



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

ОН НАГРАЖДЕН ГРАМОТОЙ ГУБЕРНАТОРА

Водитель 3-го троллейбусного парка Алексей Николаевич Воробьев был среди тех, кого отметили к 70-летию начала троллейбусного движения в Ленинграде - Санкт-Петербурге. Его наградили грамотой Губернатора нашего города.

Водительский стаж у Алексея Николаевича превысил 34 года. Он имеет высшую квалификацию - 6-й разряд (1-й класс). Длительное время является водителем - учителем, много внимания и сил отдает подготовке молодых водителей. Алексей Николаевич отличается высокой культурой обслу-

живания пассажиров, всегда с ними вежлив и внимателен. Закрепленный троллейбус он содержит в образцовом состоянии. За свой самоотверженный труд А.Н. Воробьев неоднократно поощрялся руководством парка и предприятия. Ему присвоено звание "Ветеран труда СПб ГУП «Горэлектротранс». В трудовой книжке водителя много записей о награждениях Почетными грамотами, благодарностями, денежными премиями. Фотография А.Н. Воробьева занесена в "Книгу почета" 3-го троллейбусного парка.

Валерий МЕЖОННЫЙ

ПОЧЕТНЫЙ РАБОТНИК ГОРЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

Александр Владимирович Петухов пришел в Троллейбусный парк №3 летом 1968-го года, а в декабре уже выпустился из Учебно-курсового комбината с удостоверением водителя 3-го класса. С этого времени постоянно работает на линии, перевозит пассажиров по городу - вот уже в течение более трети века. В нынешнем декабре его водительский стаж составит 38 лет. Сколько за это время "прошел" километров по городу, сколько перевез пассажиров, пожалуй, сосчитать невозможно. Но есть и другие оценки работы водителя.

За время работы в 3-м троллейбусном парке Александр Владимирович много раз поощрялся руководством. "За достигнутые показатели в труде, за выполнение плана, за высокую культуру обслуживания пассажиров" - формулировки, в общем-то, стандартные. Но за ними - неустанный и самоотверженный труд, старательность, ответственное отношение к порученному делу.

А.В. Петухов последовательно повышал свою квалификацию и не только стал водителем 1-го класса, но и длительное время являлся ведущим водителем - учителем в парке. Он передавал свое водительское мастерство молодым, подготовил более 30 хороших водителей-профессионалов. Александр Владимирович досконально знает вверенную технику, закрепленный троллейбус содержит в образцовом состоянии. Да и его самого руководство парка считает образцом профессионального отношения к своему делу. В настоящее время водитель А.В. Петухов работает на троллейбусах большой вместимости, которые ходят по центральным маршрутам Санкт-Петербурга. При этом он вежлив и внимателен с пассажирами. И сегодня он охотно делится с молодыми водителями своим большим опытом и секретами мастерства. За все это Александр Владимирович пользуется заслуженным уважением в коллективе 3-го парка. Благодарят его и пассажи-



ры. В его трудовой биографии есть факт, когда руководство парка отметило его за письмо от пассажиров, довольных его работой. За достигнутые успехи в труде А.В. Петухов награждался не раз Почетными грамотами, денежными премиями. Ему присвоено звание "Ветеран труда СПб ГУП «Горэлектротранс». В последние годы он был награжден грамотой Губернатора Санкт-Петербурга.

И сегодня водитель А.В. Петухов является образцом для других работников парка. Он старательно овладевает новой техникой, приходящей в парк, в сложной обстановке на городских магистралях трудится без замечаний. За многолетний добросовестный труд, профессиональное мастерство и в связи с 70-летием начала троллейбусного движения в нашем городе водитель А.В. Петухов был отмечен нагрудным знаком Министерства транспорта Российской Федерации "Почетный работник горэлектротранспорта".

Валерий МЕЖОННЫЙ

НОВАЯ ФОРМА ПОСТУПАЕТ В ПАРК

Согласно приказа директора СПб ГУП "Горэлектротранс" А.Н. Александрова, 100-летие Петербургского трамвая работники нашего предприятия встретят в новой форменной одежде, которая не только улучшит их внешний вид, но и будет способствовать лучшему обслуживанию пассажиров. В нынешнем году на протяжении нескольких месяцев разрабатывалась новая форма, затем начался ее пошив. Одним из первых вновь пошитую форму стал получать Совмещенный трамвайно-троллейбусный парк. В начале октября сюда приезжали специалисты пошивочной фирмы, которые сняли мерки у всех водителей трамвая и троллейбуса. А уже к началу третьей декады ноября в парк привезли 112 комплектов вновь пошитой формы. 60 человек - как мужчины, так и женщины - примерили свою форму и остались весьма довольны. Ни у кого из них не было никаких замечаний - хоть сейчас надевай и отправляйся в рейс. Но отправятся все в первый рейс в этой форме только 1-го сентября 2007-го года. Остальные из 112-ти комплектов формы ожидают примерки. Вторая партия поступила в парк в конце ноября. И, наконец, третья - и последняя - 6-7 декабря нынешнего года. Эти партии также будут примерены и, если необходимо, "пройдут соответствующую корректировку" мастерами пошивочной фирмы. Всего в парк поступит более 350 комплектов формы, из расчета на каждого водителя.

Ее будут хранить в специально отведенном помещении и с принятием всех необходимых мер для полной сохранности.

Новая форма изготовлена из добротного материала синего цвета и имеет весьма привлекательный вид. Для женщин - на выбор - китель и юбка или брюки. Светлая сорочка с галстуком. На плечах - аккуратные погончики с желтым кантом. На кителе - эмблема электротранспорта на левом рукаве, а также на груди справа и маленькие эмблемы на лацканах кителя. У мужчин - все то же и, разумеется, брюки.

О головных уборах и обуви будет сообщено позже.

Валерий МЕЖОННЫЙ
ФОТО Марины ВЛАСОВОЙ





ТРУДОВОЙ СТАЖ - 60 ЛЕТ

Именно столько лет трудится в системе городского электротранспорта Лидия Ивановна Бобла. Шестидесятилетний юбилей своего трудового стажа она отметила в декабре прошлого, 2005-го, года, а затем "распечатала" седьмой десяток. В конце декабря нынешнего года ее трудовой стаж составит уже 61 год. Это большая редкость даже для нашего предприятия, где очень много ветеранов.

Но лучше обо всем рассказать по порядку. Когда началась Великая Отечественная война, Лиде было всего четырнадцать. Она с матерью и тремя другими сестрами жила в пригороде Ленинграда - Колпино. Отец умер незадолго до войны. А был он по специальности железнодорожник, путейский инженер. И если выявлять ее профессиональную наследственность, то можно считать ее от отца. Верны были этой профессии и две ее старшие сестры, закончившие институт железнодорожного транспорта. А сама Лидия связала свою жизнь с городскими железными дорогами, или, говоря проще, с трамваями.

До войны - детство, учеба в школе. Война началась неожиданно. События развивались стремительно. Уже к осени враг находился в полутора километрах от Колпино с его знаменитым Ижорским заводом. Как и другие школьники, Лидя работала на сооружении оборонительных укреплений. Об эвакуации никто из них не думал, и как-то само собой получилось, что вся их семья осталась в блокированном фашистами городе. На долю девочки-подростка выпали все тяготы и лишения тех суровых лет: бомбежки, обстрелы, бесконечный голод и холод в блокадные зимы. А также кончина матери в блокадном 1942-м. В этом же году Лидя со старшими сестрами переехала в Ленинград. Они трудились, ее же "по малолетству" на работу не брали. Но свой вклад в защиту города внесла и она, участвуя вместе со всеми в оборонительных работах. Но так как не состояла ни в каком тру-

довом коллективе, медаль "За оборону Ленинграда" ей не вручили. Да и ее трудовое участие в этих работах нигде не фиксировалось, а сама она об этом даже не думала.

После войны надо было устраиваться на работу, начинать самостоятельную жизнь. Ей было уже девятнадцать, но молодых девчонок принимали не везде: в Ленинград после войны "хлынули" закаленные трудностями взрослые люди со всех концов огромной страны. Промышленность же еще не была восстановлена, и рабочих рук хватало в городе и без нее. Обратившись в городское бюро по трудоустройству, они с младшей шестнадцатилетней сестрой узнали, что их могут принять только в "Ленгаз" или в "Лентрамвай". Туда и пошли - Лидия обучаться на водителя, а младшая сестра - кондуктором. В группе обучающихся на водителя трамвая Лидя была самой молодой, а основная масса учащихся - это бывшие военные, мужчины и женщины в форме, многие из них с наградами. Таковым было то послевоенное поколение водителей трамвая. И все они, испытавшие невероятные трудности войны, - в тылу или на фронте, - отличались необыкновенной взаимовыручкой, солидарностью, человеколюбием, готовностью помочь ближнему. Увидев, что начинающий водитель была плохо одета, из общежития парка им. Коняшина, куда определили Лиду, ей натащили всякой одежды. Первый ее рейс по городу был под новый год, в конце декабря 1945-го. И маршрут ей определили тоже 1-й, который шел от Нарвских ворот до Васильевского острова.

Учили тогда на водителя быстро, за два месяца. Она умела управлять трамваем, но не знала закрепленного маршрута. Перед отправкой в первый рейс в этом создалась коллегам-водителям. И те ее выручили, нарисовав подробную схему маршрута, обозначив все повороты и сложные места на трассе. И она поехала в свой первый рейс - по этой схеме. Доехала до конечной вполне

благополучно. Выручила то, что ехала медленно, да и транспорта тогда на городских улицах было мало. Затем поехала обратно, ориентируясь по этой же схеме, но в обратную сторону. Так началась ее водительская биография. Работа понравилась, и никогда она даже не помышляла, чтобы сменить это дело, выбрать другое. За первые три года, работая старательно и без аварий, повысила квалификацию до 1-го класса. Долгие годы трудилась водителем, была также наставником, подготовила десятки молодых водителей. И сегодня ее с удовольствием узнают, встречаясь на юбилейных мероприятиях, ее бывшие ученики, которые сами теперь ветераны. В том же Коняшинском парке, где Лидия Ивановна и начинала, после окончания электромеханического колледжа ее назначили начальником маршрута.

С 1979-го года Лидия Ивановна Бобла в связи с изменением места жительства перешла в трамвайный пар к им. Котлякова, потом на ПТМЗ - перегонщицей. Общий стаж водителя трамвая у нее 36,5 лет. Но на этом ее трудовая биография не закончилась. И выйдя на пенсию, она продолжает работать. В 1983-м перешла в Совмещенный трамвайно-троллейбусный парк поближе к новому месту жительства. Здесь Лидия Ивановна стала техническим приемщиком трамвая, потом - троллейбуса. Приходит троллейбус с линии и первым делом подвергается ее пристальному осмотру. Отмечаются в журнале все обнаруженные дефекты, фиксируются, поступают к руководству ремонтной зоны, где принимается решение, - какой делать ремонт. Лидия Ивановна также составляет дефектный акт на каждый троллейбус. Работа у нее суточная, и почти целые сутки она на ногах, немного посидит, и снова за дело. Живая, подвижная, энергичная не смотря на возраст, Лидия Ивановна просто не представляет себя без дела, без "своего" коллектива. С людьми она общительная, словоохотливая. Но не может Лидия Ивановна без слез вспоминать о прошедшей войне, посмотреть кинофильмы на эту тему - сколько бы лет ни прошло с той тяжелой поры.

В своей работе Л.И. Бобла старательна, добросовестна, пунктуальна. И поощрениями ее начальство никогда не забывало, где бы она ни трудилась. В трудовой книжке таких поощрений - не сосчитать: благодарности, грамоты, премирования. Есть у нее и медаль "За доблестный труд". Она Ветеран труда и ветеран нашего электротранспортного предприятия. Да что там говорить все эти звания выглядят слишком уж официальными. Лучше сказать, что Лидия Ивановна Бобла - это живая история нашего предприятия, его послевоенных лет. К 25-летнему юбилею Совмещенного парка Лидию Ивановну "за долголетний добросовестный труд" отметила грамотой Губернатора Санкт-Петербурга.

Валерий МЕЖОННЫЙ

ТРАМВАЙ В МИНСКЕ

В 70-90-е годы XIX века Минск активно развивался. Возрастала потребность минчан в передвижении, пассажирские и грузовые перевозки осуществляли лишь извозчики. Однако дороги оставались плохими, и повозки, как писала газета "Северо-западное слово", часто выше колес вязли в грязи, телеги и грузы перетаскивали чуть ли не на руках.

Идею использовать рельсовые пути для внутригородского транспорта впервые развил русский изобретатель Лев Эльманов. Первоначально их так и называли: эльмановская дорожка на столбах (то есть на шпалах). Потом, после открытия Петербургской, а затем и Московской конно-железных дорог, прижилось слово "конка". К строительству конки в Минске приступили в 1890 году, хотя проектная документация была разработана еще в 1887 году.

Открытие "конножелезки" состоялось 10 мая (по ст. стилю) 1892 года.

Газета "Минские губернские ведомости" поместила репортаж об этом событии: "На улице Захарьевской выстроились темно-синего цвета вагоны метров восемь длины, запряженные парам и лошадей. Вагоны летние, открытые. Ветерок развеивает полосатые занавески на окнах, украшена лентами и цветами упряжь. В первый экипаж садиться губернатор со свитой, в последующих находятся члены городской управы, представители технической комиссии. Под знак полицейского шефа кортеж тронулся в сторону Соборной площади". И далее информировала: "Рельсы на улицах, особенно в условиях городского бездорожья, имеют ряд преимуществ по сравнению с извозчиком: увеличится число перевозимой публики по сравнению с обычным экипажем в 8-10 раз, скорость и регулярность движения".

На всем пути конки имелось более 10 разъездов, что позволяло легко маневрировать. Для укладки путей использовался парижский коробчатый рельс, межрельсовый путь мостили бульжным камнем. Ширина колеи составляла 1000 мм.

Общая протяженность путей конки в 1904 году составляла 8,31 км. Одновременно на линии работало 10-12 вагонов. Вместимость одного вагона до 30 человек. Вагоны были летнего и зимнего типа. Для ежедневной 14-часовой работы требовалось 40 лошадей. Плата за проезд по всем линиям составляла 5 копеек. Участок между вокзалами оплачивался дешевле - 4 копейки. Очевидно, из почтения к гостям города. Однако в последствии такая льгота была отменена и введен

единый тариф - 5 копеек.

Конка обслуживала только центральные маршруты. Окраины не имели транспортной связи с центром, строительство новых линий не представлялось возможным в связи с финансовыми трудностями. Однако стоит отметить, что конка имела немалую популярность. При числе жителей - 100 тыс., пассажиропоток в 1909 году составил 1,25 млн., в 1914 - 1,8 млн.

В 1915-1920 годах Белоруссия, в том числе и Минск, неоднократно оказывались в оккупации. После освобождения Минска в 1920 году началось восстановление конки. В июле 1921 года конка была вновь запущена.

В середине 1920-х годов конно-железная дорога перешла на хозрасчет.

В течение первого полугодия 1926 года общественным транспортом Минска воспользовалось 1,275 млн. пассажиров, из них 606 тыс. - конно-железнодорожной. За год одна конка перевозила более миллиона человек.

Между тем, судьба конки была предрешена, и в начале 1928 года было принято решение прекратить работу конно-железнодорожной дороги. С марта 1928 года конка стала историей.

Минск дольше других городов "удержал" конку. Благодаря этому до появления последнего вида транспорта - трамвая (причем разрыв оказался минимальным) были обеспечены нормальные условия перевозки горожан и приезжих.

К 1 октября 1928 года намечалось завершить все подготовительные работы по строительству трамвая. 18 октября 1928 года было решено прокладывать линию к товарной станции.

Решили вопрос с оплатой проезда.

Стоимость проезда в один конец независимо от количества остановок составляла 10 копеек (для рабочих - 8 копеек). При коллективной заявке на билеты предоставлялась скидка 50%. Такой же скидкой пользовались учащиеся и красноармейцы. Определили, что новый транспорт будет курсировать с 6 часов утра до 1 часа ночи.

8 октября с Мытищинского вагоностроительного завода были доставлены 5 трамвайных вагонов модели КМ, еще 5 должны были поступить к 20 октября. В вагонах этой модели не было как таковой кабины водителя. Открытая площадка, впереди рама для лобового стекла и козырек над головой. Вагоны делались для двустороннего движения. С обеих сторон площадок имелись двери. В тупике водителю нужно было закрыть правую сторону дверей, ставшую левой, взять инструмент и перейти на другую площадку. Вагон сво-

бодно вмещал 60 пассажиров. Трамваи оборудовались двигателями ДРЗк мощностью 38,8 кВт каждый.

Открыть трамвайное движение было решено в воскресенье 13 октября 1929 года. Утром на Привокзальной площади состоялся митинг. По хорошо вырехтованному пути поезда неслись мягко, с негромким гулом. В тот день катали всех желающих до позднего вечера и бесплатно. С первых же дней трамваи перевозили ежедневно по 1819 тысяч пассажиров. К концу октября на линиях прибавилось еще 5 вагонов.

В 1932-1933 годах намечалось ввести еще 15 километров новых трамвайных путей - остро ощущался недостаток материалов. Однако помогли трудящиеся промышленных предприятий, которые передали трамвайному парку ненужный предприятиям металл. А после работы и по выходным дням рабочие шли на стройку, укладывали рельсы, возводили мост через Свислочь. Все это способствовало открытию в канун пятнадцатой годовщины Октября пятого маршрута. А весной 1933 года еще одна окраина получила надежную транспортную связь с центральными кварталами города.

Трамвай продолжал активно использоваться и для грузовых перевозок. Например, для обеспечения стройматериалами соорудившихся в то время Дома правительства и памятника В.И. Ленину. Чтобы доставить все с товарной станции на стройплощадку вдоль главного фасада строившегося здания проложили трамвайное полотно. Но уже к ноябрю 1933 года трамвайную линию, проходящую вдоль главного фасада Дома правительства, снял и.

К концу 1934 года парк имел 56 вагонов. Но и этого не хватало, перегрузка подвижного состава достигла 15 человек на вагон-километр. Тупики на конечных остановках маршрутов были заменены разворотными петлями, что позволило пустить прицепные трамвайные вагоны, увеличив тем самым число посадочных мест. На одного жителя города приходилось 280 поездок в год (к тому времени население Минска достигло 189 тысяч человек).

В 1939 году общая длина эксплуатационных путей минского трамвая в однопутном исчислении составляла 36,8 километра. Восемь маршрутов обслуживали 70 пассажирских вагонов. Было перевезено без малого 50 миллионов пассажиров. По-прежнему трамвай с его радиально-тупиковой сетью был сильно перегружен - на каждый вагон приходилось все тот же миллион пассажиров.

ГОРОД СОЛНЦА

"Город солнца" на горе Поклонной...
в чистых окнах новеньких квартир
вешним небом ярко осиненный
ждет хозяев необжитый мир.
А во мне "литературный" кофе
вены рвет и колет под ребром.
Я не стар в анфас и молод в профиль,
Мне к добру бы подойти с добром.
Но плыву, как тень, сквозь
день публичный
мимо арок, лестниц и перил...
Город солнца - мне поэт отличный
от меня сегодня подарил.
Отстучал, отстроил на машинке
двадцать стихотворных этажей,
И под первым зацвела ольшинка,
Оттого - и солнце на душе!

Александр САМОХИН

Что наша жизнь?
Игра!
- сказал один поэт.
Игра из чувств,
Головоломка из событий,
Ни для кого в ней исключений нет.
Но массу в ней произведешь открытый.
Вопросов много в ней,
Но чтоб найти ответ
Приходится порой немало потрудиться,
Найдя его, уж не забыть,
Чтоб в будущем тебе смог пригодиться.
В Игре есть правила,
Их вам Судьба диктует
И бонусом своим
Нечасто нас балует. Зато препятствий
на пути не счастье
И должен их с достоинством
преодолеть.
То заведет Игра в тупик,
Когда не знаешь, что же делать,
То вознесешься на вершины пик,
Где счастья сможешь ты
чуть-чуть отвеждать.
И снова вниз.
И так всю жизнь,
Пока не выйдешь из игры,
Но кто тогда ты будешь?
Победитель или побежденный?
На сей вопрос ответить не сумеешь ты.
Но ты оставил в той Игре свой след
определенно!

Оксана БЕЛОЗЕРОВА

•

С началом войны трамвайное движение в Минске было остановлено.

Восстанавливать минский трамвай начали в октябре 1944 года. Предстояло сделать многое. Трамвайное хозяйство было уничтожено: здание депо разрушено, подвижной состав сожжен, пути разобраны, контактная сеть снята, дефицитное оборудование тяговой подстанции вывезено в Германию. Все приходилось начинать с начала. Надо было не только с нуля поднять хозяйство, обеспечить депо материалами, запасными частями, но и подготовить кадры. Период с 1944 до середины 1947 года оказался самым тяжелым для минского трамвая.

В феврале 1945 из Москвы прислали 10 вагонов, что позволило 1 мая 1945 года открыть трамвайное движение по маршруту Выставка - Пассажирский вокзал. В немецком городе Росток разыскали и доставили в Минск и установили на прежнее место ртутные выпрямители и трансформаторы. К тому времени протяженность восстановленных путей составляла 12 километров, в наличии имелось 24 вагона.

Второй период послевоенного восстановления минского трамвая начался с осени 1946 года. В октябре были соединены два крупных пункта города - пассажирский вокзал и товарная станция. Пассажирские вагоны перевозили людей, грузовые - топливо на электростанцию, материалы для стройки. Только за декабрь 1946 года трамвай доставил около 70 тонн грузов. К тому времени на маршруты выходило 6-7 поездов, депо располагало ремонтной базой на 15 вагонов.

Часто отключалась маломощная подстанция, не хватало энергии. На базе генплана Минска были разработаны "Основные положения восстановления и развития пассажирского коммунального транспорта в г. Минске". Было выделено два этапа: первая очередь трамвайных линий полностью вводится в строй в 1950 году, вторая в 1960-м.

В 1956 году протяженность трамвайных маршрутов составила уже 48 километров, город имел 122 трамвайных вагона. С ноября 1957 года трамвайные поезда 1-го и 6-го маршрутов пошли по новой линии, соединившей город с Сельхозпоселком.

20 апреля 1967 года было открыто новое депо на 250 вагонов. В то время эксплуатировались трамваи КТМ-1, КТП-1, КТМ-2, КТП-2, КТВ-55, КТП-55, ЛМ-49, МТВ-82А и несколько РВЗ-6. Из инвентаря были исключены последние 12 вагонов выпуска 1931-32 годов.

В 1979 г. на Партизанском проспекте произошла авария с человеческими

жертвами: столкнулись два трамвая. В результате излома передней оси вагона МТВ-82А № 236, этот вагон передней частью заехал на соседний путь, и в него врезался шедший с большой скоростью (линия там шла по обособленному полотну) навстречу РВЗ-6 (№ 258). После чего в одночасье все оставшиеся МТВ были сняты, и Минск на много лет стал стопроцентно "РВЗшным".

Грянула перестройка, а за ней распад СССР. Экономическая ситуация изменилась, и для трамвая наступили тяжелые времена. Кроме того, как и во многих других городах, сказалось строительство метрополитена.

Первая линия метро, открытая в 1984 г., на трамвайную сеть влияния не оказала, ни в процессе строительства, ни после пуска, поскольку она проходила под Ленинским проспектом (ныне - Скорины), с которого трамвай и без того был снят давным-давно. Но со второй линией, первый участок которой был пущен в самом конце 90-го, дела для трамвая обстояли сложнее.

С распадом СССР перед трамвайным хозяйством Минска, помимо экономических сложностей, встала та же проблема, что и в других городах: где брать новые вагоны? Рижский вагоностроительный завод обанкротился, соответственно, прекратились оттуда поставки как трамваев, так и запчастей к ним.

Так в 1991 году в Минск поступили первые вагоны чешского производства "Татра", которые сразу зарекомендовали себя как надежные вагоны, легкие в эксплуатации и обслуживании.

Всего было закуплено 24 "Татры". Стоит отметить, что в 1995 году в качестве эксперимента Минск закупил один вагон КТМ 71-608. В 2000 году увидел свет белорусский трамвай. Красивый вагон бежевого цвета с тонированными стеклами уже в июле 2000 года приступил к перевозке пассажиров. Теперь в Минске уже 22 вагона производства "Белкоммунмаш", в том числе один трехсекционный сочлененный трамвай АКСМ-743.

Также за 2002-2003 г.г. поступило 10 немецких вагонов из Карлсруе. В 2004 году минский трамвай отметил свое 75-летие.

Пожелаем минскому трамваю долголетия: новых линий, новых надежных вагонов. А ведь уже не за горами и 100-летний юбилей... Счастливого пути!

Использованы материалы книги

С.С. Семченкова

"Трамваи Минска сегодня"

Е.Л. Етчика

"От конки до метро"

ТРАНСПОРТ ЮГОСЛАВИИ

Одно из самых мощных государств социалистического лагеря - Югославия - по воле своего лидера маршала Тито пошло "альтернативным путем развития", из-за чего отношения с другими соцстранами были довольно прохладными. Может быть, именно с этим и связан тот факт, что в столь развитой и богатой стране при недостатке личных авто троллейбус имелся только в столице - Белграде.

Троллейбус в Белграде изначально рассматривался как заменитель трамвая. К моменту вступления во Вторую мировую войну, то есть к 6 апреля 1941 года (дата нападения гитлеровских войск на королевскую Югославию), столица королевства имела весьма развитую трамвайную сеть общей протяженностью около 80 километров. Трамваями (их было 104 штуки) по 10 маршрутам перевозилось 85% всего пассажиропотока. Имелся конкурент в лице автобуса (аж 87 машин), однако его "успехи" были явно незначительны - в том числе и потому, что на узких улочках с большими перепадами высот автобусу было тяжело.

В первый же день войны Люфтваффе (в полном соответствии с директивой Гитлера, "тренировавшего" войска перед нападением на СССР) обрушило на город сотни тонн бомб, и четыре дня такой "обработки" полностью уничтожили 30 километров путей (не говоря уже о контактной сети, уничтоженной почти полностью), 38 трамвайных вагонов и 10 не успевших быть мобилизованными автобусов. Четырехлетнее хозяйничанье немцев в Белграде привело к дальнейшему уменьшению длины путей и повальному выходу подвижного состава из строя - до 1945 года дожило лишь 58 единиц техники, вышедших на 4 трамвайных и 3 автобусных маршрута. Поэтому вскоре после освобождения страны (Белград был очищен от немцев 20 октября 1944 года) было принято решение не восстанавливать разрушенное в войну, а вместо трамваев запустить более "подходящий" для гористого рельефа троллейбус. Предполагалось, что троллейбус не только станет основным видом общественного транспорта, но и полностью вытеснит трамвай.

Пассажирское троллейбусное движение в Белграде было открыто 22 июня 1947 года - еще в период "дружбы" вождей Югославии и СССР, поэтому нельзя исключать, что своей единственной троллей-

бусной системой братья-славяне обязаны исключительно русским. В этот день была пущена одна линия сообщением Калемегдан - Славия (по другим источникам, Калемегдан - Душановац).

Логично было бы предположить, что движение открывали советские ЯТБ или МТБ-82. Однако по воле рвавшегося к самостоятельности Тито первыми троллейбусами Белграда стали немного несуразные на вид троллейбусы из соседней (и в войну враждебной) Италии - марки FIAT. Тем временем вождь дал приказ оправлявшейся от разгрома отечественной промышленности наладить изготовление собственных моделей общественного транспорта.

Приказ Тито был с честью выполнен заводами Gosa, до войны занимавшимися сельхозтехникой, самолетными двигателями и стальными конструкциями - в 1950 году они предложили столице троллейбус собственной конструкции. В течение тринадцати лет, с 1950 по 1963 год, Белград укомплектовывался именно машинами Gosa. Однако объем производства был невелик - в 1955 году в столице Федеративной народной республики Югославии имелось лишь 42 троллейбуса, среди которых еще оставались "Фиаты".

Вся эта "масса" в указанном 1955 году ходила по трем троллейбусным маршрутам. В 1960 году Белград уже мог похвастаться шестью линиями. Чуть раньше, в 1956-м, возникла первая линия в Земун (всего было две), в 60-м троллейбус пошел в Новый Белград.

План перевода Белграда целиком на троллейбус был почти выполнен если в 1955-м в городе было 8 трамвайных маршрутов и 162 вагона, то к концу 60-х, по утверждению газеты "Време", в живых оставалась чуть ли не единственная трамвайная линия. Однако тут уже в "не справляющиеся с рельефом" угодили сам троллейбус, и новый поворот был сделан в сторону автобусов, резко усиливших свои мощности по сравнению с сороковыми годами. По западным данным, в 1969-73 г.г. было закрыто пять троллейбусных маршрутов (12,13,14,15,16), в том числе два маршрута в Земун. От уничтожения троллейбус (и особенно трамвай) спасло ... метро - вернее, его отсутствие. Электротранспорту предстояло стать заменителем метрополитена до тех пор, пока на него не появятся деньги (по проекту 1976 года - свыше трех миллиардов долларов). Трамвай, как более

дешевая альтернатива метро, был протянут к Новому Белграду (вместо троллейбуса, снятого в 1969 году), по рельсам побежали машины из тогда еще братской Чехословакии.

Процесс "детроллеизации", естественно, затронул и производство - выпуск собственных троллейбусов фирмой Gosa был прекращен, а на улицы столицы СФРЮ (официальное название страны успешно поменялось) вышли советские ЗиУ.

Кризис соцлагеря больно ударил и по Югославии, создававшей в этом лагере альтернативу московскому пути развития и посему стоявшей несколько особняком. Старение подвижного состава привело к сокращению выпуска на линию машин более, чем вдвое. Резко повысились цены за проезд (например, сразу после денежной реформы и привязки нового динара к немецкой марке билет стоил 1 динар=1 DM). Поскольку братья-славяне в связи со всеобщим обнищанием перестали покупать билеты, в 1998 году пришлось снова "возродить" кондукторов.

Ходят и контролеры, их права примерно аналогичны российским. Единственная разница - штраф за безбилетный проезд начинает расти по мере "упираемости" клиента. Насколько полномочия контролеров соответствуют действующему законодательству, выяснить не удалось.

Во время агрессии блока НАТО против Югославии городской транспорт работал в режиме военного времени. Строго соблюдался режим затемнения, подвижной состав снижался с тех линий, на которых был мал пассажиропоток, некоторые маршруты сокращались и отменялись. По сути, транспорт ходил лишь вдоль наиболее пассажирообразующих трасс. Натовские "голуби", как и "асы Геринга" в 1941-м, выпускали смертоносный груз по жилым кварталам (например, район Звездара), объектам хозяйственной инфраструктуры (теле- и радиостанции, гостиницы и т.п.), И даже (в точности пофашистски) разбомбили объект Красного Креста - госпиталь "Драгица Милович". Естественно, что ракетно-бомбовыми ударами выводилась из строя контактная сеть, из-за чего троллейбусы и трамваи периодически вставали.

В новом тысячелетии перед белградским гортранспортом была поставлена задача выйти на уровень показателей 1990 года - года начала гражданской войны в этой стране

(кстати, гражданская война сорвала пуск троллейбуса в боснийском Сараево). Интересно, что такую задачу соизволил поставить первый "всемерно избранный" мэр Белграда Зоран Джинджич (позднее премьер - министр страны), знаменитый продажей НАТОвцам за миллион баксов наличными своего экс-президента Слободана Милошевича (надо понимать, нынешний "лимон зелены" - это 30 римских серебряных денариев по курсу с учетом инфляции за 2000 лет).

В результате спустя пять лет после эпохального решения 1,2-миллионный город обслуживается 8 троллейбусными, 12 трамвайными и 112 автобусными маршрутами. Большинство из нынешних троллейбусных маршрутов были вновь открыты в 1985 и 1989 годах, последний же датируется 2002 годом (последний трамвайный - в 2003).

На 1 января 2004 года в Белграде имелось 126 троллейбусов (с учетом более поздних поставок из России и Белоруссии и списания старого ПС можно предположить, что сейчас их где-то 135-140). Практически все машины - советского и постсоветского производства. До сих пор основу парка составляют ЗиУ-9 и их "клоны", в том числе и такие экзотические, как Тролза-6205-01.

Почти одновременно с Москвой в 2003 году в Белград поступила одна "Оптим". Позднее российские СМИ сообщали, что югославам было отгружено еще несколько таких же. Вологодцы утверждают, что по Белграду бегают дюжина их троллейбусов ВМЗ-375 (если не путают). Есть в сербской столице и троллейбусы белорусского производства, уличную картину оживляют гармоничные на вид АКСМ-201, их торжественный пуск произошел в январе 2003 года (кстати, поскольку они по исполнению довольно похожи на ВМЗ-375 и их в Белграде как раз 11, закрадывается сомнение: а не ошибаются ли вологодцы насчет югославского экспорта?) А в 2004 году с "Белкоммунмаша" в столицу Югославии прибыли 12 троллейбусов новейшей модели АКСМ-333. Это, наверное, самые современные по дизайну машины белградского троллейбусного парка. В Москве, между прочим, таких нет. АКСМ-321 в количестве десяти оранжевых штук был поставлен в Белград в июле 2005 года. В наличии имеются и две купленные "от отчаяния" бэушные машины германского производства Graf-Stift, однако они в троллейбусном потоке "погоды не делают". Интересно, что бы-

лой югославский производитель общественного транспорта - холдинг Gosa - в усложнившейся международной обстановке попытался помочь разрешить проблеме с троллейбусным подвижным составом отечественными силами (без привлечения иностранцев и зависимости от внешних поставок). Спустя сорок лет перерыва там вновь изготовили троллейбус собственной конструкции и предложили муниципалитету. Однако по неким причинам городские власти предпочли продолжить "советскую" троллейбусную ориентацию, сосредоточившись на новейших АКСМ-ах и, в меньшей степени, "Тролзах". Возможно, после доведения до ума и приемлемой цены Белград все-таки вновь увидит "родные" троллейбусы.

Белградские троллейбусы окрашивались вполне "по-советски": ярко-красный борт, белый верх. Однако в 2004 году был принят новый стандарт: троллейбусы приобрел и оранжевый цвет с синей полосой внизу. (Кстати, новые АКСМ-333, изготовленные для Белграда, красились в непривычный для России оранжевый цвет уже на заводе-изготовителе.) Имеются и троллейбусы, целиком "обряженные" в рекламу. Естественно, в таком случае стандарта окраски не придерживаются. Нумерация вагонов принята трехзначная.

Гортранспорт в Белграде курсирует с четырех утра (!) до полуночи. Однако, как и положено в цивилизованной Европе, имеются ночные маршруты (с 00 до 04 часов). Кроме автобусов, к ночным отнесены два маршрута трамвая и один - троллейбуса. В ночном режиме работает маршрут 29 Калемегдан - Медакович 3.

С оплатой проезда ситуация такова. Кроме разовых билетов, существуют месячные и полумесячные проездные. Тариф на ночные маршруты несколько выше дневного. Поскольку пригородное сообщение, хоть и оперируемое отдельной компанией ("Ласта"), фактически включено в систему гортранспорта, действует зонная тарифная система из трех зон: первая и вторая - городские, третья - пригородная. Приобрести билет можно у кондуктора или водителя (что дороже), в ларьках перевозчика (ГСП "Белград") и на лотках газет.

Интересно, что со времен социализма сохранились категории, пользующиеся правом бесплатного проезда, они делятся на "федеральных" и "муниципальных" льготников.

ВОКРУГ СВЕТА НА ... ВЕЛОСИПЕДЕ!

Маленький фотокалендарик на 2006 год. Посмотришь издали - ничего необычного: туристы вокруг знаменитого Медного всадника на Сенатской площади ... Но стоит приглядеться и увидишь, что ситуация необычная! Оказывается, это не просто туристы и горожане, а группа кино фоторепортеров, и их камеры нацелены на невесту откуда взявшегося велосипедиста. Да и велосипед какой-то странный: к переднему колесу приторочены походные сумки, да и заднее колесо перегружено. И только тут мы замечаем не очень отчетливо видимые белые буквы: "Владислав Кетов ВОКРУГ ЗЕМЛИ"! Да, вот теперь понятно, почему столько кино-фотообъективов провожают путешественника! Кто же он такой, Владислав Кетов?

... В самой обычной уральской деревеньке рос мальчик. Любил рисовать, особенно портреты, подружился с природой, научился открывать и ценить ее тайны. Целыми часами слушал военные рассказы отца - фронтовика Великой Отечественной в навсегда запомнил - его завет: "Помни, Слава, на фронте мы никогда не болели! Ранены бывали - это другое дело! Но в труднейших испытаниях организм человека собирает все свои резервы и вступает в бой с хворьями да простудами!". Крепко пригодился в странствиях по Земному Шару Владиславу Кетову этот отцовский завет! Не раз он на собственном опыте убеждался в том, что заложенные в человеке возможности воистину безграничны.

С такими интересами, глядишь - прямая дорога после окончания школы учиться на геолога, лесничего, а деревенский паренек поступает на отделение искусствоведения при Филологическом факультете Уральского университета, изучает историю и теорию искусства, продолжает рисовать портреты и темой своего дипломного сочинения избирает мастерство портретистов города на Неве.

А город на Неве вошел в его жизнь сразу и навсегда после первой же, еще туристской, поездки.

Начало.

Окончание на стр. 8

Окончание.
Начало на стр. 7.

С 1979 года он уже не просто турист, а горожанин. Работал художником - оформителем, вольнослушателем посещал занятия в институте имени И.Е. Репина у знаменитого педагога и графика Ветрогонского. Уроки Владимира Александровича ох как пригодились ему во времена странствий по нашей планете! Тысячи графических портретов представителей сотен народов вот результат его неустанной и многолетней учебы! Одни портреты дарились в знак дружбы и доброй памяти, другие продавались и тем самым помогали, так сказать, финансовому движению неутомимого велосипедиста, а третьи оставались в личном архиве и вместе с фотографиями, слайдами и аудиокассетами дневниковых записей стали своеобразным отчетом о путешествиях.

Боюсь перегружать наших читателей слишком большим числом цифр, но без них тоже не обойтись, хотя бы - без самых главных из них: 10 лет странствий с пятью довольно короткими перерывами (Владислав Степанович, оставив велосипед и часть багажа в надежных руках, прилетал домой к семье в своеобразный отпуск); 144000 километров (только на велосипеде!) по 93 странам Европы, Африки, Северной и Южной Америки. На этих путях-дорогах (а чаще всего - по бездорожью!) Кетов "загнал" всего лишь пять велосипедов, причем каждый из них был в той или иной мере усовершенствован по мере надобности: например, практика показала, что надо ставить более мощное и широкое заднее колесо. Получался велосипед-гибрид. А сам себя Владислав Степанович в шутку называет кентавром - так он слился со своим двухколесным другом, с которым одо-

левал пустыни, поднимался в горы и спускался с них, преодолевал сотни больших и малых рек, попадал в наводнения ...

Жил он и в городах, и в городках, и маленьких поселках, и в деревнях, но чаще всего - в совершенно безлюдных местах от раскаленных пустынь до тропических лесов! Если на долю геологов и геодезистов с топографами выпадают десятки романтических приключений, то у Кетова их можно измерять на тысячи. И не ошибешься!

"А как же дикие животные, ядовитые змеи, удавы, мухи цеце и всякие другие страшные насекомые? ... - спросите вы. Для нас, людей обычных, даже встреча с серой гадюкой в пригородном лесу - стресс! Что же касается Кетова, то он припоминает на ВСЕМ своем пути лишь 20 встреч со змеями, и каждый раз змея уползала. Метрах в 80 от себя видел в Канаде бурого медведя. В Африке в оазисе встретился со слонем. Оба мирно попили воды и разошлись, несколько раз мелкали поблизости иголки дикобраза ... А вообще-то, считает Кетов, опасность для человека от мира зверей, птиц и пресмыкающихся сильно преувеличена: они все предпочитают избегать встречи с человеком, а если уж встреча всё же состоялась, - покинуть общее пространство первыми.

Нет сомнения, что вы, особенно те, кто любит велосипед и велосипедный спорт, спросите: "А с какой же скоростью двигался наш путешественник?" Ответ сенсационным не будет: всего лишь 16,5 км в час - средняя скорость. Конечно, бывали рекорды, например, при спуске с пологих гор. Тут у Владислава Степановича есть свой рекорд - 72 км в час! А ведь это не трековый велосипед и не гоночный по гладкому шоссе летящий, а, в сущности говоря, нагру-

женный и гибридный дорожник.

А сколько же весил багаж, столь важный в автономном путешествии? Если была сравнительно легко доступна питьевая вода, то 30 кг, а если места безводные, то прибавляйте еще 20 кг примерно.

"И сколько же часов продолжался суточный путь?" - тоже вопрос не праздный, а насущный. Примерно часов 6-7, очень редко 8-9. А дальше быт, подготовка к ночлегу, отдых, записи, просмотр карт - а их общий вес за все пути-дороги - десятки килограммов. Это вам не контурные школьные карты и атласы и не карты-схемы для туристов, вес которых исчисляется в граммах. Без тщательно выверенных и изученных карт ни одно из путешествий Кетова, особенно по малолюдным и тем более по безлюдным местам не состоялось бы.

Вопросами о здоровье и степени тренированности мы начинали наш короткий разговор. Этими же вопросами и завершаем. Оставим в стороне волнения, связанные с получением виз в консульствах: эти хлопоты и тревоги неизбежны. Самое удивительное другое - этот, крепкий, рослый, но отнюдь не богатырский телосложения человек за всё время странствий НИ РАЗУ НЕ БОЛЕЛ! Аптечка, правда, его неизменно сопровождала, однако, он открывал ее чаще всего для того, чтобы выкинуть просроченные лекарства и запастись новыми.

Вот что значит здоровый образ жизни, сила воли и спорт! А ведь у профессионального инструктора по велотуризму еще пять спортивных разрядов, в том числе - по спортивному ориентированию. Однажды его спросили: "А не было ли у Вас желания, зайдя в грузовой или пикапчик, идущий в попутном направлении, "проголосовать", пристроить велосипед в кузов, а самому уютно устроиться в кабине рядом с шофером?". Кетов решительно ответил: "Ну не буду же я сам себя обманывать!". Недаром он три года назад был удостоен необычайного почетного звания: "Выдающиеся путешественник России".

И восклицательных знаков в разговоре о судьбе Кетова много, и вопросительных, но полный ответ даст, конечно, только книга, над которой он сейчас работает. Будем ждать выхода в свет такой книги, чтобы вместе с автором изъездить всю нашу планету велосипедными тропами! ..

Марианна СОТНИКОВА



Петербургский «морской соловей»
Фото Марины Власовой

Газета зарегистрирована в Северо-Западном региональном управлении Комитета Российской Федерации по печати (Санкт-Петербург). Свидетельство о регистрации № П 1491 от 02 июня 1995 года

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

Редактор: Александр Верховный
Тел. редактора: 710-44-93
2599 (м.)

Отпечатано в типографии
000 «Издательство Русь».
Лицензия ПЛД NQ 69-152 от
25.12.1995 г.
195253, СПб., ш. Революции, д.-
58. Тел.: 226-87-15.
E-mail: itr_rus@mail.ru
Home page: www.rus-izdat.ru

Комп. набор, верстка:
Екатерина Ильина

Подп. в печать 30.11.2006 г.
Тир. 2000 экз. Зак. 193.11