



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

ТАК МЫ ПРАЗДНОВАЛИ 70-ЛЕТИЕ ТРОЛЛЕЙБУСА



И вот он наконец наступил день знаменательного юбилея, 70летия начала троллейбусного движения в нашем городе. Мы его не только ждали, но и основательно готовились. Администрацией СПб ГУП «Горэлектротранс» был разработан целый комплекс мероприятий, который последовательно претворялся в жизнь. Торжественное празднование 70-летнего юбилея решили провести 20 октября, в последний день трудовой недели.

Торжество должно было начаться у площади Александра Невского, с того самого места, где 70 лет назад начинался 1-й исторический троллейбусный маршрут. К 12 часам здесь уже была готова к праздничному пробегу колонна троллейбусов из 5 машин. Возглавлял колонну сине-желто-зеленый, почти "игрушечный" по размерам троллейбус ЯТБ-1. Его два года назад вернули к жизни из небытия наши реставраторы-энтузиасты.

Вторым в колонне был также реставрированный троллейбус марки ЗИУ-5Г, 1967 года выпуска. Остальные три машины были более современные, вплоть до последней модели: низкопольной, насыщенной электроникой. Колонна машин как бы символизировала временное развитие троллейбусного электротранспорта.

На тротуаре Невского проспекта собрались сотни людей, Среди них руководители СПб ГУП "Горэлектротранс", отдельных парков и служб, многочисленные журналисты средств массовой информации: газет, радио и телевидения, а также горожане. Колонну фотографировали со всех сторон. Особенный интерес у всех вызывал ЯТБ-1. Вокруг него и в нем самом буквально пульсировал настоящий человеческий круговорот, состоящий из корреспондентов различных изданий и зрителей. Всем им хотелось побывать в салоне этой машины, посидеть, потрогать все своими руками. Одни группы людей, пришедшие с этой целью, сменяли другие. Это привело к тому, что колонна "задержалась на старте" почти на час. Но, наконец, был дан сигнал к ее отправлению. И троллейбусы отправились по историческому 1-му маршруту. ЯТБ-1 вел энтузиаст-реставратор Алексей Гонтарев, имеющий права водителя. В машинах разместились приглашенные на торжество ветераны троллейбусного движения, журналисты, работники электротранспортного предприятия. На передних стеклах всех машин колонны ярко горело число "70", напоминающее о юбилее. Колонна на всем пути следования вызывала не-

поддельный интерес пешеходов и водителей - участников движения. Многие останавливались, некоторые приветствовали колонну, водители легковушек подавали сигналы. Корреспонденты порой забегали вперед и делали снимки.

Из-за перегруженности трассы колонна двигалась медленно. Иногда ее "разбивали" другие участники дорожного движения, вторгаясь на ходу в середину колонны. Почти час добиралась колонна до Театра эстрады. Из-за этого пришлось сократить первоначально намеченный маршрут. Большинство пассажиров высадили возле названного театра, где вскоре должно было начаться праздничное торжество. А троллейбусная колонна последовала дальше.

Между тем в фойе театра с 14 до 15 часов собирались приглашенные на торжество, были представители буквально всех наших парков: трамвайных и троллейбусных. Очень много было ветеранов троллейбусного движения, тех, чьим самоотверженным трудом это движение начиналось после снятия блокады Ленинграда в 1944 году и развивалось позднее. Люди узнавали друг друга, обменивались рукопожатиями, обнимались, вспоминали прошедшие годы. У многих ветеранов на груди сияли и трудовые, и боевые награды.

Сцена сияла огнями, была "завалена" живыми цветами, на ней почти во всю ширину размещался плакат, поздравляющий с 70-летием троллейбусного движения в городе на Неве.

Наконец, все разместились на своих местах, и торжество началось. Ведущий Николай Поздеев предоставил слово директору СПб ГУП "Горэлектротранс" А.Н. Александрову. Зал встретил директора дружной овацией. "Добрый день, уважаемые коллеги, друзья, дорогие ветераны! - так начал свою речь Александр Николаевич. - 21 октября исполняется 70 лет со дня открытия троллейбусного движения в нашем городе.

Окончание на стр. 2.



Дацюк А.М.



Силина Н.П. и Константинов Н.П.

**Окончание.
Начало на стр. 1.**

Именно тогда, 70 лет назад, несколько троллейбусов ЯТБ-1 впервые вышли на городскую трассу. И Ленинград стал четвертым городом в стране, после Москвы, Киева и Ростова-на-Дону, в котором стали ходить троллейбусы. К 1941 году троллейбусная трасса составляла уже 49 км, на линии ходило 130 троллейбусов по 5 маршрутам.

В 1940-м был открыт 1-й троллейбусный парк. В блокаду троллейбусное движение было остановлено. Восстановили его после полного снятия блокады Ленинграда, 24 мая 1944 года троллейбусы впервые вышли на Московский проспект. Далее год за годом развивалось троллейбусное движение, поступали новые машины, разветвлялась контактная сеть. Сегодня троллейбусы ходят по 43 городским маршрутам, ежедневно на линию выпускается более 500 машин. Троллейбусное движение в городе будет развиваться и дальше. У нас замечательный коллектив с богатыми трудовыми традициями, много замечательных тружеников-ветеранов. В новом, 2007 году по решению Губернатора и Правительства города нам будет поставлено 50 новых троллейбусов. Столько новых машин мы давно уже не получали.

Дорогие друзья, поздравляю вас всех с нашим профессиональным праздником - 70-летием начала троллейбусного движения в Ленинграде - Санкт-Петербурге, желаю крепкого здоровья, благополучия и новых успехов в труде! С праздником, дорогие коллеги и друзья!"

Далее с поздравлениями выступил Председатель Комитета по транспорту А.М. Дацюк. Он, в частности, сказал, что перспективы по развитию троллейбусного движения у

нас самые хорошие. В конце своего выступления А.М. Дацюк от всей души поздравил наш коллектив с праздником и передал поздравления от Правительства Санкт-Петербурга, пожелал всем счастья в личной жизни и успехов в труде.

Далее слово предоставили Н.П. Константинову, заместителю председателя Межрегионального комитета профсоюза. Он также приветствовал и поздравлял электротранспортников с 70-летием начала троллейбусного движения, отметил, что наш коллектив силен тем, что не забывает своих ветеранов, продолжает свои лучшие трудовые традиции. Н.П. Константинов вручил директору предприятия электротранспорта А. Н. Александрову картину, затем поздравил с праздником Н.П. Силину - Председателя профкома Первичной профсоюзной организации ГУП «Горэлектротранс».

Далее на сцену вышел И.И. Пузыревский - начальник Управления по персоналу, и началось награждение лучших работников предприятия. Процедура эта длилась минут 20-30. Иван Иванович зачитывал у микрофона фамилии награжденных, и они один за другим выходили на сцену, выстраивались в ряд. Затем им вручали награды директор СПб ГУП «Горэлектротранс» А.Н. Александров и Председатель Комитета по транспорту А.М. Дацюк. После вручения каждая группа награжденных фотографировалась на память. Одна группа на сцене сменяла другую. Были различные награды от Министерства транспорта России, от Губернатора Санкт-Петербурга, от Комитета по транспорту и другие.

Сидящим в зале приятно было видеть своих коллег, с которыми бок о бок трудились многие годы, на залитой огнями сцене, по-праздничному

одетых и принимающих заслуженные своим трудом поощрения. А когда группы награжденных поочередно спускались в зал, они попадали в объятия сидящих в зале коллег. Отовсюду слышались искренние поздравления. Те, кто оказывался ближе, выражали свои симпатии к награжденным дружескими рукопожатиями.

Группу ветеранов профсоюза награждала Н.П. Силина. Награжденным также вручали цветы. На сцене, а кое-где и в зале обменивались "поздравительными" поцелуями". Ликование было буквально всеобщим. И зал, и сцена в эти минуты жили одним торжественным порывом, одной жизнью, точно одна большая трудовая семья. Да так и было на самом деле. Хотелось многим высказать теплые слова в адрес всего трудового коллектива СПб ГУП «Горэлектротранс», который в нынешних нелегких условиях справляется с государственным заказом, осуществляет перевозки пассажиров по городу. И то, что происходило на сцене, было реальным выражением этого желания.

Торжественная часть праздничного вечера была закончена. Первые номера концерта исполнили композитор Виктор Панченко и певица Вера Панченко. Затем выступали артисты Театра эстрады. Были спеты песни, романсы, исполнялись различные танцевальные номера, номера легкого жанра и т.д. Порой к пению присоединялся и зал, что всячески поощрялось артистами.

После продолжительного и интересного концерта все желающие могли принять участие в танцах. На этом торжественный вечер, посвященный 70-летию начала троллейбусного движения в Ленинграде - Санкт-Петербурге, закончился.

Валерий МЕЖОННЫЙ
фото Марины ВЛАСОВОЙ



Панченко В.И.



ЭСТАФЕТУ ЮБИЛЕЯ ТРОЛЛЕЙБУСА ПРИНЯЛ ТРАМВАЙНЫЙ ПАРК

Э то праздничное мероприятие было необычно хотя бы тем, что проходило оно не на открытом воздухе, не в концертном и не в актовом залах, а в большом ангаре, в котором располагается музей электротранспорта. Однако эта необычность была вполне оправдана. Отмечался наш профессиональный праздник.

Эстафету празднования нашего замечательного юбилея после Театра эстрады принял Третий трамвайный парк, бережно хранящий в своих стенах подлинную историю трамвая и троллейбуса. 21 октября у небольшой, но уютной сцены собрались люди, без труда которых невозможно себе представить развития троллейбусного движения. 70 лет для них - не просто дата, а многочисленные воспоминания о трудовых, порой тяжелых буднях.

Многие из этих ветеранов прошли через страшные, опаленные скорбью, блокадные страницы ушедшей, но не забытой истории Ленинграда. Именно эти люди восстановили все довоенные контактные провода, отремонтировали застоявшийся троллейбусный состав и сделали все, чтобы по улицам нашего города вновь пошел электротранспорт. И ведь, откровенно говоря, в большей степени это именно их праздник!

Первым на сцену вышел участник Великой Отечественной войны и заслуженный троллейбусник Иван Васильевич Ильин. После него от лица Второго троллейбусного парка всех собравшихся поздравил Владимир Петрович Шляпников. В ту пору, когда работали эти люди, отношение к труду было особенно ответственным. И недаром в искренней речи Владимира Петровича было много слов о любви к своей профессии, к троллейбусному транспорту. Владимир Петрович напомнил, что троллейбус живет в движении, и задача водителя чувствовать эту жизнь, поддерживать ее, заботиться о ней.

Окончание на стр. 4.

**Окончание.
Начало на стр. 3.**

Праздник продолжился выступлением замечательного композитора и исполнителя Виктора Ивановича Панченко, которому в этом году исполнилось 80 лет. Он вместе со своей супругой спел несколько песен о трамвае и троллейбусе, его песни были своеобразным музыкальным поздравлением для всех собравшихся.

Следующим номером концертной программы было выступление детского танцевального коллектива "Монплеzir", который порадовал зрителей своим искрометным вы-

ступлением. Вообще в тот праздничный день можно было увидеть немало детей, кто-то привел сыновей и дочерей, а кто-то даже и внуков. Рядом со сценой стоял ретро-трамвай, и каждый желающий мог осмотреть его деревянный салон и кабину водителя. Естественно, главными "пассажирами" этого трамвая были дети, они с любопытством передвигали контроллер, нажимали на педали, дергали разные рычажки. Наблюдая такие сценки, невольно задумываешься: "А вдруг кто-нибудь из этих ребят посвятит свою жизнь трамваю или троллейбусу, как Иван Васильевич или Владимир Петрович, может

быть, именно в этот день в них зародится мечта работать с электротранспортом". Концерт тем временем продолжила молодая петербургская эстрадная певица Ольга Иванова. Она исполнила лирические песни о любви. Завершил концерт своими песнями Андрей Лызин.

За стенами Третьего трамвайного парка бушевал осенний ледяной ветер. Но всем людям, собравшимся в этот юбилейный праздник, было светло и радостно от многочисленных поздравлений и эстрадных номеров. Праздник действительно состоялся!

Денис ЛИСНЯК
Фото Марины ВЛАСОВОЙ



И.В.Ильин



Ольга Иванова

ПРАЗДНИК В МУЗЕЕ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

На переднем веере бывшего трамвайного парка им. Леона строились новыми рядами стояли новые троллейбусные машины и музейные исторические трамвайные вагоны, в том числе и одноэтажная конка образца 1900 г. Этот праздник был организован руководством ГУПа для ветеранов предприятия, работников парков и, конечно, жителей города. Погода не благоприятствовала проведению массовых мероприятий на "свежем воздухе": шёл мелкий дождь и было довольно пасмурно. Несмотря на это, с 12 часов дня народ всё подходил и подходил. Ветеранов привезли на автобусе, в первом депо у импровизированной сцены собрались все присутствующие. С приветствием и поздравлениями к собравшимся обратился директор ГУП А.Н. Александров, затем был концерт. С большим интересом присутствующие осматривали музейные трамвайные вагоны и троллейбусные машины. Много фотографировали и

интересовались особенностями каждого образца музейной техники.

А. Гонтарев непосредственно у троллейбуса ЯТБ-1 разместил стенд, на котором были отражены этапы восстановления этой машины. Не меньший интерес присутствующие проявляли и к трамвайным вагонам разных лет. Все они были открыты, зажжено внутреннее и наружное освещение. В каждый вагон можно было зайти, посидеть, почувствовать себя пассажиром тех далёких времён, сфотографироваться на память. Присутствовало питерское телевидение и, конечно, собрались "фанаты" трамвая и троллейбуса, представители периодической печати. На столах были разложены газеты "Петербургские магистрали" разных лет и газеты о пассажирском транспорте "Омнибус".

Посетители интересовались датой открытия городского музея электрического транспорта, вывески которого красуются на входе

трамвайной площадки и депо, где размещены музейные вагоны и троллейбусные машины, когда можно будет в любое время посетить его всей семьёй, с детьми и друзьями. Но сегодня пока на этот вопрос ответа нет, будем надеяться, что это состоится к основной юбилейной дате - 100-летию работы трамвая в городе, т.е. в следующем году. Ещё высказывались недовольства низкой рекламой событий трамвайно-троллейбусных мероприятий, отсутствием юбилейных проспектов, печатной информации о подвижном составе, открыток и фотографий вагонов.

Долго не расходились пришедшие на праздник, но стало темнеть, и пригласили желающих подвезти до станций метро на вагонах МС. Двумя рейсами от площадки парка до станций метро "Василеостровская" и "Горьковская" фактически и завершился праздник юбилея троллейбуса на Васильевском острове.

Ю.М.Ль8D8

ПЕРВЫЙ ТРОЛЛЕЙБУС НА УЛИЦАХ ЛЕНИНГРАДА

Сейчас, когда городской транспорт нельзя представить без троллейбуса, опутавшего паутиной своих проводов весь город и перевозящего десятки тысяч пассажиров ежедневно, мы можем воскресить тот осенний ленинградский день, в котором на улицах нашего города появился первый представитель этого транспорта по архивным данным.

Из беседы с начальником трамвайно-троллейбусного управления Ленсовета тов. Фрушкиным, напечатанной в газете "Смена" за 20 октября 1936 года, мы узнаем, что первый троллейбус пройдет по маршруту Красная площадь - площадь Восстания площадь Труда. Общее протяжение линии в оба конца составит 13,5 км. На линии будут работать шесть новеньких машин, выпущенных на Ярославском заводе.

Как же выглядели эти троллейбусы? А были они окрашены в голубой цвет. Внутри машин располагалось 36 мягких мест. Кроме того, каждый троллейбус мог дополнительно вместить 13-14 пассажиров. Из этой публикации мы узнаем и то, что линию будут обслуживать 30 вагоновожатых, одетых в специальную форменную

одежду. Зимой в троллейбусах будет тепло, так как они будут отапливаться электропечами.

Из материала, напечатанного в "Красной газете", мы узнаем, что вступающую в эксплуатацию первую троллейбусную линию осматривал сам товарищ Жданов, который отметил необходимость устранения шума при переходе токоприемников через места скрещивания проводов и устройство более удобного места для кондукторов. В беседе с водителем троллейбуса тов. Карачевским тов. Жданов поинтересовался удобством управления и подготовки кадров водителей. Тов. Жданов указал на необходимость установить в вагонах троллейбуса дополнительные обогреватели и зеркало сбоку кабины шофера для наблюдения за движением.

Вот такие интересные и нужные замечания 20 октября 1936 года сделал А.А. Жданов. Ну, а мы перенесемся уже непосредственно к главной дате, а точнее, к запуску первого троллейбуса. В той же "Красной газете" под лаконичным заголовком "Троллейбусное движение открыто" опубликован еще один уникальный в своем ро-

де и бесценный материал, из которого мы узнаем, что эксплуатация первой троллейбусной линии началась в 12.30 дня. С Красной площади отошел троллейбус №1, его вел тов. Мочилин, а кондуктором была тов. Суркова. Их имена на века остались в истории городского транспорта.

Интереснейшие подробности о первом троллейбусном маршруте мы можем почерпнуть из уже нам знакомой газеты "Смена" за 21 октября знаменательного 1936 года: "Всю дистанцию маршрута №1 от площади Труда до Красной площади троллейбус, делая остановки примерно через каждые 400 метров, будет покрывать за 18-20 минут. Троллейбус может отклоняться в сторону от линии проводов на 4-4,5 метра. Как и автобус, он будет подходить к самому тротуару".

Вот так 70 лет назад пассажиры из окон первого троллейбуса марки ЯТБ могли увидеть достопримечательности Ленинграда и по достоинству оценить новый вид городского транспорта. За проезд по всему маршруту от площади Труда была установлена плата в 40 копеек.

Денис ЛИСНЯК

ТРАНСПОРТНАЯ СМАРТ-КАРТА

В Москве уже не первый год с переменным успехом внедряется на общественном транспорте автоматизированная система контроля пассажиропотока (АСКП). Она предусматривает вход пассажиров только через переднюю дверь, затем проверка проездных документов валидатором, оплата проезда водителю и проход через турникет. Замена кондуктора таким полуэлектронным регистратором увеличила выручку, но значительно снизила эксплуатационную скорость и создала значительные трудности в часы "пик" особенно на напряжённых, с точки зрения пассажиропотока, маршрутах. Это "удовольствие" Москве обошлось более чем в миллиард рублей, и всё же на некоторых маршрутах автобусов и троллейбусов пришлось демонтировать турникеты и перейти на классический метод сбора платы за проезд, а задержки при посадке пассажиров и получения платы создали регулярные срывы расписания движения.

Видимо, автоматический перенос аналогичных зарубежных систем на нашу, российскую, почву не даёт должных результатов. Не учли наш менталитет и значительно большую наполняемость вагонов, чем за рубежом. У нас вообще план рассчитан на большой пассажиропоток.

Эта задача явно противоречит интересам пассажиров, мы пренебрегаем комфортом при перевозке. Как известно, в некоторых зарубежных странах вообще не ездят стоя, а ждут следующего автобуса и тем не менее никогда никуда не опаздывают.

В "Санкт-Петербургских ведомостях" Э. Беленкова заверила читателей, что питерским кондукторам нечего волноваться: и такой московский эксперимент не состоится в нашем городе по многим причинам, и призывает руководство города отказать от "полёта фантазии", а лучше сосредоточить финансовые усилия в этой сфере на закупку подвижного состава общественного транспорта. Однако прогресс не стоит на месте, и в Челябинске проводят новый эксперимент по автоматизации сбора платы за проезд, который вполне пригодился бы и нашему городу.

По заявлению руководителя автоматизированной системы безналичной оплаты проезда (АСОП) Максима Глазкова, а также по опубликованному в газете "Омнибус" за май-июнь 2006 г. материалу на эту тему, в Челябинске успешно внедрена эта система на общественном транспорте с августа 2005 г. Суть ее в следующем. АСОП предусматривает использование пластиковых смарт-карт для оплаты проезда в общественном транспорте. Эта карта аналогична таким же картам, которые выдаются сейчас пенсионерам для оплаты проезда. Основными целями внедрения являются:

- замена большей части наличного оборота электронным регистрированием, защита информационных носителей от подделок;

- повышение дисциплины и исключение финансовых злоупотреблений на транспортных предприятиях за счёт безналичного оборота;

- сокращение расходов на изготовление проездных билетов, инкассацию и перерасчёт наличности;

- ускорение и упрощение процедуры оплаты проезда, что приводит к росту собираемости доходов;

- гибкость при использовании различной тарифной политики в варианте изменения цен за проезд на транспорте;

- исключение риска утраты проездных документов и денег;

- возможность ежедневного получения сведений о пассажиропотоках на маршрутах, количества перевозимых пассажиров на каждом транспортном средстве;

- продолжительный срок эксплуатации оборудования АСОП.

Пластиковая транспортная карта Mifare IC имеет высокие эксплуатационные свойства. Срок службы карты - до 10 лет, количество пополнения и списывания средств с карты практически не ограничено. Пассажир всегда может узнать остаток средств на своей карте у кондуктора или при пополнении в специализированных пунктах, где производится их продажа. АСОП пока предусматривает наличие кондуктора, но в дальнейшем, при оборудовании специальными считывающими устройствами на входе, этим процессом может управлять и водитель на остановках. Безопасность системы обеспечена разработанным программным обеспечением компании "Центр финансовых технологий". Система позволяет обеспечить совместимость карт разных эмитентов с гарантией финансовых расчётов. Это позволяет, в нашем варианте, совместить смарт-карты, работающие в настоящее время, в том числе и карты банковского расчёта, пенсионные смарт-карты и другие. По желанию заказчика на карте может быть размещена фотография, тогда она станет сугубо персональной.

Эта система, бесспорно, имеет инновационную привлекательность, т.к. она интегрирована в банковскую платёжную систему и использует инфраструктуру банка, что позволило значительно сократить расходы на её создание. Существует возможность обслуживания карт различных эмитентов с последующим взаимоперерасчётом перевозчиков. В нашем городе смарт-карты получили уже большое распространение. Внедрение подобной системы позволило бы предприятию увеличить сбор доходов от перевозок. Окупаемость внедрения системы для крупных городов составляет примерно один год.

Разработка этого проекта в Челябинске была начата в 2003 г., а с августа 2005 г. АСОП уже стала работать. Первая партия в 5000 транспортных смарт-карт разошлась за три недели. С октября 2005 г. по этим картам стали оплачивать проезд и на пяти маршрутных такси. В мае 2006 г. пользователями системы стали уже 24 тысячи пассажиров. Перевозчик за счёт внедрения системы получил увеличение сборов на 15%. Для реализации и пополнения карт кроме специальных пунктов были подключены салоны сотовой связи, городские зрелищные кассы, отделения банков. Всего 70 пунктов задействовано в городе. До конца 2006 г. численность пользователей системы будет доведена до 50 тысяч человек. Ежемесячный оборот по системе составляет 10 млн. рублей.

Программа развития системы на 2007 г. предусматривает увеличение пользователей до 250 тысяч человек, доведение доли безналичного расчёта до 60% от общего количества сборов и подключения остальных челябинских перевозчиков к системе. Перспективными целями челябинской системы является распространение этой системы в другие города России. Для этого 14-15 декабря 2005 г. в Челябинске состоялась межрегиональная отраслевая конференция "Повышение эффективности предприятий пассажирского транспорта. Система автоматизации и контроля". Конференция собрала более 100 участников со всей России. Целесообразно и нашему предприятию ознакомиться с работой этой системы.

Ещё несколько лет тому назад бывший директор трамвайного парка № 7 Каупонен В.М., а тогда директор агентства государственного пассажирского транспорта, на страницах нашей газеты рассказывал о преимуществах внедрения смарт-карт, которые имеют 16 функций и могут одновременно решать как оплату проезда, так и много других оплат, например коммунальных. Уход от наличного расчёта как на уровне пассажира, так и на уровне отдела сборов предприятия даёт значительное упрощение этого процесса, увеличивает безопасность сбора.

Внедрение валидаторов тоже произошло не просто (вспомним газетный материал "Валидатор - в руки, валидол - в карман", ПМ № 5 от 10 февраля 2006 г.), однако, как говорится, "не прошло и года" как всё наладилось. Сегодня на нашем предприятии уже нет пассажирского транспортного средства, где не используются валидаторы. Т.е. прижились. Надо смелее внедрять более современные системы, позволяющие увеличить прибыль предприятия и улучшить условия труда наших работников.

Ю.М.Львов
фото автора



РАССКАЗ

ДЕМБЕЛЬ МЕНТА

Они так давно не виделись, что с трудом узнали друг друга, да и не мудрено: больше 20 лет прошло с тех пор, как расстались. Не сказать, чтобы дружили, просто служили вместе в Заполярье. Валентин пришел к ним молодым лейтенантом, а Олег - уже капитан руководил отделом. Ему нравился старательный не по годам серьезный лейтенант. Чтобы казаться старше, он даже усы отращил.

Когда пришла на отдел разнарядка - отправить одного из офицеров на учебу в академию - все думали, что пошлют начальника отдела, но он уже полгода писал рапорта на увольнение. Его приглашали в кадры, проводили с ним политбеседы, обещали перевести служить на хорошую должность в областной центр, дать квартиру, направить на учебу в академию, но капитан был неумолим, он писал рапорта. Его ругали, грозилась испортить всю оставшуюся жизнь, говорили, что из органов так просто еще никто не уходил ... А он писал рапорта и говорил, что если не удовлетворят его просьбу, то он самовольно оставит место службы.

Но эти его заявления всерьез не воспринимались: достаточно было дать команду пограничникам (что и было уже сделано) - и капитана Олега Карташова никто бы через КП не пропустил. Он служил в погранзоне, которая хорошо охранялась.

Почему с ним так возились? Да был Олег бесшабашным парнем, Половина раскрытых преступлений по райотделу - работа Карташова и его сотрудников. Четыре ранения и столько же благодарностей лично от министра МВД Щелокова. И вдруг - уволить по собственному желанию ... Такой формулировки в кадрах Управления не знали, там увольняли только за должностные преступления. Ничего такого Карташову не пришьешь, как ни старайся.

Что остается делать? Уговаривать его, тянуть время, параллельно работать с же-

ной Ириной, которая уже полгода жила в Питере с маленьким сыном у своих родителей и каждую неделю звонила Олегу с требованием оставить службу и приехать к ним. Иначе - развод.

Олег любил жену и очень тосковал по сыну. А уговорить Ирину вернуться не могли он, ни кадровики Управления. И тогда в кадрах идут на компромисс: разрешают Карташову перевестись в Питер на любую должность. Все равно он за столом долго не засидится - не тот характер, через месяц запросится на оперативную работу.

Но до Олега это решение донести так и не успели: Олег исчез. Вскоре он появился в Питере. Попробовал устроиться на работу, но не тут-то было. Его долго расспрашивали во всех инстанциях, как он пробрался в Питер. Сказать правду Олег не мог. Это означало подвести под статью славного человека, командира подводной лодки, с которым еще срочную вместе служили и который согласился перебросить его из Североморска в Мурманск на своей посудине.

Жена кричала каждый день: "Ты идиот! Тебя посадят!" Олегу стало казаться, что она даже надеялась на это: так настойчиво требовала уйти со службы, грозя разводом, не зря, знала, что не отпустят ни под каким предлогом. Деньги заканчивались, расчета он не получал, у коллег и знакомых не занимал, боялся, что кто-нибудь из них проговорится, и тогда за ним будут следить его же коллеги по службе. Надо было что-то решать.

Жена постоянно задерживалась на работе, однажды он увидел ее с шефом в кафе. Выяснить ничего не стал, боялся сорваться, а выглядеть ревнивым жлобом не хотелось.

Но как-то, отчаявшись трудоустроиться, он позвонил в Управление МВД, в кадры. "Поторопился ты сбежать, Олег Владимирович, только репутацию себе подпортит, - прогудел баритон начальника. Ну, да ладно, это дело поправимое. Сту-

пайте в Центральный паспортный стол, там лежит ПРИКАЗ о назначении Вас начальником этого стола. Ящик коньяку не забудьте купить с первой зарплаты. А за расчетом придете, как только сможете. И как все нормальные люди приезжайте, а не на подводной лодке".

- Откуда знаете про лодку? - вырвалось у Олега.

- Я тут тоже не зря штаны протираю, - услышал в ответ Олег. - Хулиган Вы, Карташов, если бы не Ваши прежние заслуги ... А за своего дружка не переживайте, отделался Ваш командир подводной лодки понижением по службе. Легко, можно сказать, обделался, - засмеялся собственной шутке кадровик с протертыми штанами.

"Вот кому ящик коньяку надо выкатить при встрече, командиру Логинову", - подумал Олег. В Питер он приехал ради жены и сына. Но, похоже, жене он не очень-то и нужен. Судя по всему, отношения у них с шефом не только чисто деловые. Значит, выходит, что его здесь ничто больше не держит.

И Олег решил уехать из города. Все равно ему работать и жить спокойно здесь не дали бы.

Олег Карташов валил деревья в поселке Троицко - Печерский, что на реке Печора, за Ухтой. Потом добился разрешения местных властей на строительство небольшого заводика по производству паркета. Так он стал бизнесменом.

Вернулся Олег в Питер с хорошими деньгами и желанием организовать свое дело в большом городе. За два года он стал известным человеком, в Питере возглавил группу охранных предприятий "Щит". По обороту средств у фирмы не было конкурентов. И вот они появились ...

Вневедомственной охране приказали жить на средства, которые она сама и зарабатывает. А зарабатывать она не привыкла. Ее сотрудники стали запугивать фирмы, организации, предприятия, охраняемые сотрудниками "Щит",

Окончание на стр. 8.

Окончание. Начало на стр. 7.

Директоров предприятий заставляли переоформлять договора, заключать их с Вневедомственной охраной, а от фирмы "Щит" отказываться.

Олег сопротивлялся, как мог, ходил по начальству, доказывал, что его ребята и технически оснащены лучше, и физически подготовлены не в при мер ожиревшим ментам, но везде слышал одно и то же: смиришься, делись или останешься без лицензии.

Жена стала настойчиво добиваться встреч, каждый раз требуя все больше и больше денег.

- Аргумент у меня один, - вяло цедила она сквозь зубы, - ты не платил алименты на сына больше года, теперь плати с процентами.

Олег понимал, что кто-то подогревает ее, нужно любой ценой вывести его из равновесия, заставить занервничать.

Личная жизнь у Ирины не сложилась. Жена шефа, узнав о его изменах, подала на развод. Ожидания Ирины не оправдались: шеф после развода не сделал ей предложения руки и сердца.

Олег был действительно виноват перед сыном. Тогда, на Печоре, трудно было начинать свое дело, каждая копейка была на счету. Он знал, что жена с сыном не бедствуют и взял на себя такой грех. Теперь надо было его искупать.

Карташов переслал жене большую сумму денег, он надеялся, что теперь, наконец-то, она оставит его в покое. Но буквально через неделю она опять ему позволила с просьбой о встрече.

- Ира, я тебя очень прошу: уйди из моей жизни.

Не знал Олег, что эта фраза станет для него роковой.

- Хорошо, - спокойно ответила жена. Ты знаешь, а ведь я по-прежнему люблю тебя, но сделаю так, как ты хочешь.

Это был их последний разговор. Через день Олега Карташова арестовали и предъявили обвинение в подстрекательстве к самоубийству бывшей жены.

На следствии ему предъявили запись телефонного разговора с женой, где слово "моей" не прослушивалось. Получалось, что Карташов просил жену "уйти из жизни".

Постановление об аресте подписал прокурор района Валентин Лопаткин, тот самый, что так понравился Олегу больше 20 лет назад. Он по-прежнему носил усы, правда, уже поседевшие. Изрядно расплывшийся, Валентин ходил по кабинету и вещал: "Зря ушел, Олег, из органов. Ты же был лучшим из нас, мы же все на тебя равнялись, тебя в при мер все время ставил нам полковник Гребенюк. С твоими заслугами - уже бы в генералах ходил. Эх, бабы ... до чего же хорошего мужика довели, - сокрушался прокурор. - А я ведь тогда вместо тебя в академию поехал учиться. Да, не повезло тебе, Олег, с женой" ...

Что не повезло, Карташов и сам понимал. Но сейчас никакой обиды на Иру у него не было. Вспоминалось только хорошее. Как они начинали совместную жизнь в Заполярье, в промерзающем насквозь бараке. Как она шептала ему долгими зимними ночами: "Олежка, мне на тебя молиться хочется ...". Нет, он отсидит, а потом найдет кому это надо было, обязательно найдет. Но это будет уже совсем другая история.

Александр ВЕРХОВНЫЙ

ТРАМВАЙ НЕ СМОГ ЗАТОРМОЗИТЬ

По факту крупного ДТП в Самаре, в результате которого погибли три человека, возбуждено уголовное дело по статье "Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями". Виновным грозит наказание в виде лишения свободы до семи лет, сообщили в среду ИТАР-ТАСС в прокуратуре Самарской области.

ДТП произошло во вторник на пересечении улиц Нововокзальная и Ставропольская. У трамвая, двигавшегося по маршруту № 7, по неизвестной причине отказали тормоза. Идя под уклон, трамвай столкнулся с двумя автомобилями и, сойдя с рельсов на повороте, перевернулся, налетев на остановку общественного транспорта.

По данным облпрокуратуры, в результате ДТП на месте погибли три человека, находившиеся на остановке, еще семеро были госпитализированы, один из пострадавших находится в крайне тяжелом состоянии.

Ранее сообщалось, что погибли четыре человека.

Вести.Ru

