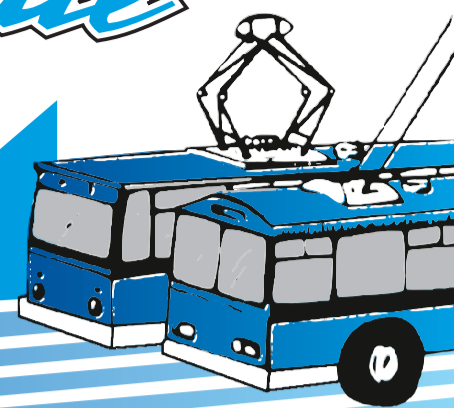


МАГИСТРАЛИ



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

КУЛЬТУРНЫЕ, ВНИМАТЕЛЬНЫЕ, ДРУЖЕЛЮБНЫЕ

– «Извините, что даю много мелочи на сдачу!» – «Ничего страшного, больше внуку в копилку пойдёт». – «Я уже прикладывал свою карточку!» – «Простите, но придётся приложить ещё раз, мне необходимо проверить». – «Дама, разве вы не видите, что я разговариваю по телефону?!» – «Одно другому не мешает, просто покажите, пожалуйста, свой проездной». Похожие диалоги ежедневно звучат в трамваях и троллейбусах. Звучали они и в Трамвайном парке № 3, где 21 – 22 июля впервые прошёл конкурс профессионального мастерства «Лучший кондуктор». Ответственные, коммуникабельные, терпеливые – тот случай, когда можно сказать: «И это всё о них».

Идея проведения конкурса неслучайно родилась именно в 3-м парке, на который легла задача обеспечить трамвайное обслуживание Васильевского острова на период закрытия Тучкова моста. Ведь, по сути, новыми работниками, в том числе кондукторами, потребовалось укомплектовать Василеостровский трампарк, ставший второй выпускающей площадкой ОСП. И о современной роли кондуктора здесь знают не понаслышке. Всего же в трампарке № 3 работают более 200 кондукторов. 13 самых смелых и профессиональных встретились в финале. Вместе со своими старшими коллегами участие в конкурсе приняли студенты Санкт-Петербургского техникума железнодорожного транспорта, которые находятся здесь на практике. Ребята трудятся в составе «Дружеских бригад» на трамвайных поездах 6-го маршрута: всего за месяц они успели усвоить особенности работы с людьми и уже получают от пассажиров добрые отзывы.

На первом этапе конкурса кондуктора подтверждали своё владе-



Участники конкурса и члены судейской бригады с директором Трамвайного парка № 3 Игорем Морозовым (в центре)

ние должностной инструкцией и нормативными документами. Самой волнительной и зрелищной, как всегда, оказалась практическая часть. Здесь наряду с замысловатыми заданиями было место творчеству, смекалке и элегантно-весёлым решениям. Как тонко подметила однажды петербургская пресса: «В культурной столице те-

атр не выгонишь даже из трамвая». Конкурс кондукторов подтвердил это наблюдение. Актёрское мастерство и чувство юмора продемонстрировали как конкурсанты, так и сами организаторы и постановщики ситуаций, предложенных для решения участникам соревнований.

► (Окончание на стр. 3)

ТРАМВАЙНЫЕ ШАТТЛЫ ДЛЯ БОЛЕЛЬЩИКОВ И ТРОЛЛЕЙБУСЫ ДЛЯ «ЗЕЛЁНОГО РАЙОНА»

26 июля в Троллейбусном парке № 1 состоялась Коллегия Комитета по транспорту, на которой обозначили ближайшие задачи транспортного комплекса города. Среди них – организация к Кубку конфедераций выделенной трамвайной линии на улице Савушкина, а также закупка троллейбусов с увеличенным автономным ходом для Приморского района.

Председатель Комитета по транспорту Александр Головин отметил на Коллегии, что продуманная политика в области планирования и организации маршрутов должна строиться на качественном анализе пассажиропотока:



Доклад председателя Комитета по транспорту Александра Головина

«В Петербурге сейчас самый большой коэффициент дублирования наземного общественного транспорта. Это создаёт среди перевозчиков ненужную конкуренцию, не позволяет нормально вести хозяйствующую деятельность».

Среди важнейших направлений деятельности петербургских транспортников глава ведомства также назвал подготовку к Чемпионату мира по футболу-2018, а также Кубку конфедераций, который пройдёт в следующем году. В частности, для перевозки болельщиков на улице Савушкина будет организована линия для трамвайных шаттлов, на закупку рельсового транспорта для этих целей выделено 975 млн

руб. Ещё 1,9 млрд руб. пойдёт на приобретение троллейбусов с увеличенным автономным ходом. В настоящий момент с производителями инновационных машин достигнута договорённость о проведении в ближайшее время опытной эксплуатации такой техники в Петербурге. Директор СПб ГУП «Горэлектротранс» Василий Остряков в своём докладе также остановился на реализации в Приморском районе программы «Зелёный район» по продлению существующих троллейбусных линий. Использование троллейбусов с увеличенным автономным ходом позволит реализовать поставленную задачу без дополнительных вложений на строительство новой инфраструктуры.

► (Окончание на стр. 2)

ДВУХМИЛЛИОННЫЙ РУБЕЖ «ВИТЯЗЕЙ» 2

Петербургцы выбирают скорость и комфорт. В трамваях «Витязь», курсирующих на маршруте № 100, проехал двухмиллионный пассажир.



ЛУЧШИЕ МАРШРУТЫ И ПАРКИ ПЕТЕРБУРГА 2

В Горэлектротрансе подвели итоги рейтинга трамвайных и троллейбусных маршрутов за полугодие.



ЮБИЛЕЙ ТРОЛЛЕЙБУСНОЙ СЛУЖБЫ 3

Одним из важнейших этапов запуска нового вида транспорта стало создание в Ленинграде Троллейбусной службы.



ЖАРКОЕ ЛЕТО «ТРАМВАЙНОЙ СКОРОЙ» 4

Работники АВС проводят учебные тренировки. Особое внимание – новому подвижному составу.



ТРАМВАЙНЫЕ ШАТТЛЫ ДЛЯ БОЛЕЛЬЩИКОВ И ТРОЛЛЕЙБУСЫ ДЛЯ «ЗЕЛЁНОГО РАЙОНА»

(Окончание. Начало на стр. 1)



Доклад директора СПб ГУП «Горэлектротранс» Василия Острякова

На Коллегии по итогам полугодия директор СПб ГУП «Горэлектротранс» доложил о том, что предприятие было подготовлено к организации транспортного обслуживания жителей на период ремонта Тучкова моста. Трамвайное сообщение удалось организовать по

обе стороны переправы, движение рельсового транспорта по которой временно приостановлено. За месяц работы в новом формате трамвайные маршруты №№ 6 и 6А перевезли на 17 % больше пассажиров, чем в штатном режиме.

Директор предприятия также напомнил, что в марте исполнилось три года со дня возобновления трамвайного движения на Садовой улице, куда вернулся маршрут № 3. За этот срок «тройка» перевезла почти 5 млн пассажиров. Василий Остряков доложил о готовности Горэлектротранса продлить этот маршрут до площади Ленина, либо до Кронверкского проспекта, где недавно был уложен трамвайный съезд.

Также Василий Остряков рассказал о первых результатах работы нового Контрольно-инспекционного отдела, созданного в марте: почти в два раза во втором квартале снизилось число жалоб на водителей и кондукторов. Что касается Адресной инвестиционной программы, к настоящему моменту она исполнена уже на треть. Эта работа идёт согласно графику. В области импортозамещения экономия за счёт подбора российских аналогов составила в Горэлектротрансе 1,65 млн рублей, а общий объём закупок у отечественных поставщиков – 92,4 %. С целью повышения качества пассажирских перевозок и привлечения пассажиров на пред-

приятию внедряется пилотный проект по оборудованию подвижного состава устройствами для питания и зарядки цифровой техники.

Акцент в докладе был сделан и на работу по формированию кадрового резерва. В 2016 году на предприятии прошли практику 178 студентов, что на 70 человек больше, чем в первом полугодии прошлого года. При этом среди практикантов также были студенты направления «психология» (РГПУ им. А.И. Герцена) и «юриспруденция» (ГАСУ). Интерес молодёжи и других жителей города к Горэлектротрансу демонстрирует и статистика посещаемости сайта (ГЭТ.РУС): она выросла в 2,6 раза.

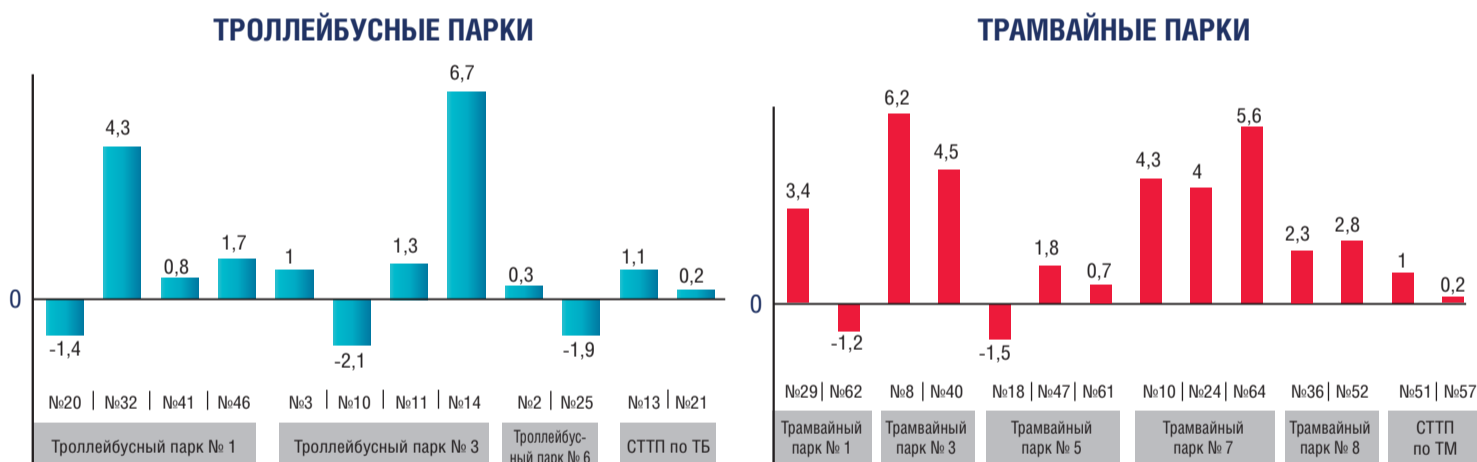
ЛУЧШИЕ МАРШРУТЫ И ПАРКИ ПЕТЕРБУРГА

В Горэлектротрансе подвели итоги рейтинга маршрутов за полугодие. Лучшим трамвайным маршрутом снова стала «восьмёрка». А троллейбус № 14 потеснил предыдущего рекордсмена – 32-й маршрут.

На маршруте № 8 в Красногвардейском районе, на котором работают 10 вагонов с интервалом 5 минут, за отчётный период перевезено свыше 2 млн пассажиров. Это почти на 700 тыс. пассажиров больше, чем за первое полугодие прошлого года. 14-й троллейбусный,

соединяющий берега Невы в Невском районе, в феврале был усилен в связи с закрытием на ремонт станции метро «Елизаровская». На линии работают 16 машин с интервалом около 10 минут. Результат этой трассы: 1 млн человек за полгода – больше на 400 тыс.

Рейтинг маршрутов за I полугодие 2016 года



ДВУХМИЛЛИОННЫЙ РУБЕЖ «ВИТЯЗЕЙ»

140 пассажиров в час или 46 тысяч человек в месяц перевозит каждый трёхсекционный трамвай «Витязь». На маршруте № 100 работают семь таких исполинов. Первые из них появились на проспекте Просвещения 3 сентября 2015 года, ещё четверо – присоединились к весне. Меньше, чем за год новые трамваи перевезли больше двух миллионов человек.

Счёт на третий миллион 6 июля открыли мамы с детьми, что неудивительно. Ведь трасса 100-го маршрута проходит мимо нескольких поликлиник и других социальных объектов. Во время «юбилейного» рейса у станции метро «Гражданский проспект» в салоне оказались сразу две молодые женщины с колясками. Так что всеобщее внимание досталось детям, а их родителям – атрибут петербургского лета – большой семейный зонт.



По наблюдениям работающих на «сотке» водителей, многие пассажиры целенаправленно ждут на остановке «Витязь», пропуская другие трамваи. Что подтверждают и «юбилейные пассажиры»: заходить с колясками удобнее в полностью низкопольный вагон. О востребованности комфортных современных трамваев у горожан свидетельствуют и цифры: общий пассажиропоток на маршруте № 100 за 9 месяцев вырос на 400 тысяч человек.

Новое в законодательстве

15 июля 2016 г. вступили в силу изменения в КоАП РФ, касающиеся работы общественного транспорта. 11-я глава дополнена статьёй 11.33 «Нарушение порядка использования автобуса, трамвая или троллейбуса». Обращаем внимание на следующие пункты:

1. Посадка в автобус, трамвай или троллейбус либо высадка из автобуса, трамвая или троллейбуса пассажиров в неустановленных местах – влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере трёх тысяч рублей.

2. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи, – влечёт наложение административного штрафа на водителя в размере пяти тысяч рублей.

4 июля 2016 г. вступили в силу изменения в Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 23.06.2016) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Разъясняем их суть.

Для получения страхового возмещения потерпевшая сторона обязана предоставить страховщику повреждённое имущество для осмотра. При этом результаты независимой технической экспертизы для определения размера страховой выплаты страховщик не принимает. Также важно, что страховщик осматривает повреждённое имущество только после вынесения постановления ГИБДД о виновности. Этот процесс зачастую занимает продолжительное время, в течение которого подвижной состав-участник ДТП не может выходить на линию, а предприятие несёт

дополнительные убытки. Для оптимизации работы в новых условиях сотрудникам Горэлектротранса необходимо усилить контроль за соблюдением сроков получения водителями документов ГИБДД и предоставления их в отдел страхования, не допускать ремонта транспортных средств до их осмотра представителем страховой компании, а также активно вводить в практику оформление ДТП по Европротоколу. Такое оформление позволяет избежать дополнительных пробок, сокращает время простоя повреждённого транспортного средства в ожидании осмотра страховщиком, ускоряет поступление на расчётный счёт предприятия денег за причинённый в ДТП ущерб (необходимый для предоставления в страховую компанию пакет документов можно будет сформировать в течение 1 рабочего дня).



Условия, необходимые для оформления ДТП по Европротоколу

КУЛЬТУРНЫЕ, ВНИМАТЕЛЬНЫЕ, ДРУЖЕЛЮБНЫЕ

(Окончание. Начало на стр. 1)

Непростые случаи на линии, знакомые всем кондукторам, легли в основу практических заданий в конкурсе «Лучший кондуктор – 2016». Например, один из «пассажиров» пытался проехать по скидочной карте сетевого магазина, другой демонстрировал просроченный проездной, третий требовал размен купюры достоинством 5 тысяч рублей. Также участники конкурса должны были вовремя распознать купюры «Банка приколов», пресечь попытку проезда по удостоверениям, не дающим право на бесплатный проезд. При этом от кондуктора, как и в жизни, требовалось терпение и доброе расположение духа. Некоторые «пассажиры» прикидывались спящими, другие же, надев наушники, делали вид, что не слышат. К тому же статисты, как это зачастую бывает и в жизни,

с раздражением реагировали на просьбу кондуктора приложить проездной к ручному валидатору, чтобы проверить факт оплаты проезда. Ещё одна проверка на стрессоустойчивость – неожиданное появление в салоне «нетрезвого пассажира». Конкурсантам требовалось не только отнестись к нему корректно, но и определить, не нуждается ли человек в помощи. Третье практическое испытание – домашнее задание. Кондукторов попросили интересно рассказать о своём маршруте, а также объяснить важность их работы. Лучше всех с конкурсными заданиями справилась кондуктор **Надежда Бардусова**. Она как раз работает на 8-м трамвайном маршруте, лидирующем в рейтинге. Рассказывая о нём, победительница конкурса перечислила остановки, где в трамвай могут



Кондуктор Надежда Бардусова

сесть пожилые люди, пассажиры с ограниченными возможностями, женщины с детьми, которым может понадобиться помощь.

«Мне очень нравится общаться с пассажирами, – призналась **Надежда**.

– Выбирая эту профессию, я совместила приятное с полезным: и общение с пассажирами, и помощь тем, кто в ней нуждается, поскольку я очень люблю помогать людям».

Новички не уступили опытным коллегам: 2 место занял студент Санкт-Петербургского техникума железнодорожного транспорта **Алексей Семёнов** из

одной из «Дружеских бригад» маршрута № 6.

«Прежде всего, я хотел раскрыть себя как коммуникабельную личность, поскольку в дальнейшем планирую работать с людьми, и мне необходимо научиться таким навыкам,

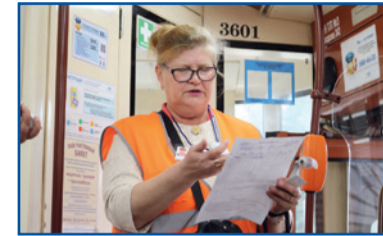
– рассказал **Алексей**.



Кондуктор Алексей Семёнов

– Трамвай – это самый актуальный вид транспорта в Петербурге, здесь можно встретить самых разных людей и столкнуться с самыми разными ситуациями. Научиться их разрешать – это незаменимый опыт в будущей жизни».

В тройку лидеров также вошла **Вера Губайдуллина**, которая тоже работает кондуктором трамвая № 8.



Кондуктор Вера Губайдуллина

«Кондуктора – своего рода психологи. Ведь пассажиры заходят разные – кто-то в настроении, кто-то нет, но к каждому надо найти подход»,

– уверена призёр конкурса.

Все участники соревнования признали новый опыт полезным, так как смогли обменяться профессиональными секретами, которые пригодятся им при работе на линии. А победителей поощрили ещё и материально.

К 80-летию петербургского троллейбуса

ЮБИЛЕЙ ТРОЛЛЕЙБУСНОЙ СЛУЖБЫ

21 октября троллейбусному движению в нашем городе исполнится 80 лет. В этот день в 1936 году на маршрут от Красной площади (ныне площадь Александра Невского) до площади Труда вышел новый для ленинградцев транспорт. Интерес к нему был огромен. По приблизительным подсчётам, в первый день троллейбусы перевезли в оба конца более 8 тысяч человек. Знаменательному событию предшествовала большая организационная работа, которая началась ещё в октябре 1935 года, когда президиум Ленсовета принял решение об открытии в городе на Неве троллейбусного движения. Одним из важнейших этапов этого процесса стало создание в составе треста «Лентрамвай» Троллейбусной службы. Она была образована 4 июля 1936 года.

Троллейбусная служба стоит у истоков начала троллейбусного движения в Ленинграде. Именно этому подразделению «Лентрамвая» – предшественника Трамвайно-троллейбусного управления Ленгорисполкома (ТТУЛ), а впоследствии и Горэлектротранса – предстояло в короткие сроки решить сложнейшие задачи по запуску в городе нового вида транспорта. Троллейбусная служба занималась подготовкой необходимых кадров: водителей, ремонтных рабочих и кондукторов, а также созданием ремонтной базы.

«Жили на вдохновении, на порыве, – вспоминает о том времени один из первых ремонтных работников **Ф.П. Сорокин**.

– Учились с утра до вечера, делились опытом, обменивались мнениями. Всё было ново, интересно. С работы не уходили до позднего вечера. Рядом с нами, рабочими, были конструкторы и инженеры. Никакие обязанности не делили соответственно должностям: выполняли всё, что требовалось для того, чтобы надёжно подготовить троллейбусы к выпуску. Заботились не только о гарантии качества ходовых частей, но и о внешнем виде машин. На участке по хромированию готовили поручни и стойки, которые сверкали зеркальным блеском».

В первое время троллейбусное движение осуществлялось из трампарка им. Смирнова, где специально для этих целей было реконструировано одно из депо. Параллельно Троллейбусная служба занималась вводом в эксплуатацию

новых маршрутов, организацией новых методов обслуживания пассажиров, подбором, обучением и расстановкой кадров, а также строительством и оснащением первого в Ленинграде троллейбусного парка на Сызранской улице, который был введён в эксплуатацию в октябре 1940 года. Война и блокада привели к вынужденному прекращению троллейбусного движения и работы троллейбусного хозяйства Ленинграда. С 13 августа 1942 года Служба была законсервирована, а оставшийся персонал распределён между трамвайными предприятиями города, Энергохозяйством и другими подразделениями ТТУЛ.

Уже 13 ноября 1943 года решением Ленгорисполкома Троллейбусная служба была открыта вновь. Перед её руководством была поставлена задача – в кратчайший срок возродить и развить в городе троллейбусное движение. Предстояло, по сути, заново создать троллейбусное предприятие и укомплектовать штат сотрудников. 24 мая 1944 года троллейбусы вновь пошли по улицам города. Этот незабываемый день описала корреспондент «Ленинградской правды» **И. Головань**:

«Плавно огибая выбоины в асфальте Международного проспекта – следы разрывавшихся здесь снарядов, троллейбус шёл к центру города ярко-красный, сияющий стёклами и никелированными деталями. Весело приветствовала улица эту первую ласточку. Останавливались и улыбались пешеходы, из окон домов что-то приветственно



Начальник Троллейбусной службы В.А. Попов в период блокады

кричали ребятишки. Испытание прошло отлично: ни сеть, ни машина не вызвали ни малейших нареканий. И вчера, ровно в 12 часов по сигналу, поданному начальником Эксплуатационной службы тов. Моргуновым, такая же красная машина, управляемая лучшим водителем тов. Бушуевой, приняла первых пассажиров. Они садились в неё весёлые, оживлённые, немного взволнованные, и все непременно поздравляли водителя».

Уже к концу 1946 года Троллейбусная служба могла без посторонней помощи осуществлять все виды ремонта троллейбусных машин, обеспечивая себя всеми сложными деталями и узлами. Служба разработала и осуществила программу развития троллейбусного транспорта на ближайшую перспективу, организовала реконструкцию Трол-

лейбусного парка № 1, строительство двух новых троллейбусных парков и Троллейбусного завода. Параллельно её сотрудники обеспечивали техническую надёжность, безопасность и бесперебойную работу троллейбуса на линии. Специалисты Троллейбусной службы ТТУЛ принимали непосредственное участие в создании и совершенствовании конструкции троллейбусов, в организации и внедрении системы ремонта троллейбусов в парках. Опыт ленинградских транспортников широко использовался во всём Советском Союзе.



Троллейбус СВАРЗ-ТБЭС-ВСХВ 1-го парка. 1957 г.

В начале 1972 года Троллейбусная служба была объединена со Службой подвижного состава ТТУЛ в единую Службу подвижного состава трамвая и троллейбуса (СПС). На этом её самостоятельное существование закончилось, а объём задач и работ СПС существенно возрос. В историю городского транспорта Троллейбусная служба вошла как подразделение, на которое была возложена непосредственная задача по организации и запуску троллейбусного движения в городе на Неве.



ЖАРКОЕ ЛЕТО «ТРАМВАЙНОЙ СКОРОЙ»

В Петербурге приходит тепло, транспортных проблем на линии становится меньше, и бригады Аварийно-восстановительной службы приступают к отработке теоретических знаний, приобретённых в зимний учебный период. В соответствии с графиком с мая по ноябрь будет проведено 132 практические тренировки.

Каждая аварийная бригада закрепляет навык работы с тем подвижным составом, который эксплуатируется непосредственно в зоне её ответственности – «районе». Это будут: вагоны 71-631 Усть-Катавского завода, «Витязь» тверского производства, «ТрамРус» и БКМ. Также будут совершенствоваться навыки работы с грузоподъёмным обо-

рудованием фирм «Энерпред-Гидравлик» и «АВА Гидросистемы».

Проводит учебную тренировку начальник смены. Он проверяет слаженность бригады, следит за применением безопасных методов производства работ. После совместно с бригадой производится разбор ошибок и оценивается результативность. При необходимости тренировка повторяется.

На сегодняшний день проведено 36 тренировок на подвижном составе и 24 – со специальным оборудованием для извлечения пострадавших в ДТП.

Данные мероприятия направлены на снижение времени задержек трамваев на линии.

*Александр Савельев,
слесарь по ремонту подвижного
состава, бригадир АВС*



Напомним о безопасности взрослым и детям

14 июля работники Трамвайного парка № 1 провели совместный рейд с представителями ОГИБДД УМВД РФ по Адмиралтейскому району. На этот раз – на Московском проспекте, где автомобилисты зачастую не предоставляют приоритет трамваям, заезжающим в парк. Нарушителям напомнили, что за непредоставление приоритета для проезда рельсового общественного транспорта налагается административное наказание – предупреждение или штраф. А 20 июля трамвайщики совместно с работниками ГИБДД организовали урок безопасности в школе № 624, на базе которой проводят каникулы учащиеся Адмиралтейского района. Детям в игровой форме рассказали о правилах безопасности на дороге и в наземном электротранспорте, а также подарили световозвращающие браслеты.



Маленькие гости УКК и Совмещённого парка

15 июля Учебно-курсовой комбинат посетили ребята, которых поддерживает благотворительный фонд футболиста Александра Кержакова «Звёзды детям». У трамвайного тренажёра с эффектом виртуальной реальности группа задержалась до тех пор, пока каждый не подержался за ручку контроллера и не посмотрел на улицы города из «кабины» трамвая ЛМ-99. Школьникам показали учебные классы, рассказали о работе водителей трамваев и троллейбусов. Также ребята, которые уже задумываются о выборе профессии, познакомились с работой СТТП. Подопечные фонда уже не впервые приходят в гости в Горэлектротранс. В конце июня ребята приехали на ретротрамвае в Музей городского электрического транспорта, где для них прошёл урок безопасности.



В МУЗЕЕ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА ОТКРЫЛСЯ ЛЕКТОРИЙ

Музей на Васильевском острове давно превратился в одну из знаковых площадок культурной жизни Петербурга. Теперь он объединяет не только любителей ретротехники и знатоков истории наземного городского электротранспорта. Старинные трамваи и троллейбусы всё чаще собирают вокруг себя людей искусства, чтобы стать для них источником ярких воспоминаний и новых идей.



В июле в музее заработал лекторий, приуроченный к открывшейся здесь выставке «Камера! Мотор! Транспорт в кинематографе». Слушателей знакомят с

интересными фактами из истории трамваев и троллейбусов, ставших узнаваемыми героями знаменитых фильмов. Достаточно вспомнить такие кинокартины как «Берегись автомобиля» Эльдара Рязанова, «Брат» Алексея Балабанова, «Мастер и Маргарита» Владимира Бортко и многие другие ленты. Фрагменты из любимых фильмов увидели 7 июля и пассажиры трамвая № 6, превратившегося в импровизированный кинозал в рамках акции «Читающий трамвай». На этот раз рейс «Читающего трамвая», организованный Гор-

электротрансом и ЦБС Василеостровского района, посвятили Году российского кино. Лекции в Музее городского электрического транспорта будут проходить каждую среду с 17:00 до 18:00 до 24 августа. Планируется, что лекторий станет площадкой для регулярных встреч со специалистами, историками, краеведами, любителями транспорта.

Ещё одна новая выставка – «Петербург от конки до трамвая» живописца Анатолия Анненкова – будет проходить в музее с 29 июля по 31 августа.

МОЁ ЛЕТО В «ЗАРНИЦЕ»

Продолжается литературный конкурс среди воспитанников ДОЛ «Зарница». Ребята делятся с «Петербургскими магистралями» своими впечатлениями об отдыхе в лагере. Надеемся, что однажды такая газетная публикация, найденная в семейном архиве, порадует уже выросших авторов «летних дневников» искренностью и детской непосредственностью.

Приехав в прекрасный лагерь «Зарница», я поселилась в очень уютном каменном корпусе на первом этаже в четвертой палате с нежно-голубыми стенами. Со мной в палате поселились шесть замечательных девочек: Наташа, Полина, Даша, Аня, Настя Иванова и Настя Дубкова. Каждый день наполнен радостью, весельем и очень интересными мероприятиями. Вечером по оче-

редидут то кино, то дискотека, которую ведёт зажигательный ди-джей Гоша. Воспитатель Лариса Ивановна очень щедра, а Екатерина Павловна, думаю, самая лучшая вожатая. Лагерь находится в очень живописном месте. Обширная территория позволяет долго и с интересом гулять среди густой растительности. Иногда можно увидеть белку. Сладкое пение птиц снимает стресс и грусть. ДОЛ



«Зарница» – лучший лагерь на свете!

*Катя Барановская, 12 лет,
2-й отряд*

Редакция ждёт работы от ребят из третьей смены. Прозведения принимаются на электронный адрес: redactor@spbget.ru.

ТРОЛЛЕЙБУС...НА ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ!



15 июля принимал поздравления с днём рождения директор Троллейбусного парка № 1 **Владимир Голубев**. Владимир Николаевич родился в 1976 году в Ленинграде, окончил филиал Челябинского танково-

го института в Казани. 12 лет отдал службе в Вооружённых силах. В отрасли ГЭТ трудится с 2008 года, работал начальником цеха, главным инженером Петербургского трамвайно-механического завода. С марта 2011 года назначен главным инженером трампарка № 1, спустя год возглавил первый троллейбусный парк. По отзывам коллектива парка, сотрудники ценят и уважают Владимира Николаевича за острый ум, отзывчивость и справедливость; двери его кабинета всегда открыты для любого работника. По случаю дня рождения коллеги посвятили Владимиру Голубеву стихотворные строки:

*Пусть уютным будет Ваш
очаг домашний,*

*Каждый новый день пусть
станет чудом настоящим,*

*Много тёплых слов ещё мы
Вам желаем,*

*Потому что мы Вас любим,
ценим, уважаем!*

Стоит отметить, что коллеги с чувством юмора подошли к поздравлению своего директора. Радостным сюрпризом для него стал «профессиональный подарок» – большой торт в виде троллейбуса. «Петербургские магистрали» присоединяются к поздравлениям, и желают Владимиру Николаевичу крепкого здоровья, успехов в работе и семейного счастья!