



ТРАМВАЙ ВОЗВРАЩАЕТСЯ

У трамвайщиков произошла революция. В нынешнем году будут отремонтированы 38 км трамвайных путей вместо ставших уже привычными в последнее время 5-10 км и год. На ремонт выделена рекордная за последние 30 лет сумма - более миллиарда рублей.

В следующем году мы будем праздновать столетие трамвайного движения в нашем городе. У питерцев трамвай всегда был в чести, однако в последнее время отношение к нему изменилось, во всяком случае со стороны городских властей. Еще три года назад в Петербурге насчитывалось 700 км трамвайных путей, и эта цифра фигурировала в книге рекордов Гиннеса. Теперь протяженность линий уменьшилась до 650 км. А в плане есть еще несколько адресов, где намечено убрать трамвайные линии, в частности на Обводном канале от Лиговского до Старопетергофского проспектов.

По мнению первого заместителя директора ГУП "Горэлектротранс" Юрия Горлина, такое положение вещей скоро изменится. Ведь трамвай, вопреки распространенному мнению, не самый дорогой вид транспорта, кроме того, он может перевозить до 1000 пассажиров в час. В Европе, например, уже снова возвращаются к старому доброму трамваю и восстанавливают снятые когда-то пути. О возрождении интереса к трамваю говорят и выделенные в этом году деньги на ремонт путей. С начала года на эти цели было уже потрачено около 427 млн. рублей. А в ремонте сегодня нуждаются многие километры путей: рука ремонтника не касалась их лет 30-50.

- До конца года предстоит капитально отремонтировать, с использованием современных технологий, почти 30 километров путей, - рассказывает Юрий Горлин. - Ад-

реса выбраны неслучайно - по этим путям пере возится много пассажиров. Сейчас уже заканчиваются работы на ул. Марата на участке от Боровой до Звенигородской улицы. 31 августа движение на этом участке будет восстановлено полностью.

Ведутся работы и на Литовском проспекте: на первом этапе от Московского вокзала до Обводного канала, а затем далее - до Расстанной улицы. Здесь, помимо замены путей, будет облагорожена вся улица: тротуары станут мощеными, подремонтируют фасады зданий. Как сообщил Юрий Горлин, губернатор Петербурга Валентина Матвиенко пообещала, что после ремонта Литовский проспект будет выглядеть не хуже Московского.

На Свечном и Кузнечном переулках, где ремонта не было более полувека, пока что работают специалисты "Водоканала". В адрес-

ной программе "Горэлектротранса" также пр. Науки, Тихорецкий пр., 1-й Муринский пр., Колокольная ул., реконструкция сложного узла ул. Лебедева - ул. Комсомола. Как правило, все работы выполняются с 0.30 до 4.30 ночью и с 9.30 до 15.30 днем. Полностью движение закрывается только в субботу и воскресенье.

Все ремонтные работы должны завершиться на Лиговском пр. к 1 октября, на Свечном и Кузнечном переулках - к 15 октября, на Колокольной улице - к 15 декабря, на 1м Муринском пр. - к 29 сентября, на ул. Марата - к 31 августа, на пр. Науки - к 30 ноября, на ул. Савушкина - к 30 декабря, на Тихорецком пр. - к 1 октября.

- Если так пойдет и дальше, года через три можно привести в порядок все трамвайные пути, убежден Юрий Горлин.

Ирина ПРОКОФЬЕВА,
Петербургский Курьер № 26
от 28.08.06





21

ТРОЛЛЕЙБУСНЫЕ МАРШРУТЫ НА ВАСИЛЬЕВСКОМ ОСТРОВЕ

октября 1936 г. в 12 часов 30 минут водитель Мочилин И.М. получил распоряжение следовать в рейс. Его машину сразу же заполнили пассажиры, таким образом, город обрёл новый вид транспорта. Это была первая троллейбусная линия от Красной площади (ныне площадь А. Невского) до Площади Труда. В дальнейшем троллейбусное движение стало расширяться, и через некоторое время в городе работало уже четыре троллейбусных маршрута - первый: Красная площадь - площадь Труда, второй: площадь Ленина - река Таракановка, третий: площадь Ленина - Балтийский вокзал, четвёртый: Сызранская улица - Адмиралтейский проспект. Причём второй и третий маршруты тогда ходили по чётной стороне реки Фонтанки. Так было до войны.

С 20 декабря 1941 г. до 24 мая 1944 г. троллейбус не работал, а в послевоенное время троллейбусная сеть города стала иной. Маршрут площадь А. Невского - площадь Труда с 26 августа 1953 г. за № 10 был как бы заново открыт, а с 1 сентября 1954 г. он следовал уже на Васильевский остров в Гавань, где в конце Большого проспекта был построен красивый павильон с колоннами. Это был первый троллейбусный маршрут на Васильевском острове. Правда, в 1955 г. он ходил уже до Новгородской улицы, а с октября 1968 г. - от Детской улицы. С декабря 1976 г. его кольцо было перенесено уже на остров Декабристов в конце улицы Кораблестроителей, где и находится по настоящее время.

Вторым троллейбусным маршрутом на Васильевском острове был № 12 с 11 февраля 1955 г. От того же павильона с колоннами в конце Большого проспекта он курсировал до проспекта Щорса через Тучков мост. С ок-

тября 1961 г. он ходил уже до Финляндского вокзала, а с марта 1974 г. был продлён до ул. Тухачевского. В июле того же года появился его двойник - маршрут № 12А, который ходил от ул. Тухачевского до ул. Смирнова. Этот разрыв трассы следования произошёл из-за ремонта ул. Смирнова. С ноября 1976 г. маршрут был полностью восстановлен. С февраля 1983 г. этот маршрут уже следовал от ул. Кораблестроителей, и не по Большому проспекту, а по Малому. Однако в апреле 2000 г. этот маршрут разорвали на два:

№ 12 от кольца на ул. Тухачевского до ЦПКиО, а на Васильевском острове появился новый троллейбусный маршрут № 9, который стал следовать от ул. Кораблестроителей до Ординарной ул. на Петроградской стороне. Так, отработав 45 лет на острове, маршрут № 12 прекратил своё существование в городе с 1 марта 2001 г.

История работы маршрута № 9 началась в августе 1953 г., который курсировал от Финляндского вокзала до Адмиралтейского проспекта, затем был продлён до Витебского вокзала, с 1961 г. его конечным пунктом был уже не Финляндский вокзал, а ЦПКиО, а в декабре 1995 г. был закрыт в связи с аварией на Кировско-Выборгской линии метрополитена, а маршрутные машины были переведены на другие направления, но с апреля 2000 г. этот маршрут снова появился уже на Васильевском острове, где успешно работает и в настоящее время.

Следующим из троллейбусных маршрутов Васильевского острова был № 46, который был открыт 29 сентября 1978 г. и курсировал он от Детской ул. до станции метро "Петроградская". В связи с открытием в 1983 г. Кантемировского моста это маршрут был продлён до проспекта Карла

Маркса. С марта 1979 г. кольцо маршрута было переведено на ул. Кораблестроителей, а 27 декабря 1993 г. он был закрыт, взамен ему был продлён маршрут № 31 от Северного проспекта до ул. Кораблестроителей. Но не долго пришлось работать этому маршруту на острове, так как в декабре 1995 г., опять же из-за размыва на трассе метро, он стал ходить только до проспекта Добролюбова.

Не очень богата троллейбусными маршрутами Василеостровская сторона, всего-то пять маршрутов, а в настоящее время их работает только два: № 9 и 10. Легендарным маршрутом, конечно же, является маршрут № 10, ибо, начав своё движение ещё в 1936 г. под другим номером, но на той же трассе, а с 1953 г. под этим номером, успешно работает на Васильевском острове уже 51 год. Маршрут № 9 совсем молодой, на Васильевском острове он всего шесть лет.

В нашем городе идёт резкое сокращение трамвайного движения, но троллейбусного, вроде бы, сокращение не касается, ведь это аналог автобусного, так сильно развивающегося в наше время, причём, отметим, экологически чистого. А вот на Василеостровской стороне всё равно сокращается и троллейбусное, хотя в связи со строительством нового жилья на острове население увеличивается. Что-то здесь не сходится, может быть, скоро, а особенно с постоянным ремонтом двух основных мостов Тучкова и лейтенанта Шмидта, островитянам, как когда-то повелел Великий Пётр I, придётся переходить на водный транспорт.

Ю.М.ЛЬВОВ Автор выражает свою благодарность Нелли Ивановне Цалемчук за помощь в подготовке материала.



Форменная одежда на петербургском городском транспорте появилась еще в период извозчиков. Она претерпела серьезные изменения с появлением конки. К открытию трамвайного движения вагоновожатые и кондукторы получили новую форму. В предвоенные годы вместо герба города была введена эмблема с трамваем; Появились знаки различия для командного состава, линейных работников и водителей. Так, водители в петлицах шинели и кителя носили металлические, покрытые си ней эмалью "угольнички": 1-й класс - три, 2-й два, 3-й - один. Красную окантовку имела шинель, а позже окантовку сменили на синюю.

Надо отметить, что требования к ношению форменной одежды были жесткими, даже в годы блокады. Так, в приказе по ТТУЛу № 9 от 11 апреля 1942 года "Об организации движения трамваев в блокадном Ленинграде" сказано: "... поездные бригады, явившиеся на работу неопрятно одетыми и в грязной форме, к работе не допускать ...". В Правилах технической эксплуатации трамвая, должностных инструкциях, действовавших до 80-х годов, было записано: "Лица, для которых установлены форма одежды и знаки различия, должны быть одеты по форме при исполнении служебных обязанностей". Приказом № 450 от 20 ноября 1973 года министр жилищно-коммунального хозяйства РСФСР утвердил единое "Положение о форменной одежде, знаках различия для работников городского электротранспорта РСФСР". Этим документом определялся перечень должностей работников, имеющих право ношения форменной одежды и знаков различия, а также нормы выдачи и сроки носки, список работников, которым форменная одежда выдается со скидкой 50 процентов ее стоимости. Кстати, Положение это никто не отменял, и оно действует и на сегодняшний день.

В комплект форменной одежды входит пальто однобортное из черной ткани, костюм однобортный из темно-серой ткани

ФОРМА

(для водителей-женщин - юбки). Сорочки мужские - белая, серая, голубая. Такого же цвета женские блузки. Галстук - черный. Фуражка из темно-серой ткани, а для женщин - берет. Зимняя шапка-ушанка из черного меха.

В 70-х годах цвет формы менялся. Это была ткань светло-коричневого или зеленоватого цвета. А вместо пальто шили укороченные пальто на поролоне и с воротником из искусственного меха. С введением нового Положения в 1973 году были введены и новые знаки различия. Звездочки из металла серебристого цвета. Петлицы имели кант серебристого цвета для высшего состава и синего для остальных категорий работников и нашивались на воротник пальто, пиджака или жакета. На поле петлицы, в верхней части, располагался технический знак. Для высшего состава он выполнялся шитьем серебристого цвета, а на петлицах остальных категорий - из металла серебристого цвета. Эмблема городского электротранспорта представляет собой круг, изображающий полуколесо трамвая и троллейбуса, с крыльями из пяти укороченных книзу перьев и четырех листьев. В верхней части круга, в пятиугольнике красного цвета, изображены серп и молот. Молот - серебристого цвета. На крыльях изображены стрелы (символ электричества).

Технический знак представляет собой скрещенные молот и ключ размером 18 на 20 миллиметров. Наличие в петлицах только технического знака говорило перед вами кондуктор или кассир по продаже билетов. Класс квалификации водителей трамвая или троллейбуса можно определить по количеству звездочек: водитель 1-го класса - три звездочки, 2-го класса - две, а 3-го - одна звездочка.

К сожалению, сегодня форменную одежду на работах городского элект-

ротранспорта можно увидеть крайне редко. Виной тому экономические обстоятельства.

Ф.Смирнов в "Злободневнике кондуктора Хведулаева" (1890-е) так описывает форму работников конно-железных дорог: "... фуражка темно-синего сукна с красным кантом и околышем, с кожаным козырьком. Спереди по околышу фуражки надпись: "г.к.ж.д.", а сверху букв - городской герб.

Мундир тоже темно-синий, с красным кантом по полю и воротнику. На плечах - красные петлицы с белым кантом, кушак матерчатый, широкий, с двумя красными клапанами по кромке. Сумка кожаная с ремнем через плечо и медным номером. Сапоги русские с бураками. Форма кучеров: пальто темно-синего цвета, но длинное, с красными жгутами на плечах, кожаным ремнем и с кнутом в руках или за поясом. Форма контролеров чисто генеральская: фуражка темно-синяя с красным околышем, белым кантом и блестящим козырьком. Кокарду заменяет маленький городской герб и надпись: контролер №2 ...".

Из книги "Трамвай и троллейбус Санкт-Петербурга".

Из приказа директора СПб ГУП "Горэлектротранс" А.Н.Александрова № 516 от 20 июля 2006 года:

"В целях повышения дисциплины и ответственности работников СПб ГУП "Горэлектротранс" за перевозку и обслуживание пассажиров ... ввести с 1.09.2007 года для работников СПб ГУП "Горэлектротранс" обязательное ношение форменной одежды и знаков различия для старшего, среднего, младшего начальствующего и рядового персонала".

Таким образом, форменная одежда на городском наземном электротранспорте будет вновь введена к 100-летию Санкт-Петербургского трамвая, в следующем году. Сейчас для этого ведется большая и разнообразная подготовительная работа. Разрабатывается и новая форма.

Подготовил Валерий МЕЖОННЫЙ

БРОНЕПОЕЗДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ НА ЗАЩИТЕ ЛЕНИНГРАДА

Использование подвижной артиллерии при защите городов впервые было применено в Англии в 1876 г. В России первые бронепоезда стали строить с началом Первой мировой войны, а к 1915 г. на Путиловском заводе в Петрограде их было построено уже 15 штук. Бронепоезда активно строились и использовались далее в гражданской войне. Бронированные платформы, как правило, имели несколько оружейных башен с орудиями калибра 106,7 мм. Компоновки бронепоездов были различными, но в основном по схеме: две бронированные платформы, а между ними паровоз. Количество бойцов, обслуживающих такой состав, доходило до 130 человек. В период гражданской войны бронепоезда были хорошей ударной силой на фронтах.

К началу Отечественной войны старых бронепоездов почти не сохранилось. В августе 1941 г. руководство города обратилось к железнодорожникам ленинградского узла с указанием о строительстве новых бронепоездов. Крупные заводы нашего города, такие, как "Большевик", "Кировский", "Металлический", "Ижорский", имели опыт строительства таких поездов в прошлом и, конечно, тоже с готовностью отозвались помочь в этом железнодорожникам. Бронепоезд NQ 7 с тяжёлыми боями возвратился из Прибалтики и встал на стоянку у станции Лебяжье. Он требовал серьёзного ремонта, из экипажа осталось в живых всего 9 человек. В течение нескольких дней силами Ижорского завода бронепоезд был восстановлен, на нем установили семь артиллерийских орудий разного калибра, 16 пулемётов "Максим", железобетонный бруствер и бронированные листы. Состав укомплектовали добровольцами Кронштадтской крепости, командиром назначили капитана Кропачева В.Г.

В сентябре бронепоезд начал воевать в составе Ижорского укреплённого района. Бронепоезд успешно воевал в районе г. Ораниенбаум - Новый Петергоф - станция Калище. Для меньшей уязвимости и сохранения экипажа поезда было построено несколько небольших железнодорожных веток. Обстрел противника длился 20 минут, а потом - быстрый отход на другие позиции, такая была тактика боя. 6 февраля 1942 г. этому бронепоезду было присвоено имя "За Родину". Весь период обороны Ленинграда бронепоезд успешно справлялся с уничтожением фашистских захватчиков на этом направлении и наносил большие потери; все ремонтные и хозяйственные работы экипаж бронепоезда выполнял сам, а ведь среди пополнения были и женщины. За период обороны города бронепоезд прошёл около 10000 км. В январе 1944 г. орудия бронепоезда были демонтированы, а остальное было сдано на склад железнодорожной артиллерии, и его судьба на этом закончилась.

Ещё один бронепоезд, который вооружался и формировался на Ижорском заводе, имел NQ 8, в дальнейшем получивший название "Балтиец" - в июле 1941 г. Он имел на вооружении 8 орудий разного калибра и 9 пулемётов, а в январе 1942 г. на нём было установлено 130-мм орудие с крейсера "Аврора". Командиром этого бронепоезда назначили капитана Стукалова В.Д. Воевал бронепоезд на направлениях станции "Веймарн - Петергоф". Тяжёлые кровопролитные бои вёл бронепоезд, жизнь которого частенько зависела от опытности машиниста. Немцы прибегали к различным хитростям, чтобы избавиться от ненавистного поезда, ночью пускали навстречу бронепоезду пустой паровоз, и только бдительность и умелые действия машиниста могли спасти личный состав поезда. Особо отличился здесь старший машинист Смушко М. Бронепоезд принимал участие в наступлении 2-й ударной армии, освобождающий Петергоф от немецких захватчиков в январе 1944 г. Закончил свой боевой путь бронепоезд под Выборгом в ноябре 1944 г. и был расформирован.

Второй "Балтиец" строился в начале войны в цехах Ленинград - Балтийского электродепо, руководил строительством мастер Левашов Е.Д. Многие приходилось делать без чертежей, т.е. "по месту", не хватало опыта и знаний для такой работы. Вооружение бронепоезда составляло 8 орудий и 16 пулемётов, личный состав формировался из 100 добровольцев и 50 кадровых офицеров, командиром был Шпортко НА Среди добровольцев много было работников депо, строящих этот бронепоезд. Воевал он на Карельском перешейке, станциях Мга, Урицк, Воронья Горка, Красное Село. В январе 1943 г. бронепоезд принял участие в прорыве блокады в районе Шлиссельбурга, а в 1944 г. в составе 85-й стрелковой дивизии - в полном снятии блокады города в районе станции Лигово. По приказу Главного Морского Штаба в 2004 г. этот бронепоезд был отправлен в Москву, где стал экспонатом музея истории вооружённых сил России, а до этого момента всё время находился на территории Ижорского арсенала.

Бронепоезд № 60, построенный в г. Брянске до войны, впоследствии получивший название "Неуловимый", использовался ранее как учебный и стоял на путях Витебского вокзала. Из вооружения он имел две платформы с двумя орудиями и четырьмя пулемётами на каждой и зенитные установки. В начале войны командиром бронепоезда был Борисенко и в его состав ещё входил мотоброневagon МБВ-2 под командованием лейтенанта Тихонова В.В. Воевал этот бронепоезд в районах Чудово, Любань, Мга, Кириши. В конце 1941 г. он был направлен на ремонт из-за сильных повреждений. Ремонт по-

езда проходил в мастерских г. Ярославля, а затем был направлен в район г. Волхова. Броневagon МБВ-2, расставшись с бронепоездом № 60, далее воевал в составе бронепоезда "Народный мститель", а в конце 1943 г. вошёл в состав 14-го дивизиона бронепоездов. Бронепоезд "Неуловимый" принимал участие в снятии блокады города и освобождении Эстонии, там же и закончил свой боевой путь.

Осенью 1941 г. Ижорский завод изготовил ещё один бронепоезд NQ 30, впоследствии получивший название "Стойкий". Он имел две бронеплощадки с двумя башнями от танков KB и пушками 72,2-мм калибра, а на двух двухосных платформах были установлены железобетонные ёмкости, в отверстиях которых располагались пулемёты ДШК и миномёты 120-мм калибра. Внутреннюю поверхность ёмкостей обшили досками. Руководил строительством начальник цеха Раевский Е.Е., командиром бронепоезда назначили капитана Михайлова М.А. Приписан бронепоезд был к специальному дивизиону Балтийского Флота. Его состав насчитывал 122 человека. Воевал этот бронепоезд в районе Ивановских порогов, Усть-Тосно и станций Саперная - Понтонная. В феврале 1942 г. он перебазировался на Карельский перешеек в район Грузино - Васкелово. Часть экипажа в этот период погибла от голода и обморожения. Однако не только экипаж пострадал, требовала ремонта и техническая часть бронепоезда, и он отправился на ремонт в депо Московского вокзала. После ремонта бронепоезд воевал в районе Лемболовского озера в составе 101-й железнодорожной бригады, затем принял участие в прорыве блокады в районе г. Шлиссельбурга и строительстве участка "Дороги Победы" Назия Жихарево. Затем опять ремонт материальной части на Кировском заводе в октябре 1943 г. и бои при полном освобождении города от блокады на станции Петрославянка. На этом фактически закончился боевой путь этого бронепоезда и, прибыв на Московско-пассажирскую станцию, он был выведен из состава боевых единиц в феврале 1944 г. Мотовagon МБВ-2 в конце войны действовал самостоятельно и затем встал на вечную стоянку в музее Кубинка под Москвой.

В сентябре 1941 г. на Металлическом заводе был построен бронепоезд С-28 "Сталинец". Он состоял из паровоза с тендером и трёх артиллерийских платформ, на них было установлено 4 орудия, 2 миномёта, несколько пулемётов и две зенитные установки. В состав поезда также входила полевая кухня и помещения для размещения личного состава. Командиром поезда был Минаев Г.П. Начал воевать бронепоезд в районе Невской Дубровки, в феврале 1942 г. был перебазирован в район Ольгино - Сестрорецк, где совместно с лыжным батальоном сту-

дентов Института физкультуры им. Лесгафта П.Ф. боролись с финско-немецкой группировкой. Бойцы бронепоезда постоянно проявляли героизм. Так, при аварии котла паровоза старшина Исаев залез в раскалённую топку для проведения ремонта. Затем, после ремонта на Металлическом заводе, воевал в составе 71-го дивизиона бронепоездов.

По собственному проекту Металлический завод изготовил ещё бронепоезд С-26 "Красногвардеец". В его состав входили: бронированный паровоз с тендером и двумя бронированными платформами. Из вооружения было 6 орудий, зенитная установка, два миномёта и несколько пулемётов. Кроме этого были два вагона для команды и кухни.

Бронепоезд "Народный мститель" был построен в очень короткие сроки в локомотивном депо Ленинград - Варшавского узла дороги в августе 1941 г. Руководил постройкой начальник депо Иванов М.М. На вооружении были две башни с орудиями от танка КВ, 2 зенитные пушки и 12 пулемётов "Максим". Перед бронепоездом предполгал ось использовать мотодрезину, оборудованную спаренными пулемётами "Максим". Экипаж был сформирован из добровольцев железнодорожников, из них 5 женщин. Командиром бронепоезда был назначен Фарутин П.Л., паровозную бригаду возглавлял Раук Т.П. В состав бронепоезда вошёл также мотоброневоз МБВ-2, который ранее воевал с бронепоездом № 60 "Неуловимый". Воевал этот бронепоезд в составе 55-й армии между станциями Понтонная - Усть-Ижора, потом в районе Рыбацкого. До прорыва блокады города бронепоезд находился на Волховском фронте, а после прорыва перебазировался к станциям Мшинская - Луга, потом принял участие в освобождении г. Выборга на Карельском перешейке и Эстонии, охранял Таллинский порт от проникновения диверсантов. После войны бронепоезда "Народный мститель" и "Сталинец" были переданы пограничным войскам.

Кроме этих легендарных бронепоездов под Ленинградом воевало ещё несколько других бронепоездов. Так, из Москвы в мае 1942 г. прибыли бронепоезда № 642 "Сталинец", № 697 "Москвич", № 620 "Ёжик" и "Железнодорожник - Ленинградский". Также под Ленинградом работали бронепоезда № 681 "Смерть немецким оккупантам", № 699 "Дзержинец", №№ 25,26,28.

Все бронепоезда, работающие на обороне и снятии блокады города, представляли мощную огневую силу, уничтожили громадное количество личного состава и техники противника. Но надо помнить, что не сами они воевали, всё решал их героический личный состав, который понёс очень большие потери. Вечная память этим героическим людям, простым защитникам нашего города, будем помнить это, пока живы мы сами, наши дети и внуки.

Ю.М.ЛВОВ

ПОМНИТЕ, ЧТО

Долгое сидение перед телевизором или компьютером дезактивируют мышцы, которые поддерживают и защищают позвоночник, что является причиной болей в пояснице.

Исследования Европейского космического агентства, проведенные в Берлине, показали, что отсутствие нагрузки на поддерживающие позвоночник мышцы может ослабить организм так же, как и физическая травма. Молодые люди, принимавшие участие в эксперименте, в течение восьми недель находились на постельном режиме. Ультразвуковое изучение показало, что в большинстве случаев поясничной боли мышцы, поддерживающие позвоночник, а также мышцы, скрепляющие таз, бездействуют. В норме эти мышцы постоянно работают, чтобы поддерживать и защищать нижнюю часть спины. Заново оживить мышцы спины может помочь метод, основанный на принципе обратной визуальной связи при просмотре ультразвуковых изображений. Исследование, опубликованное в медицинском журнале, показало, что подобная терапия почти наполовину снижала число случаев повторного возникновения поясничных болей. Этот метод лечения может быть также полезен космонавтам, которые часто страдают от болей в пояснице.

Владимир НОВОКАЧАЛИНСКИЙ

У него одна болезнь - это одиночество. И не надо в душу лезть, а то - обхохочешься. И не надо доставать из души сомнения. Просто очень хорошо . дождаться воскресения. А еще что хорошо - в этой жизни прожитой? Надавали по мордам все твои "прохожие"? А ведь ты же не Иисус - подставлять не станешь .. И не важно, что не всем до лица достанешь. что же ты не уберег в этой жизни лживой? Ты не брал "под козырек", не хлестал крапивой ... Да, - быть добрым - все равно, если быть поэтом. Почему же все г-но властвует при этом? Думаешь когда-нибудь времена изменятся? Ты спроси у Герцена, ты спроси у Ленина ...



ОТЧИТЫВАЕТСЯ ПРОФКОМ

Очередное заседание профсоюзного комитета Первичной профсоюзной организации ГУП "Горэлектротранс" состоялось 30 августа текущего года. Подводились итоги работы за весь прошедший месяц. С информацией выступила председатель профкома Н.П. Силина. В августе профком продолжал заниматься организацией летнего отдыха наших тружеников - членов профсоюза. Путевки выдавались в дом отдыха "Горный орел", в санаторий "Золотая нива", расположенные на Черном море, под Одессой. Профсоюз выдавал отдохнувшим компенсации за использованные путевки - в зависимости от профсоюзного стажа отдыхающего. Максимальная сумма компенсации - 300 рублей в день.

В августе в профком обратились сотрудники Центрального архива с просьбой - предоставить материалы для профсоюзной странички, которая войдет в книгу, посвященную 70-летию открытия троллейбусного движения в нашем городе. Материалы будут предоставлены, книга выйдет к указанному юбилею. Над ней работает группа сотрудников.

В рамках предоставления социальных услуг членам профсоюза - на данный профком была приглашена сотрудница СИТИ-Банка, которая рассказала о предоставлении труженикам кредитов, о порядке их оформления, о том, кому может быть предоставлен подобный льготный кредит. Члены профкома доведут эту информацию до всех членов профсоюза в своих обособленных структурных подразделениях, чтобы желающие могли воспользоваться кредитами СИТИ-Банка.

Профком в настоящее время имеет достаточно исторических материалов, чтобы выпустить и свою книгу к 100-летию юбилею Петербургского трамвая. Ведь наш профсоюз фактически ведет свое начало от профсоюза конки, который организовался одним из первых в Санкт-Петербурге и со времени создания которого прошло 100 лет. Вопрос о создании книги обсуждался на профкоме. Решение будет принято позже.

Н.П. Силина отметила, что сегодня весьма актуальным становится вопрос о работе профсоюза с молодежью. Этому профком должен уделять больше внимания. В начале октября в Финляндии пройдет форум на тему "Молодежь и профсоюзы". Форум организует Межрегиональный комитет профсоюзов коммунального хозяйства. Наш профком предложил послать на этот форум Т.В. Селезневу, водителя 4-го троллейбусного парка. Она была участником и призером конкурса профессионального мастера. На профкоме рассматривались разные способы работы с молодежью. Было вынесено предложение о том, чтобы профком поддер-

жал материально наших молодых работников, которые учатся на платных отделениях колледжей и вузов. Кандидатуры учащихся будут рассматриваться персонально. Их возраст не должен превышать 35 лет.

Что касается работы с молодежью, то, в частности, профком в нынешнем году принял активное участие в поощрении участников конкурсов профмастерства водителей трамвая и троллейбуса, которые в основном входят в "катеорию молодежи". Устраивались в этом году и другие мероприятия, различные интересные встречи для молодежи. Такая работа будет продолжаться и далее и набирать темпы.

Весьма важным вопросом, которому профком уделяет первостепенное значение, является вопрос о повышении заработной платы труженикам предприятия СПб ГУП "Горэлектротранс". Сегодня, по информации профкома, средняя зарплата работников нашего предприятия ниже на 30 процентов, чем зарплата работников "Пассажиравтотранс", на 35 процентов - чем работников метро и ниже на 14 процентов - чем средняя зарплата в целом по транспорту. К тому же нехватка основных сотрудников на предприятии - водителей, ремонтников, кондукторов приводит к большому количеству сверхурочных часов. Есть случаи, когда за месяц водитель выбирал годовую норму сверхурочных. А если считать без сверхурочных часов, зарплата на предприятии получается еще ниже.

Поэтому вопрос о зарплате, что называется, самый злободневный для нашего трудового коллектива.

В августе руководство профкома по этому вопросу встречалось с директором СПб ГУП "Горэлектротранс". Во встрече принимал участие председатель Межрегионального комитета профсоюза НА Леонтьева. Было также на эту тему отправлено письмо руководству Комитета по транспорту. Обсуждение этого вопроса идет сложно. Решение пока не принято. Решать этот вопрос мы должны в рамках существующего законодательства. А пока низкая зарплата - одна из главных причин массового увольнения работников. Только за июль мы в целом по предприятию потеряли 25 водителей, 74 кондуктора, 50 рабочих. А за полугодие всего уволилось с предприятия 596 человек. И люди продолжают увольняться. Поэтому повышение зарплаты просто жизненно необходимо для дальнейшего существования самого предприятия электротранспорта.

Вопрос этот должен быть решен положительно, так как он записан в основных документах профсоюзной организации. Общая не укомплектованность "кад-

рами" на предприятии сегодня составляет 21,5 процента, или около 3 тысяч работников. Переговоры с властями о повышении зарплаты продолжаются.

На профкоме важное место уделялось такому вопросу - как численность членов профсоюза в профорганизациях обособленных структурных подразделений. В целом по предприятию эта численность сейчас составляет 70 процентов от общего количества работников. И это, по новому законодательству достаточно, чтобы составлять основные профсоюзные документы, в том числе Колдоговор, в которых будут записаны насущные социальные нужды работников, в том числе - повышение зарплаты. Напомним, что при численности членов профсоюза менее 50 процентов от всего количества работников составление подобных социально направленных документов было бы невозможно - по новому законодательству.

Реализовать социальные нужды тружеников, защищать их права может успешно только сильная, сплоченная и достаточно многочисленная профсоюзная организация. Поэтому сегодня остро ставится вопрос о численности членов профсоюза в каждом структурном подразделении. Сегодня в этом отношении лучше других обстоит дело в профсоюзной организации 7-го трамвайного парка. Здесь членов профсоюза 91,8 процента от общей численности работников. На "втором месте" профорганизация 1-го трамвайного парка, здесь 89,8 процентов членов профсоюза. "Третье место" занимает профорганизация 3-го трамвайного парка, АВС и Автобазы (совместная), здесь 72,5 процентов членов профсоюза. У остальных положение хуже. Наблюдается уменьшение процента членов профсоюза, в основном за счет увольняющихся с предприятия. Вместе с тем вновь поступившие на работу в СПб ГУП "Горэлектротранс" в профсоюз вступают неактивно. Тем самым они весьма легкомысленно оставляют без социальной защиты не только себя, но и своих товарищей по работе. Здесь необходимо активизировать разъяснительную и агитационную работу со стороны профактива в каждом ОСП.

Плохо распространяется на местах и газета "Петербургские магистрали", которая регулярно публикует информацию о профсоюзной организации. Например, курьер Службы пути еще ни разу с начала 2006 года не забирала в редакции газету, лишая информации работников этого структурного подразделения. А ведь за газету наше предприятие заплатило деньги. Есть такие курьеры, которые заявляют, что нашу газету "все равно не читают", а сами бросают ее просто в какой-

ПОЕЗДКА В ЯЛКАЛА

•
нибудь "угол", и она не доходит до читателей.

Ведь у нас есть и пример другого рода: когда для 8-го трамвайного парка газету забирал Н.С.Заболотный, он доносил ее буквально до каждого рабочего места. И тогда газету читали все. Сегодня в таком распространении нашей газеты заинтересован и профсоюз. И проффорги должны сказать в этом свое слово.

Еще об отдыхе трудящихся. Только за прошедшие с начала года 8 месяцев профком выплатил компенсации членам профсоюза больше 100000 рублей.

Задача профсоюза - защита трудовых прав и интересов тружеников. И если закон нарушен, то профком защищает эти права. Примеры этого есть.

На профкоме также было отмечено, что необходимо улучшить обучение профактива.

Профком регулярно проводит праздники, конкурсы, другие коллективные мероприятия, спортивные соревнования, поездки на экскурсии. Имеются контакты и с другими профсоюзными организациями. В дальнейшем стоит задача - активизировать и развивать всю эту работу. Необходимо также улучшить подготовку уполномоченных от профсоюза по охране труда.

Из новых мест отдыха профком предлагает трудящимся санатории в Сочи и Белоруссии. Сейчас есть для детей путевки в санаторий в Дагомысе, а также в Жилове Псковской области.

Уделяя особое внимание семье - основной ячейке общества, профком предложил в ОСП провести праздники "День семьи", чтобы отметить - там, где они имеются, - супружеские пары, работающие у нас. Предлагается также на местах провести "День пожилого человека", отметить ветеранов труда, которых у нас много.

Сделать выставку фотографий, посвященную 70-летию троллейбуса. На профкоме также было рассмотрено предоставление материальной помощи нуждающимся в ней.

В заключение поздравили тех членов профкома, кому в прошедшем месяце отметили дни рождения. Это И.Н. Резвых, Г.В. Федосеева, Н.В. Чащилова, В.П. Иванов.

Решено также отметить ветеранов профсоюза в День пожилого человека. Профсоюзам обособленных структурных подразделений рекомендовано до конца текущего года провести отчеты в своих профсоюзных организациях. Профком Первичной профсоюзной организации будет отчитываться в декабре. Профком будет участвовать в юбилеях нынешнего года: 70-летия троллейбусного движения, 75-летия 7-го трамвайного парка, 25-летия СТТП, 70-летия Учебно-курсового комбината.

Валерий МЕЖОННЫЙ

27 августа состоялась экскурсия, организованная профсоюзом, в Ялкала. Здесь, в небольшом поселке, расположенном между Зеленогорском и Рошиным, в этот день проходила вторая часть международного фестиваля "Мировая деревня".

На экскурсию отправились 46 членов профсоюза из разных обособленных структурных подразделений. Автобус отъехал от станции метро "Озерки". Всего через полтора часа экскурсанты были на месте. И, как предусмотрено в программе фестиваля "Мировая деревня" из разных городов России.

Перед экскурсантами предстал историко-этнографический музей-заповедник "Ялкала", созданный в 1993 году и расположенный в живописном месте Карельского перешейка - между двумя озерами - Долгое и Красавица. В музее была представлена выставка по теме: быт жителей Финляндии. А также и по Советско-финской войне 1939 года. Большой интерес вызвала также выставка под открытым небом, расположенная вокруг музея. Тема этой выставки: фрагменты и персонажи карело-финского эпоса "Калевала", выполненные из дерева народным мастером А.Я. Харлампенко.

Праздничное представление для экскурсантов было дано на широкой поляне возле самого музея. Здесь

собрались многочисленные экскурсанты-зрители, среди которых труженики нашего предприятия составляли лишь малую часть. Многие приехали целыми семьями, с детьми. Концерты давали многочисленные ансамбли, участники которых были одеты ярко, в национальные одежды, имели музыкальные инструменты. Ансамбли приехали на фестиваль "Мировая деревня" из разных городов России.

Они представляли народное искусство, песни и танцы своих регионов. Два часа шел под открытым небом интересный концерт. А затем и народные артисты, и зрители были разделены на три части. Каждой досталась своя "поляна" - часть общего пространства перед музеем. На одной из них зрителей стали обучать народным танцам, на двух других пели песни. Так исполнители старались привлечь к участию в празднике буквально каждого приехавшего экскурсанта. Были на празднике представлены и другие интересные номера: выступления мастеров кулачного боя, театр "Русская потеха", различные народные игры, затеи. Работала также на улице ярмарка народных промыслов, продавались различные украшения, деревянные поделки, изделия художественных ремесел. В 16.30 наши экскурсанты отправились домой.



**Экскурсантов встречают
хлебом-солью**



**Валерий МЕЖОННЫЙ
Фото Н.п.ГИЛИНОЙ**

**Из старого пня мастер А. Я.Харлампенко
создал Вяйнемейнена, главного персонажа
"Калевалы"**



Многочисленные зрители расположились полукругом

Нина ТОЛОК

Ученая

Аня в первый класс пришла:
Все должны учиться!
"В школе важные дела -
Сказали ученице.

В школе вы научитесь
Читать, писать, считать,
Много интересного
Вам предстоит узнать!"

Наша милая Анютка
Просидела два урока,
А на третьем - три минутки!
И собралась домой до срока.

"Много интересного
И сама я знаю.
Мой папа самый умный!
Он книжки мне читает.

Я и сама читать умею.
И считать до двадцати!
Нечего мне в школе делать!
Я могу домой идти.

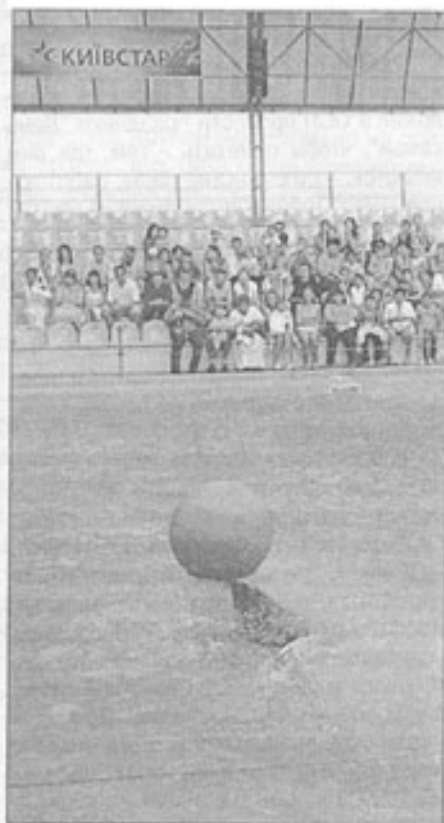
Лучше буду дома я.
Ведь я и так ученая!"



По улицам поселка расхаживали персонажи в национальных одеждах



Участники народных ансамблей представляют свои номера



Газета зарегистрирована
в Северо-Западном
региональном управлении
Комитета Российской
Федерации по печати (Санкт-
Петербург). Свидетельство о
регистрации NQP 1491 от 02
июня 1995 года

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

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

Отпечатано в типографии ООО
"Издательство Русь". 190031,
СПб, Столярный пер., д. 18/69.
Тел.: 315-97-35. E-mail:
itr_rus@mail.ru
Home page: www.rus-izdat.ru.
Лицензия ПЛД NQ 69-152
от 25.12.1995 г.

Комп. набор, верстка:
Екатерина Ильина

Подп. в печать 13.09.2006 г.
Тир. 2000 экз. Зак. 156.09