуре обслуживания лидер совсем не имел штрафных, но зато замыкающий, занявший 18 место, «нахватал» их 169. По приемке подвижного состава победитель также шел без штрафных, а аутсайдер набрал их «все 400». Так закончился второй день конкурса.

На третий день, 17 мая, проводилось вождение - заключительная дисциплина. Как обычно, вождение выполняли в При морском парке Победы, на отведенном для этого участке. Четыре вагона для этого предоставил 5 трамвайный парк. Программные фигуры по вождению были те же, что и всегда: старт, техническая остановка, противощерстная стрелка, остановочный пункт, участок заданной скорости, зона экстренного торможения и финиш. Проводилось по два заезда, результат определялся по лучшему из них. Первый заезд для всех без исключения участников был менее удачным, чем второй. В первом заезде каждый участник соревнований набрал больше штрафных, чем во втором. Разброс штрафных в первом заезде также был впечатляющ: от 390 штрафных у лидера до 1111 у замыкающего таблицу. Очень интересно сравнить по результатам два заезда. Не для каждого участника первый заезд послужил доброй тренировкой при выполнении второго заезда. Так, например, лидер первого заезда - по наименьшему количеству штрафных - набравший всего 390 штрафных, во втором заезде сбросил число штрафных всего на 11 единиц. И с первого места сошел на третье. Это был водитель 7-го трамвайного парка М.Ю. Окулов. Второе место по вождению завоевал водитель 5-го трамвайного парка А.С. Коленченко. После первого заезда он во втором улучшил свой результат на целых 223 очка. Но «феноменальный» сброс штрафных во втором заезде, по сравнению с первым, сделал лидер вождения С.А. Кобышев из 5-го парка. Он улучшил свой результат сразу на 280 штрафных, завоевав на втором этапе первое место. Вот хороший пример почти моментального освоения обстановки - в данном случае трассы заезда. Были среди участников и такие водители, у которых разрыв по очкам между двумя заездами был еще более велик, но их результат оказался невысок. И все же для себя лично они во втором заезде сделали большой шаг вперед. Это их личная победа, такой опыт пригодится им, если они будут участвовать в конкурсах в последующие годы.

*(Продолжение на 4-й стр.)*



*Слева направо: П.И. Коновалов, Анатолий Петрович Воробьев - начальник отд. безоп. движения СПб ГУП «ГЭТ»*



*Старт дан*

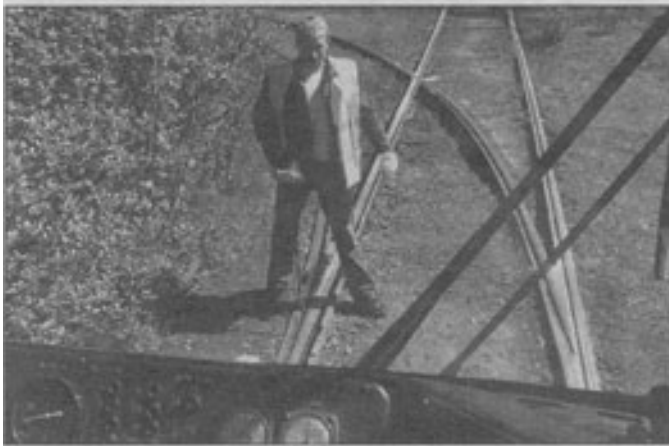


*Техническая остановка*



*Участок заданной скорости*

## КОНКУРС ВОДИТЕЛЕЙ ТРАМВАЯ (продолжение, начало на стр.1)



Водитель переводит стрелку



Экстренное торможение. Включается светофор

А по итогам всех дисциплин общее первое место завоевал водитель 5-го трамвайного парка С.А. Конишев. у него всего 375 штрафных очков. В своем активе он имеет 1-е место по теории, второе - по ПДД, первое - по культуре обслуживания, третье - по приемке подвижного состава и первое по вождению. Этот водитель - неоднократный участник и победитель наших городских конкурсов и призер Общероссийского конкурса. Выказывалось мнение, что раз он однажды завоевал по городу первое место, ему нельзя больше участвовать в этих соревнованиях. Но сразу скажем, что это мнение неверно. Напротив, участие таких опытных и квалифицированных водителей в конкурсе весьма благотворно для всех соревнующихся. Это участие повышает самый дух соревновательности, а также и уровень конкуренции и подготовки. Есть на кого равняться, никому не запрещено также его опередить, если сможет. Без таких лидеров здесь «бал правил» бы «средняки». Мы поздравляем водителя С.А. Конишева с очередной победой и желаем ему дальнейших успехов. Второе общее место у водителя А.С. Коленченко с

общем результатом 428 штрафных. Третье место у А.Ю. Болдыревой с 435-ю штрафными. Все три этих водителя из 5-го парка. Этот парк лидирует в подобных соревнованиях уже не первый год. И все три этих водителя не один раз принимали участие в конкурсах. Их мастерство «созрело» от соревнования к соревнованию. Это можно сказать и про других водителей, которые пока не вышли на призовые места. Это, например, С.А. Экскузович или А.Г. Михайлов или М.Ю. Окулов. В нынешнем году у них более высокие места в общей таблице, чем в прошлый год. И если они так будут продолжать, победа «коснется их своим крылом». Пожелаем им этого. Ведь для многих водителей выйти в лидеры - дело не одного года. Но кто поставил цель - тот ее добьется. Об этом должен помнить каждый начинающий участник конкурса.

Надо также отметить, что все три фаворита этого конкурса, занявшие в общем зачете 1-2-3 места, продемонстрировали хорошие результаты по всем дисциплинам. А общий их результат стал итогом этих достижений. В то же время некоторые судьи высказали мнение, что когда проводился

первый этап конкурса - в парках, то там среди соревнующихся наблюдалось некоторое пренебрежение знанием такой дисциплины, как теория. У ряда водителей была явно однобокая подготовка, они надеялись «выехать» только за счет вождения. Естественно, все такие водители отсеялись уже на первом этапе. Так готовиться, конечно, нельзя. В подобном настрое видна изрядная доля авантюризма. Но победа любит всесторонне подготовленных. И к тому же тех, кто умеет собраться в нужный момент. О С.А. Конишеве в этом смысле мы уже говорили. У второго призера А.С. Коленченко в активе не только второе место по вождению, но и первое - по приемке подвижного состава, второе - по культуре обслуживания, четвертые места - по ПДД и теории. У бронзового призера конкурса А.Ю. Болдыревой - по вождению только пятое место. Но она наверстала за счет знания других дисциплин. Третье место у нее - по теории, второе - по приемке и первое - по ПДД. Это более разносторонняя подготовка. Победа здесь не случайна.

**Валерий МЕЖОННЫЙ**  
*Фото Марины ВЛАСОВОЙ*



Вождение. Трамвай на конкурсной трассе



На финише трассы

# Ремонт путей на площади Ленина

## Фоторепортаж

Всего две недели потребовалось ремонтникам фирмы «НИК» - нашим постоянным подрядчикам, чтобы заменить «треугольный» трамвайный узел на площади Ленина. Здесь давно уже износились трамвайные пути, они требовали ремонта и создавали проблемы для транспорта. И вот в конце мая эта проблема была решена. Мало того, что ремонтники уложились в сжатые сроки, они еще успели с окончанием ремонта к Дню рождения Санкт-Петербурга. Параллельно с заменой трамвайного узла здесь производился ремонт дорожного полотна. Теперь вся площадь приобрела обновленный вид, повысилась и пропускная способность для транспорта.

Однако столь ускоренная замена - трамвайного узла, притом с намерением сдать этот участок именно к Дню рождения города, стала возможной еще и потому, что на предыдущем этапе отлично сработали труженики Службы пути СПб ГУП «Горэлектротранс». Так, например, специалисты Литейного цеха изготовили этот узел втрое быстрее, чем положено по нормативам. Затем они оперативно передали его на следующий участок - в Цех путевых конструкций, где его также с опережением нормативов собрали на стенде. И только потом включились в дело работники фирмы «НИК». Подобный «трудовой конвейер» оправдывает себя не только по срокам, но и по качеству ремонта.

Все звенья «трудовой цепочки» сделали все необходимое, чтобы этот перегруженный транспортом участок городских магистралей не закрывался надолго. Для этого работы велись в несколько смен, было задействовано максимум дорожной техники и ремонтных рабочих. Закончив здесь, ремонтники перешли на новый участок, чтобы обновить следующий уголок Санкт-Петербурга, который и в свои 304 года должен выглядеть молодым и красивым. Приятно, что в этом активно участвуют и работники СПб ГУП «Горэлектротранс».

**Валерий МЕЖОННЫЙ**  
*Фото Марины ВЛАСОВОЙ*



# МОИ КИЛО

Зима 1950 года, февраль. Близится к завершению моя учеба в техникуме ТТУЛа, и я уже принят на работу в трампарк им. Смирнова на должность начальника маршрутов. Работу совмещаю с преддипломной практикой. После недолгой стажировки под руководством опытного начальника маршрутов Полины Красновой я приступил к самостоятельной работе. Мне прикрепили маршруты № 10, 23, 30, которые обслуживали районы Большой и Малой Охты, Ржевки-Пороховых и Петроградской стороны. Я начал знакомиться с поездными бригадами, с ремонтниками, а также с особенностями моих маршрутов. Вскоре меня вызвал зам. директора по эксплуатации и, посетовав на то, что начальников много, а работать некому, дал мне понять, что мне придется иногда работать водителем на заменах, так называемых «выводках».

Надо отметить, что в те годы интенсивно восстанавливалась довоенная маршрутная сеть трамвая, росло число маршрутов и соответственно увеличивался выпуск вагонов на линию.

Начались рабочие будни. Дежурства на выпуске вагонов. Кроме того, время от времени, проводились кампании по борьбе с безбилетными пассажирами – «зайцами», и нас, работников парка, привлекали к этой работе в качестве контролеров. Пожалуй, это самая неизбывная проблема во все времена. Не прошло и недели после нашего разговора, как меня зовут к старшему нарядчику и говорят: не вышел на работу водитель, надо его подменить. Мне вручили наряд «листок». Я принял поезд ЛМ-49 и отправился в свой первый рейс по 16-му маршруту (М. Охта -- Варшавский вокзал). День солнечный. Пассажиров немного. Вот уже показались серые купола бывшей церкви у вокзала, вокруг которой трамвайное кольцо. Прибыли по расписанию. На обратном пути пересекаем Московский проспект и едем по набережной Обводного канала. «Ныряем» под один из мостов и

при выезде из-под моста мой вагон обесточился.

Пока я пытался выяснить, в чем дело, водитель встречного поезда показывает мне рукой вверх. Я вышел из вагона и вижу: на крыше опустился пантограф и не касается контактного провода. Оказалось, я в парке при подготовке к выезду накачал ручным насосом воздух в цилиндр при вода пантографа и не переключил кран на напорную магистраль. Воздух из цилиндра постепенно вышел, и токоприемник опустился. Виной тому была моя невнимательность. Это мне первый урок. Я снова накачал воздух, сделал необходимое переключение кранов. Токоприемник коснулся контактного провода, заработал компрессор, давление в напорной магистрали поднялось до нормы, и мы поехали дальше. Потерянные минуты удалось наверстать, так как никаких ~пробок~ в те годы нигде не было. Надо сказать, в то время предъявлялись высокие требования к регулярности движения. Водитель имел право прибыть на конечный пункт с опозданием не более 2-х минут или с опережением расписания не более 1 минуты. Рейс, выполненный не по расписанию, не оплачивался. Заработок водителя складывался из фиксированной ставки плюс оплаты за регулярно выполненные рейсы, что составляло обычно не менее тарифной ставки, размер которой зависел от класса водителя - 1-й, 2-й или 3-й - и категории сложности маршрута.

Если опоздание было связано с независящими от водителя причинами (сход, обрыв контактного провода и т.п.) рейс оплачивался из расчета 50 процентов. На «коренных» поездах, которые работали на линии две смены подряд, смена поездных бригад производилась на конечных пунктах. Здесь чаще всего случались неявки или опоздания на смену кондукторов. Я, как правило, контролировал смену бригад на линии и при неявке кондуктора садился на место водителя «за ручки», а водитель, как правило женщина, садилась на место кондуктора.

Приближался март. Ко мне начали поступать жалобы от водителей 10 и 30 маршрутов - на плохую освещенность трамвайной линии в районе Жерновки. Действительно, я убедился, что при движении по обособленному пути на этом участке, даже уткнувшись носом в лобовое стекло, в темное время суток почти ничего не видно. Редкие столбы на обочине с блеклыми светильниками мало помогали делу. И мы с группой водителей написали письмо в ТТУЛ на эту тему. Об этом стало известно руководству парка. Меня вызвали в дирекцию и предупредили, что писать групповые письма нельзя. Каждый должен писать письмо за своей подписью. Таковы были требования партийных органов.

А впереди меня ожидало новое происшествие и опять на 16-м маршруте. Я вел поезд ЛМ-49 с большой красочной эмблемой на лобовой части вагона, с надписью «Комсомольско-молодежный поезд».

Выезжаю со 2-ой Советской улицы на Лиговский проспект, и на стрелке у меня первая тележка прицепного вагона сходит с рельс. Как раз напротив будки линейного ревизора. Высадил пассажиров. Быстро приехала «аварийка», поставили вагон на рельсы, и меня через Кузнечный переулочек вернули в парк. Поставил поезд на смотровую канаву для комиссионного осмотра. В результате осмотра тележки никаких чрезмерных износов и других отклонений обнаружено не было. Комиссия разошлась, а мне надлежало написать объяснение и на следующий день приехать с щитом в ТТУЛ, в группу безопасности движения. Но мне все еще хотелось докопаться до причины случившегося. Я договорился с одним нашим работником, чтобы он со стороны посмотрел, как ведет себя «прицепка» при торможении. Я выехал на ветку, разогнался и затормозил. Оказалось, что колесные пары первой тележки прицепного вагона при торможении идут юзом. Стало понятно, почему эта тележка на стрелке сошла с рельс. Не

# МЕТРЫ

отрегулированы тормоза. Через некоторое время я узнал, что этот случай отнесен на Службу пути. Как говорится, нашли «без вины виноватых».

На моих маршрутах, как и на других, было много симпатичных молодых женщин и девушек. Появилась «симпатия» и у меня. Назовем ее Тоней. Я старался чаще, чем у других, появляться у нее в вагоне, общаться с ней и оказывать знаки внимания. Конечно, для других женщин это не оставалось незамеченным. Однажды, в конце марта, случились морозы, которых уже не ожидали. Тоня в тот день работала в вечернюю смену на 20-м маршруте (Пл. Искусств - Озерки-Шувалово). Я закончил свою смену и на Литейном сел к ней в вагон, чтобы вместе «покататься». Вечерело. Мороз крепчал. У Тони стали мерзнуть ноги, а вагоны МС не имели отопления и не было кабин. На площадке, за местом водителя, было только ограждение - вертикальная стойка и поперечина. Ехать предстояло в Озерки. Путь не близкий. Она попросила меня подменить ее, пока она сбегает домой, оденет валенки и на обратном пути меня встретит. Так и договорились. Проехали Финляндский вокзал. Она вышла, а я повел поезд дальше. Конечно, это было нарушением правил, но чего не сделаешь в молодые годы ради своей девушки.

Приехал на кольцо в Шувалово. Сажу на месте и не показываюсь. Кондуктор с моим «листочком» бежит за отметкой о выполнении рейса. Подозреваю, что кондуктор что-нибудь скажет начальнику станции. И верно, смотрю: она выходит следом за кондуктором и направляется к вагону с явным намерением увидеть, кто сидит на месте водителя. Как только кондуктор поднялась в вагон, я тронулся с места и быстро скрылся за поворотом. На обратном пути Тоня уже ждала меня на остановке в валенках. Мы доехали вместе до улицы Пестеля, и я поспешил домой, чтобы на завтра в пять часов утра не опоздать на

вагон-«подвозку», который собирает и привозит в парк бригады утренней смены. Так без всяких последствий для нас закончилась эта история.

Так же ничем через полгода закончился и мой «роман» с Тоней. Через три года я женился на другой девушке, которая работала в парке им. Скороходова, с которой мы прожили в любви и согласии 46 лет. Но это уже другая история.

Весна прошла быстро. Вот уже отошли и ландыши - «светлого мая привет». Наступил первый летний месяц июнь. И тут выпало мне работать на 10-м маршруте в «День святой Троицы» (Ржевка - Карбюраторный завод). У меня 3-вагонный состав из старых вагонов с круглыми площадками. Время уже к полудню. Вагоны быстро заполняются пассажирами. Народ едет на Волковское кладбище. Ближе к Лиговке в вагонах большая давка. Люди висят кругом на подножках. Кондукторы уже давно едут стоя на продольных сиденьях. Приехали на кольцо. На кладбище народу полно. Люди сидят прямо на лужайке внутри трамвайного кольца, разложив свою снедь и распевая полупьяными голосами популярную в то время песню из кинофильма «Кубанские казаки».

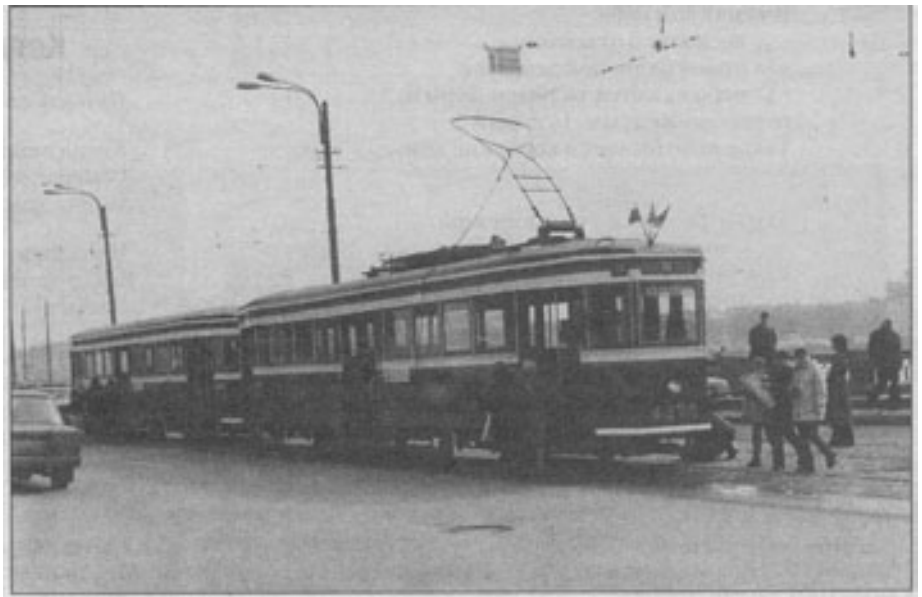
Подобную «свалку» я видел только раз, еще до описываемых событий в хмурый декабрьский день 1946 года, когда люди со всего города ехали к месту казни фашистских карателей на площади у кинотеатра «Гигант». У меня было намерение туда поехать, но когда я вышел на Литейный проспект, я понял, что у меня ничего не получится. Трамваи шли набитые до отказа, даже на крышах прицепных вагонов сидели группы моряков и подростки. Многие окна вагонов были тогда еще заколочены фанерой. Туда же прощедовали грузовики с солдатами комендатуры города. Потом говорили, что после казни, несмотря на присутствие часового, у повешенных исчезли сапоги.

Приближалась осень. Я подал заявление на поступление в институт инженеров жел.-дор. транспорта - ЛИИЖТ - и одновременно подал заявление на увольнение. Директор парка Шпиллер не захотел подписывать мое заявление, тогда еще не было права свободного увольнения, но вынужден был подписать, так как у меня была путевка в институт, которую я получил в техникуме при вручении мне диплома с отличием.

Правда, меня задержали на работе до середины сентября, в результате я приступил к учебе в институте с опозданием на две недели.

Так закончились мои километры по улицам «трамвайной столицы мира».

А.Л. Полянский



# Литературная страница

Борис ПЕРСИНЕН

## Моей девушке...

*Мечтать не вредно, вредно не мечтать,  
Желать не вредно, вредно не желать,  
Но вредно всё, коль не осуществлять.*

Моей девушке, нежной и милой,  
Той любви, что лишь снится во сне.  
Той, которая с явственной силой  
В мыслях часто приходит ко мне...

Моей чистой и искренней страсти,  
О которой лишь можно мечтать,  
Той, по – скромному имени, – счастье,  
Той, что трудно найти, удержать...

Моей девушке, чистой и юной,  
Никогда в жизни не пришедшей ко мне,  
Чтоб затронуть мои душевные струны,  
Чтобы забыться мне в сладостном сне...

Эти строки тебе посвящаю,  
Если где-то ты есть – отзовись.  
Чудо – чудное, Боже, свершись!  
Озарись хоть на миг, моя жизнь!!

Вилия ЖИВАЕВА

## Так встречается утренняя заря с вечерней (Зимняя зарисовка)

Сухо, морозно, туманно.  
Розово-серая дымка  
заполнила всё пространство.  
Одетые в иней стволы  
стоят как в тумане столбы.  
В изморози всё вокруг,  
солнце красное без лучей  
клубком рыжеватой шерсти  
низко висит над землёю всей.  
Лениво течёт на замёрзший ручей.

В туманном небе –  
несколько оттенков;  
над яркой белизной деревьев  
небо кажется то тёмно-бурым,  
то розово-жёлтым, то серым...  
Такое небо бывает в короткие дни.

Так встречается утренняя заря  
с зимней зарёю вечерней.  
Далёкие, замёрзшие поля  
тонут в свете холодных звёзд.  
Молчат высокие деревья,  
спрятанные почной тенью.  
Но, несмотря на такое свечение,  
унылые подробности жизни  
земли сразу бросаются в глаза...

## После грозы

Как дышится легко после грозы,  
Особенно в лесу у водопада.  
Блестят на солнце крылышки у стрекозы,  
Горят огнём её глаза – она свободе рада.

Как свежа и вкусна ключевая вода,  
Как чиста она, вот где природы свобода!  
А ведь это же всё – «проделки»  
свободных радикалов –  
и перекиси водорода.

Как дышится легко после грозы!  
Как свежа и чиста ключевая вода!!  
Как необходима природе свобода!!!

## Когда люди не сходятся

*Позволь себе просто жить!*

Когда люди не сходятся в главном,  
Они расходятся из-за пустяков.  
Порядок жизни таков.

Нельзя по-настоящему полюбить человека,  
С которым никогда не смеёшься...  
Здесь взаимопонимания не добьёшься.

Есть краткий миг бытия настоящего,  
Которым и надо наслаждаться и дорожить.  
Позволь себе вкушать все прелести  
земных радостей, и просто – жить.

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  
И.О редактора: Валерий Межонный  
Тел. редактора: 710-44-93  
Сотрудники: 494-89-54

Отпечатано  
в типографии «Победа»  
197101, СПб., Петроградская наб., 34  
Тел.: 703-35-24  
E-mail: vit-print@mail.ru

Комп. верстка:  
Елена Рассадникова

Подл. в печать 31.05.2007 г.  
Тир. 2000 экз. Зак. № 284