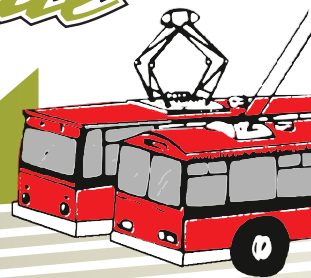


№ 5 (6394)
15.04.2009

ПЕТЕРБУРГСКИЕ МАГИСТРАЛИ



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

ТРАМВАЙ НА НЕВСКОМ ЗАЗВЕНЕЛ...



*Мой трамвай...
на боку,
искорёженный,
рваный.
Вмерзший в лёд,
занесённый пургой,
бездыханный...*

*Что ж! Он тоже –
примета
блокадного быта.*

*Ведь никто не забыт,
и ничто не забыто!*

Эти строки из стихотворения Игоря Озимова «Ленинградский трамвай», опубликованного в своё время в газете «Смена». В нём сказано о главном. О той роли, которую сыграл в годы войны в судьбе великого города трамвай.

В канун войны ленинградский трамвай был самым народным транспортом. Метро тогда существовало только в смелых проектах. По прямым ленинградским улицам люди ездили на трамваях. 42 маршрута. Свыше 700 километров путей. Что ни день на магистрали выезжали 750–800 поездов. 1835 вагонов. Настоящая трамвайная столица.

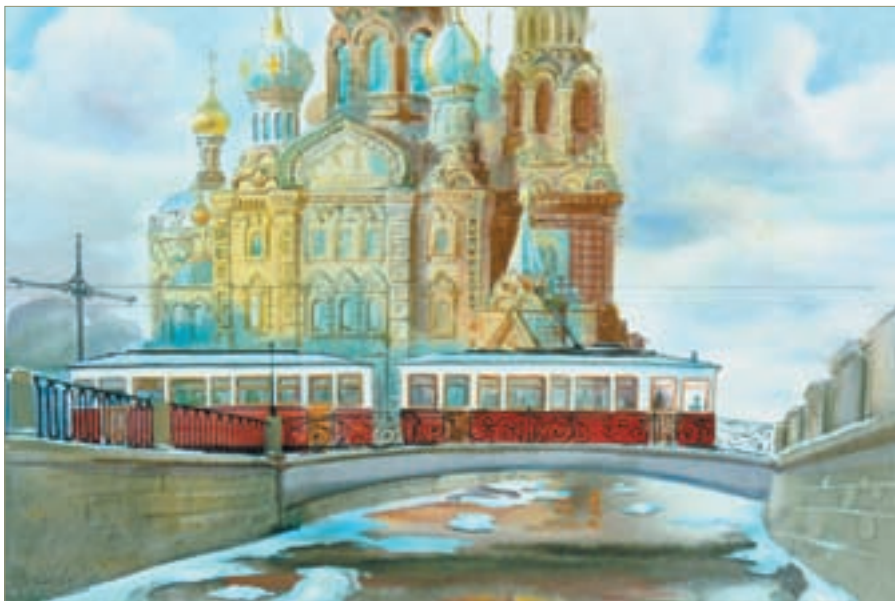
С самых первых дней войны работа-трамвай стал ещё и солдатом. Кольцо осады сжималось. Линия фронта проходила сначала по городским предместьям, позже пролегла по ленинградским улицам и кварталам.

В конце осени начались перебои с электроэнергией. Участились перерывы в трамвайном движении. В начале декабря трамвайное движе-

ние замерло. А ещё через месяц прекратилось окончательно. Не тогда ли фашисты решили: великий город обречён? Они рано праздновали победу...

Вот показания пленного немецкого артиллериста ефрейтора Фолькенхорста: «Стояла сырая апрельская ночь с низкими облаками. Всё вокруг выглядело, как обычно. Та же тьма. Тот же холод. Но там, над Ленинградом, по тучам бегали какие-то странные голубые вспышки... Они пустили трамвай!... Пустили трамвай? Русские? В Ленинграде, на седьмом месяце блокады?!...».

Эти показания врага мы нашли в замечательной книге «Ленинградский трамвай 1941–1945». А сколько там свидетельств ленинградцев! ►



Вот рассказ санитарки В.И. Павловой: «Я работала в эвакогоспитале № 68 на углу Большой Пушкарской. Ни воды, ни света. И вот в такой палате почти умирающие вдруг закричали: «Ребята, победа! Ур-р-а! Ур-р-а!». И полезли, кто как мог, к окнам. Оказывается, зазвенел трамвайный звонок и прошёл трамвай, который всю зиму стоял на Большом проспекте. Если бы вы видели, сколько было радости!».

А это запись Николая Тихонова. «И вдруг по расчищенному Невскому проспекту пошёл первый вагон трамвая. Люди бросили работать, смотрели, как дети на игрушку, на бежавший по рельсам вагон, и вдруг раздались аплодисменты десятков тысяч человек. Это ленинградцы овацией встречали первый воскресший вагон. А вожатая вела вагон и стряхивала слёзы, которые набегали на глаза. Но это были слёзы радости, и она вела вагон и плакала и не скрывала этих слёз».

Это было 15 апреля 1942 года. До окончательного освобождения наше-

го города из кольца фашистской блокады оставался целый год, 9 месяцев и ещё две недели. А до победного мая 1945 года предстояло пережить ещё долгих три года.

Но мне кажется, первым о будущих наших победах возвестил 15 апреля 1942 года звонок трамвая на Невском проспекте.

*«Мы не были тогда в шинелях,
Но как победу ратных дел
Мы помним день, когда в апреле
Трамвай на Невском зазвенел».*

Весна, конечно же, лучшее время года. И щедрое на праздники. Но среди самых значительных не затерялся наш ленинградский, трамвайный.

По-разному праздновали его в былые годы. Встречались фронтовики, жители блокадного города. А на городские улицы выходили на праздничный парад трамвай-ветераны. В этом году парада не будет. Дата некруглая. Да кризис на дворе. Но парад будет в нашей памяти. Отменить его никакой кризис не в силах.

Мансур Арифалин.



**«РАЗ ПОШЁЛ
ТРАМВАЙ,
ЗНАЧИТ,
ДОЖИВЁМ
ДО ПОБЕДЫ...»**

8 декабря 1941 года выработка электроэнергии упала настолько, что её уже не хватало для движения трамваев в городе. На следующий день по решению горисполкома были упразднены восемь трамвайных маршрутов. 3 января 1942 года после того, как прекратилась подача электроэнергии, 52 поезда так и замерли на заснеженных улицах.

Но заводы и предприятия работали на оборону. Надо было возить по городу грузы, военнослужащих, раненых, почту и продукты питания. Ослабевшие от голода ленинградцы с трудом добиралось на работу. Люди



«РАЗ ПОШЁЛ ТРАМВАЙ, ЗНАЧИТ, ДОЖИВЁМ ДО ПОБЕДЫ...»

падали и умирали прямо на улице, не дойдя до службы. Нужен был транспорт, нужен был трамвай, любыми средствами надо было его пустить. В январе 1942 года бюро горкома КПСС принимает решение о пуске в осаждённом городе трамвая. 7 марта 1942 года на несколько тяговых подстанций дали электрический ток, в город вывели грузовые вагоны и людей для разборки завалов от бомбёжек, очистки от снега и льда путевого хозяйства, для подготовки пуска пассажирского трамвая в городе. Накануне, в ночь на 15 апреля, на город обрушился град снарядов немецких захватчиков. Местами была разрушена контактная сеть. Бригада монтеров работала всю ночь, и утром 15 апреля 1942, как было намечено, вагоны вышли в город. В этот день 116 поездов из 320 вагонов по пяти маршрутам (№ 3, 7, 9, 10, 12) вышли в город.

Для успешной работы первых, после пуска трамвая, маршрутов для шести парков стали готовить кондукторов и водителей. Трампарк им. Смирнова в короткое время набрал молодых женщин и своими силами подготовил кондукторов и вагоновожатых, а на ремонтные работы принимали подростков. Вот как вспоминал ветеран трамвайного движения



В.П. Кормушин: «В парках организовали занятия вагоновожатых по примеру машиниста Лунина, где сам вагоновожатый на линии осуществляет мелкий ремонт вагона. После окончания этих занятий уже 225 человек могли самостоятельно проводить мелкий ремонт вагонов на линии».

На торжества, посвящённые годовщине пуска трамвая в блокадном Ленинграде, ещё и сегодня в парки

приходят ветераны. Рассказывают о тех суровых днях. Вот как вспоминает те времена ветеран трамвайного движения, бывший работник трампарка им. Леонова, Х.И. Романенкова: «В 1938 году устроилась работать в трампарк им. Котлякова кондуктором, а в начале войны парк расформировали и весь подвижной состав и всех, кто обслуживал его, распределили по другим паркам. Я попала в трампарк им. Блохина. Было мне тогда 20 лет. Дома ни тепла, ни света, на работу утром идёшь по ночному городу. Всюду мёртвые валяются. Тяжёлое было время. Дожили до весны. Перед тем как трамваи пустить, все, кто мог, стали скалывать лёд с трамвайных путей, от снега очищать. Лёд и снег возили на Неву. Бригада состояла из 8 девочек, тогда мужчин в парке почти не осталось. 15 апреля 1942 года пуск трамвая население города встретило радостно. Плакали, смеялись от счастья, дарили кондукторам и вагоновожатым первые весенние цветы. Говорили, что раз пошёл трамвай – значит, доживём до Победы обязательно...».



Подготовил Юрий Львов.

Музей городского

электротранспорта

СПб ГУП «Горэлектротранс».

ЧТОБЫ ЖИЛ ТРАМВАЙ



27 января этого года, в день празднования 65-й годовщины полного освобождения Ленинграда от вражеской блокады, филиал Государственного музея истории Санкт-Петербурга «Монумент героическим защитникам Ленинграда» открыл выставку «Чтобы не дать трамваю умереть...». Названием выставки стала строчка из стихотворения ленинградского поэта Михаила Сазонова. Помните?

«Бой приутих. Умолкла канонада.

*И вижу: по проспекту Ильича
Ползёт трамвай, израненный
снарядом,*

Разбитый бок по рельсам волоча.

*Казалось так, от ран изнемогая,
Он умирать был не согласен тут.*

*Он полз в трампарк к товарищам-
трамваям,*

*Чтоб навсегда закончить свой
маршрут.*

*Ночной сигнал нас поднял
на работу.*

*Визжали свёрла, пилы грызли
медь...*

*Четыре дня мы не жалели силы,
Чтобы не дать трамваю
умереть...»*

За два месяца работы с уникальной экспозицией познакомились члены многочисленных официальных делегаций, гости города на Неве, тысячи горожан, среди которых были и ветераны войны, и школьники.

Выставка действительно впечатляет. По периметру Памятного зала размещены крупноформатные фото-

графии, сопровождаемые краткими аннотациями. Представлены работы ленинградских художников, посвящённые блокадному трамваю. Среди них, прежде всего, знаменитый гра-



фический цикл народного художника СССР Юрия Михайловича Непринцева. Настрой всей экспозиции задавал документальный фильм, созданный специально к этой выставке. Многие из кадров его хорошо знакомы. Но собранные вместе в очень короткое киноповествование, они ещё раз убеждают: ленинградский трамвай был верной приметой блокадного быта. Представить без него жизнь ленинградцев в осаждённом городе было невозможно.

Особое внимание привлекла инсталляция. Был представлен фрагмент повреждённого трамвайного пути.

– Нам очень помогли в воссоздании этого символического уголка блокадного Ленинграда трамвайщики, – рассказала организатор выставки, заведующая филиалом «Монумент героическим защитникам Ленинграда» Музея истории Санкт-Петербурга Елена Витальевна Лезик. – Мы благодарны службе пути. Юрию Николаевичу Венедиктову. Низкий поклон работнику энергохозяйства Сергею Алексееву. Без его помощи мы не смогли бы воссоздать нашу инсталляцию. Он трудился в выставочном зале до полуночи. И это после напряжённого трудового дня. Спасибо ему! Помощь профессионалов, не побоюсь этого слова, была бесценна. И конечно, мы благодарим всех сотрудников Архивохранилища вашего предприятия во главе с главным хранителем Галиной Александровной Ивановой.

Выставка «Чтобы не дать трамваю умереть...» имела большой резонанс в нашем городе. Она закрылась в последний день марта. В книгах отзывов сохранились десятки благодарных записей её посетителей. Мы публикуем сегодня отзыв об экспозиции нашего архивариуса, адресованный руководителю музея «Монумент героическим защитникам Ленинграда» Е.В. Лезик.

«Елена Витальевна!

Я под огромным впечатлением от выставки. Насколько лаконично и всеобъемлюще подана тема. Молодцы все приложившие руку!

Особый поклон Вам за привлечение материалов Музея города.

Я давно хотела видеть работы художника Рубанчика. Особенно сюжет, где бойцы едут в трамваях на фронт. Это очень редкие изображения.

Подобранные экспонаты-рисунки и плакаты, действительно уникальны.

Все собирается по крохам. Знание источников и их места хранения крайне важны. Научно выполненные подписи к демонстрируемым экспонатам из хранилищ Музея города дают представление об их постоянном месте нахождения. Информативность выставки огромна. Расположение фотографий выдержано строго по намеченным разделам выставки и зрительно по сюжетам.

Натурный экспонат разрушенной трамвайной линии и контактной сети даёт представление о разрушениях в городе. Этот экспонат перекликается с сюжетами в фото-



графиях и в фильме. Особые слова благодарности за фильм.

Кратко, но значение трамвая как единственного транспорта города, красной линией проходит через весь фильм. Особенно потрясают кадры, в которых воочию видишь то, о чём писал писатель-фронтовик Даниил Александрович Гранин – «город стал пешиим»... Эти ручейки людского потока мимо замёрзших и покрытых снегом вагонов трамвая, оборванной контактной сети, вмерзших, стоящих в сугробах троллейбусов, в столь узнаваемых улицах.

...Большой радостью для горожан был пуск трамвая после трёх месяцев его остановки, когда он был парали-

зован из-за отсутствия электроэнергии.

Какая же страшная беда была преодолена ленинградцами!

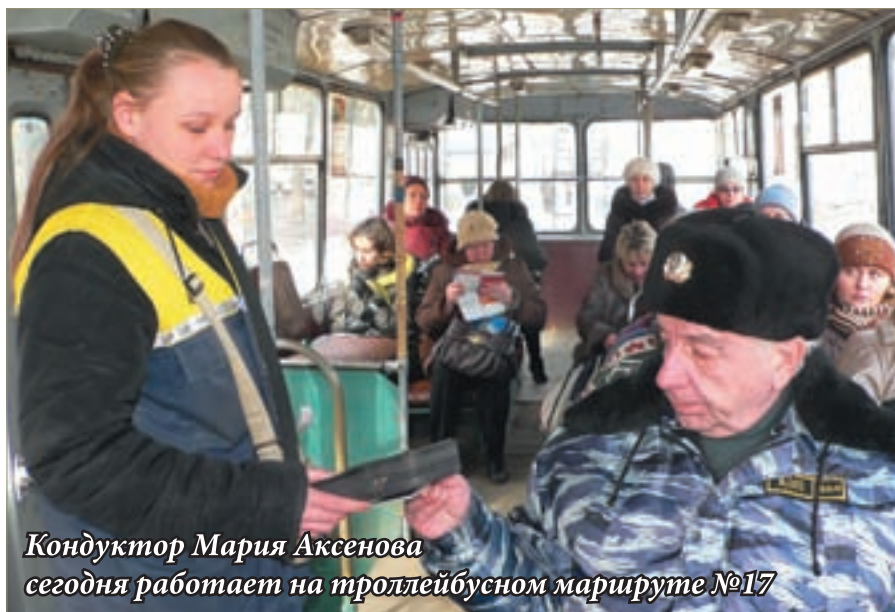
Большая вам благодарность за возможность в залах мемориала «Монумента героическим защитникам Ленинграда» отметить такой замечательной выставкой работу электротранспортников в годы блокады, особенно в год 65-летия полного снятия блокады Ленинграда».

Мы можем только присоединиться к этим восторженным словам.

*Мансур Арифалин.
Фото Марины Власовой
и из собрания музея.*



ПРИЯТНО ЕХАТЬ В ТАКОМ ТРОЛЛЕЙБУСЕ



Кондуктор Мария Аксенова сегодня работает на троллейбусном маршруте №17

В Шестой троллейбусный парк поступило письмо следующего содержания: «Большое спасибо кондуктору за внимание, вежливость и предупредительность. Приятно ехать в таком троллейбусе». Автор письма пассажирка Е.А. Забирохина, ее добрые слова адресованы кондуктору Л.С. Самоленковой, которая 12 марта в 15:20 обслуживала пассажиров 40-го маршрута, бортовой номер машины 6256. В отделе эксплуатации парка мы узнали, что Любовь Сергеевна отличается высокой культурой обслуживания пассажиров, стабильно выполняет план по сбору выручки.

А вот еще благодарность – в адрес водителя К.Ю. Синичкина, маршрут 40, бортовой номер 6528. Удостоился водитель похвалы за то, что подождал всех пассажиров, которые пересеживались на его троллейбус с подошедшего трамвая. Было это рано утром, и пассажиры благодаря водителю, вероятно, успели на работу.

На мой вопрос – как поощрили этих работников – заместитель директора парка по эксплуатации В.Н. Лобанов ответил, что на инструктаже им при всех была объявлена благодарность. А когда я поинтересовался – не слишком ли скромно их отметили, Валерий Николаевич объяснил, что нет, вполне адекватно, ведь, в сущности, они не сделали ничего особенного и подобное «чуткое» отношение к пассажирам фактически входит в их обязанности.

Культура обслуживания включает целый набор элементов поведения водителя и кондуктора. Для водителя это объявление остановок, напоминание пассажирам, чтобы оплачивали проезд и не забывали в салоне свои вещи. Выражается культура обслуживания и в том, как водитель ведет свою машину, как соблюдает интервалы движения, впускает и выпускает пассажиров и т.д. Для кондуктора важно, прежде всего, как он одет и выглядит, как общается с пассажирами, как «разруливает» сложные ситуации в салоне, не допустимы при этом конфликты и грубость с пассажирами. Кондуктор должен объявлять остановки, если трансляция не работает. Он в летнее время на конечной должен sprysнуть водой салон и вообще салон содержать в чистоте и порядке и т.д.

Однако не секрет, что бывают водители и кондукторы, которые пренебрегают некоторыми элементами культуры обслуживания. Для поддержания культуры обслуживания на должном уровне существует целый комплекс мероприятий. Во-первых, в каждом трамвайном и троллейбусном парке ежемесячно проводятся инструктажи для водителей и кондукторов. На них не только постоянно напоминают весь спектр обязательных требований этой дисциплины, но и непременно разбирают конкретные случаи нарушений.

Если поступила жалоба, в Шестом троллейбусном принимают такие меры: в зависимости от нарушения вызывают виновника для беседы – в отдел эксплуатации, к заместителю директора по эксплуатации и, наконец, к директору парка. Последняя инстанция самая строгая, здесь разговор может закончиться даже увольнением. Но все же так бывает редко, в виде исключения. А в основном нарушители признают свою вину, обещают исправиться. От них требуют также письменное объяснение. Затем администрация выносит им свое наказание – от устного замечания до лишения месячной премии или ее части. Разумеется, наказание рублем – самое чувствительное. И в следующий раз нарушения, как правило, не повторяются.

По каждой жалобе обязательно дается ответ в СПС, в Бюро жалоб и предложений, где излагается суть жалобы, дается объяснение ее виновника и административные меры, принятые к нему руководством парка.

Один раз в неделю Шестой троллейбусный проводит большой рейд совместно со Службой движения. Этот рейд практически проходит в течение всего рабочего дня. Три-четыре группы проверяющих по два человека в каждой успевают проверить все маршруты парка, водителей и кондукторов. Помимо этого существуют каждодневные рейды, которые проводятся старшими кондукторами, начальниками маршрутов, руководством отдела эксплуатации и, наконец, заместителем директора парка по эксплуатации. Но В.Н. Лобанов говорит, что «мои меня знают», поэтому, чтобы повысить качество проверок, проводятся совместные рейды с другими парками. «Они проверяют у нас, мы – у них». Так, в феврале проводился рейд с Третьим троллейбусным парком. «Они» проверяли «наши» 25-й и 40-й маршруты, «мы» проверяли «их маршруты» – 5-й, 10-й, 22-й. Все – на Невском проспекте. Ранее были совместные проверки с Совмещенным парком. В ходе этих проверок по всем нарушениям применяются соответствующие меры.

Кроме парков, проверки проводит Комитет по транспорту, Организатор

перевозок, а также СПС, Отдел эксплуатации и Служба движения СПб ГУП «Горэлектротранс».

Подобная «мелкоячеистая сеть проверок» позволяет выявить максимальное количество нарушений. И все же они не иссякают. Управление электротранспортного предприятия на конечных станциях, в кондукторских залах развешивает все новые «молнии» – с перечнем типичных нарушений, с требованием их не допускать.

Заместитель директора по эксплуатации Шестого парка В.Н. Лобанов также утверждает, что количество жалоб возросло, а благодарности – явление не такое уж частое.

Но почему возросло и как это оценить – ухудшилась ли культура обслуживания. Ответ В.Н. Лобанова категоричен: «Ни в коем случае – не ухудшилась. Ведь мы напряженно над этим работаем. А нарушения допускают лишь отдельные водители и кондукторы».

Увеличились жалобы, так как в каждом троллейбусе и трамвае вывешен соответствующий телефон. И пассажиры им пользуются, у них возрастают требования к культуре обслуживания. Пассажиры всегда правы. В этом же направлении работает и руководство СПб ГУП «Горэлектротранс», создав Бюро жалоб и предложений и обнародовав его телефон. Ведь наша цель – выйти на высокий, петербургский уровень культуры обслуживания, чтобы пассажиры всегда были довольны.

Благодарности же во многом – дело случайное. У нас в парках есть большой отряд тружеников, водителей и кондукторов, которым «не посчастливилось» их получить, но они многие годы, не смотря на большое количество самых строгих проверок, трудятся без замечаний.

В Шестом троллейбусном парке, например, водитель А.С. Спатарел, он трудится с 1990 года. А с 1999-го с ним «в паре» работает кондуктором его супруга Светлана Анатольевна. Это семейный экипаж. Люди трудятся, что называется, не за страх, а за совесть. И пассажирам, несомненно, комфортно ехать в их троллейбусе.

Валерий Межонный.
Фото Марины Власовой.

ЛУЧШИЕ КОНДУКТОРЫ



В феврале поступило письмо от пассажирки, пользующейся 37-м маршрутом троллейбуса с добрыми словами в адрес кондуктора Е.Н. Сулименко. Автор письма сообщала, что эта кондуктор очень приветлива и доброжелательна с пассажирами, всегда объявляет остановки. Оказалось, что и трудовые показатели, и культура обслуживания у Е.Н. Сулименко всегда на высоком уровне. Так, за февраль она выполнила свой план по сбору выручки от продажи билетной продукции на 112 процентов. По итогам ее работы и в связи с добрыми отзывами пассажиров был издан следующий приказ директора троллейбусного парка: «Кондуктору Сулименко Е.Н. за добросовестное

выполнение служебных обязанностей и чуткое отношение к пассажирам объявить благодарность. А.В. Овсянников».

Очень приятно читать такие рассказы. Хорошо и то, что пассажиры откликаются на высокую культуру обслуживания наших работников, ведь все мы трудимся для блага наших пассажиров.

В Четвертом троллейбусном парке немало и других кондукторов, отличающихся высокой культурой обслуживания и такими же высокими трудовыми показателями. Например, в феврале кондуктор Кириченко Е.Ф. Выполнила свой план по выручке на 119 процентов, а план по транзакциям на 118 процентов. Только сверх плана она «привезла» за месяц 10 709 рублей. Ее результаты стабильны, она добивается их ежемесячно. Кондуктор Асафьева в феврале сверх плана собрала 9 504 рубля. А план по транзакциям выполнила на 102 процента. Эти работницы вносят весомый вклад в выполнение парком плана по выручке.

Валерий Межонный.
Фото Марины Власовой.

ПАМЯТИ И.Т. СКВОРЦОВА



Ушёл из жизни Игорь Тимофеевич Скворцов. Старейший работник нашего предприятия, заслуженный транспортник России, водитель трамвая Скворцов был награждён орденом Трудовой Славы III степени.

Свой трудовой стаж Игорь Тимофеевич начал в 1958 году водителем трамвая в парке им. Леонова на Васильевском острове. Практически всю свою трудовую жизнь он проработал в этом парке до его закрытия, а затем был переведён в трамвайный парк № 3, где трудился до 2007 года. Одним из первых водителей в парке он освоил новые вагоны ЛМ-57, которые тогда стали поступать с завода. С 1983 года по 1995 год был бессменным водителем на ретромаршруте. После реставрации знаменитого вагона «Бреш» долгое время был единственным его водителем. Его очень хорошо знали и любили кинематографисты и телевизионщики. Он многократно участво-

вал в съёмках художественных и документальных фильмов, телевизионных программ.

В нём удачно сочеталось трудолюбие, серьёзное отношение к порученной работе, знание истории трамвайного движения в городе. Удачно сложилась и личная жизнь Игоря Тимофеевича. В декабре 1959 года в парке праздновали комсомольскую свадьбу Игоря Тимофеевича Скворцова с Ниной Петровной. Она работала в том же парке водителем. В 1985 году в Леоновском парке отметили их серебряную свадьбу. За долгую совместную жизнь супруги Скворцовы воспитали дочь и сына.

Игорь Тимофеевич был очень уважаемым человеком. Всегда в форме, аккуратный, подтянутый, он был постоянным участником многих юбилейных мероприятий. Последнее его выступление состоялось совсем недавно в конце января этого года. И.Т. Скворцов выступил на митинге, посвящённом 65-летию полного снятия блокады Ленинграда, рассказывал о годах жизни и работы. В музее нашего предприятия сохранилось много фотографий и документов, рассказывающих о его трудовом пути. За долгий трудовой путь Игорь Тимофеевич подготовил немало водителей-трамвайщиков. Сегодня многие из них сами стали наставниками молодёжи.

Трудно поверить, что уже больше месяца нет с нами Игоря Тимофеевича Скворцова. Будем помнить этого доброго, интересного человека, всю жизнь посвятившего ленинградскому-петербургскому трамваю.

Группа товарищей.

ВЕСНА – ПОРА ОБНОВЛЕНИЯ



Хочется освободиться от всего лишнего – от прибавленных за зиму килограммов, от плохого настроения и хандры. Весна это время покорять новые вершины, творить и совершать безумные поступки. Но чтобы на все эти подвиги хватило сил, организму нужна витаминная «подпитка».

Салаты – блюда популярные и полезные. Многие диетологи рекомендуют их есть круглый год, причем ежедневно. Ну а весной, когда все мы испытываем витаминное голодание, салаты должны обязательно занять своё место и в меню и на столе. Зелень дарит нам хорошее самочувствие, освежает, омолаживает, насыщает ор-



ганизм витаминами и минералами. Рецептов салатов – великое множество. Мы предлагаем вам сегодня два.

Понятно, что «своими» овощами сейчас даже самые завзятые садоводы похвастаться не смогут. В теплицах у самых умелых радуется глаз разве что лук, петрушка, сельдерей. Так что, наш совет читателям. Составьте сначала список ингредиентов, необходимых для приготовления витаминных закусок. С этим списком отправляйтесь в «Ленту», «Пятёрочку», просто в соседний гастроном или на ближайший рынок – предложение сегодня повсюду богатое. Ну а вернувшись домой, принимайтесь за дело. Ваши домочадцы, верится, оценят итоги трудов ваших.

ЛИСТОВОЙ САЛАТ С ОГУРЦАМИ

Нам понадобятся: 100 граммов листового салата, один свежий огурец, три столовых ложки сметаны, одна столовая ложка лимонного сока, сахар, зелень, соль. Листья салата перебрать, вымыть в проточной холодной воде, обсушить, тонко нашинковать острым ножом. Огурец вымыть, обсушить, нарезать тонкими кружочками. Зелень вымыть, обсушить и очень мелко нарезать.

Листья и огурец выложить в салатник слоями. Каждый слой слегка посолить и присыпать зеленью.

Полить заправкой из сметаны, лимонного сока и сахара. Подавать на стол сразу же.

РАЗНОЦВЕТНЫЙ САЛАТ

Приготовьте: четыре помидора, све-



жий огурец, два сладких перца, одну луковицу, 100 граммов брынзы, 2 столовые ложки растительного масла, соль перец – по вкусу.

Помидоры и огурец вымыть, порезать кубиками. Перец вымыть, освободить от семян, нарезать. Лук репчатый очистить, нарезать полукольцами. Выложить все в салатницу, добавить масла и перемешать. Брынзу натереть на терке и посыпать ею салат.

Приятного аппетита!

*Рецепты для вас отыскала, салаты приготовила и сфотографировала
Марина Власова.*



СОСТОИТСЯ СУББОТНИК

25 апреля в канун праздничной майской декады пройдёт субботник по благоустройству подведомственных и прилегающих территории.

Организован штаб по подготовке проведению субботника, который возглавил С.В. Китаев. В его состав вошли начальники ОСП, руководители отделов и управлений нашего предприятия. Намечены конкретные задачи для трудовых коллективов.

Так, коллектив Службы движения проведёт работы по уборке и благоустройству разворотных колец и конечных станций. Работники Службы пути займутся благоустройством обособленных трамвайных путей и остановочных пунктов. Работники ОСП «Энергохозяйство» будут заняты на мойке, очистке от рекламы и покраске опор контактных линий. Наведут должный порядок в трамвайных и троллейбусных парках.

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:
196084, г. Санкт-Петербург,
Московский пр., д. 83

И.о. редактора:
Мансур Арифалин

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 9.04.2009
Тираж 2500 экз.
Заказ № 7518