



Весна - традиционное время присвоения звания «Ветеран труда «Горэлектротранс». Его вручают тем, кто 20 лет безупречно работал на нашем предприятии и был образцом дис-

циплинированности и ответственного отношения к порученному делу. Недаром таких людей считают «золотым кадровым фондом» электротранспортного предприятия.

В конце марта директор СПб ГУП «Горэлектротранс» А. Н. Александров торжественно вручил удостоверения Ветеранов труда «Горэлектротранс» и памятные подарки группе работников Управления, пожелал им здоровья и новых успехов в работе. Директор с удовольствием отметил: «Приятно, что эти женщины еще такие молодые и уже ветераны!». То есть, они счастливо соединяют в себе расцвет сил с отличным знанием профессии. А потому впереди у них большое поле деятельности - на благо нашего предприятия.

Валерий МЕЖОННЫЙ

На снимке: группа ветеранов с руководством предприятия. Слева направо: И. О. Шамина, И. И. Пузыревский, С. В. Барканова, Н. И. Сальникова, В. И. Алексеев, О. В. Худякова, А. Н. Александров, Т. И. Трофимова, О. Г. Филипова.

Фото Марины ВЛАСОВОЙ

СПб ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

Выписка из приказа директора от 06 апреля 2007 № 250

О повышении заработной платы работников СПб ГУП «Горэлектротранс»

В соответствии с Коллективным договором и на основании утвержденного финансового плана СПб ГУП «Горэлектротранс» на 2007 год

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. С 1 марта 2007 года увеличить заработную плату работников СПб ГУП «Горэлектротранс» с учетом мнения первичной профсоюзной организации ГУП «Горэлектротранс» в следующих размерах:

1.1. Увеличить размер минимальной часовой тарифной ставки работников СПб ГУП «Горэлектротранс» (рабочего 1 разряда 1 группы по оплате труда) на 20 % и установить размер минимальной заработной платы работников СПб ГУП «Горэлектротранс» (месячной тарифной ставки (оклада) рабочего 1 разряда 1 группы по оплате труда) - 3226 рублей в месяц или раз-

мер часовой тарифной ставки 19,49 рублей в час.

1.2. Установить часовые тарифные ставки (месячные оклады) работников на основании Единой тарифной сетки по оплате труда рабочих, водителей трамвая (троллейбуса), кондукторов, водителей автомобиля СПб ГУП «Горэлектротранс» и п. 1.1. приказа.

1.3. Увеличить в среднем на 20 % должностные оклады руководителей, специалистов и служащих СПб ГУП «Горэлектротранс».

1.4. Увеличить размер премирования кондукторам трамвая (троллейбуса), работающим на пассажирском подвижном составе, за каждый проданный пассажиру разовый проездной билет на 28 % и установить премию в размере 1,50 рублей за каждый проданный пассажиру разовый проездной билет.

1.5. Увеличить размер премирования водителям трамвая (троллейбуса), работающим на пассажирском подвижном составе, обслуживаемом кондукторами, за каждый проданный пассажиру разовый проездной билет на 20 % и установить премию в размере 0,48 рублей за каждый проданный пассажиру разовый проездной билет.

1.7. Увеличить размер доплаты кондукторам трамвая (троллейбуса), работающим на пассажирском подвижном составе, за проведение проверки проездных документов на основе бесконтактной электронной пластиковой карты (БЭПК) на 20 % и установить доплату в размере 0,12 рублей за каждую операцию (транзакцию) с применением ручного контроллера кондуктора (валидатора).

ЗАВЕТНЫЕ «СГ»



Светлана Геннадьевна Власова родилась в Кировской области в вятских глухих лесах. На много километров вокруг растилась тайга, конечно никому и в голову не могла прийти мысль, что она станет сварщицей.

Светлана выросла в большой семье, отец был комбайнером, а мать воспитывала пятерых детишек.

«Помню, что у отца на комбайне всегда красовался флаг передовика, говорит Светлана Геннадьевна. - Именно от него и передалась безудержная страсть к работе у всех его детей».

По окончании школы Светлана по приглашению тети поехала в Набережные Челны. На тот момент как раз начинали строить завод КАМАЗ, здесь девушка, впервые увидев работу сварщиков, сразу поняла, каково ее призвание.

«Увидев, как от сварщиков во все стороны разлетаются снопы сварки и разбиваются о землю, стояла как замороженная, - говорит Светлана Геннадьевна. - Все это напоминало то бушующее море, то огромный фонтан, как тут можно было не сойти с ума».

Город был молодой и перспективный, и юная Светлана легко влилась в его атмосферу. Она твердо решила - несмотря ни на что стать сварщицей. Записавшись в одну из бригад, уже через три месяца Светлана получила удостоверение «сварщицы ручной дуговой сварки 2-го разряда».

Через три года, весной 1976-го, уже другая тетка позвала Светлану в Ленинград. Молодой девушке было интересно все новое, и она с радостью согласилась. Приехав в большой город, начала искать общежитие, и случай-

но увидела объявление: «Требуются сварщики в трамвайно-троллейбусное управление». Она сразу же позвонила на 6-ю дистанцию, ей объяснили всю специфику работы, и уже скоро Светлана приступила к любимому делу. Здесь же она познакомилась со своим будущим мужем, придя из армии, днем он учился на водителя, а ночью подрабатывал на дистанции. У них родились чудесные сын и дочь.

В связи с переездом в другой район города Светлана перешла работать на 1-ю дистанцию. Так со 2 февраля 1981 года ровно двадцать шесть лет Светлана Геннадьевна Власова работала, не жалея себя, на дистанции Васильевского острова. На всех значимых своих объектах Светлана оставила свои инициалы «СГ», эти следы еще не скоро кто-то или что-то смогут стереть.

В начале этого года, после закрытия парка Леонова, дистанцию расформировали. Конечно, очень тяжело покидать места, ставшие за долгие годы уже родными.

«Это был мой второй дом, мое королевство, в котором я знала каждую линию, каждый рельс, все-все узлы, - говорит Светлана Геннадьевна. А о коллективе и говорить не приходится. За время работы мы очень сплотились, как в радости, так и в беде, все друг друга поддерживали».

И сейчас давние друзья практически каждый день созваниваются, а иногда и встречаются. Сейчас важно идти вперед, как бы ни было тяжело - не унывать и не

останавливаться. Счастливое прошлое должно стать залогом счастливого будущего.

А счастливое будущее Светланы Геннадьевны это ее дети и внуки. Сын Алексей пошел по стопам матери, сейчас он «варит корабли» на Балтийском заводе. На выбор сына повлияли не только профессия матери, но и его врожденные способности. Когда сыну было еще лет тринадцать, Светлана Геннадьевна несколько раз брала его с собой на работу, там он впервые попробовал поварить, после чего Светлана Геннадьевна и не сомневалась, кем он станет. По ее словам, таких сварщиков, как Алексей, встретишь очень редко.

Профессия сварщика, по мнению многих, довольно тяжелая, а по мнению Светланы Власовой - совсем не трудная.

«Электрод сродни ручке, писать им так же легко, главное знать, где. (прим. авт. - и правда, у Светланы Геннадьевны исключительный маникюр), - говорит Светлана Геннадьевна. - Обычно я сажусь на свое королевское кресло (сделали ребята на работе) и спокойно работаю».

Светлана Геннадьевна Власова считает себя счастливым человеком - любима работа, благодарные и внимательные дети, прекрасная внешность, что еще нужно для женщины. В свою очередь хочется ей пожелать крепкого здоровья, чтобы еще долго на подошве или губе рельсов появлялись заветные «СГ».

Танзиля ИСЯНБАЕВА

*Фото
Марины ВЛАСОВОЙ*

Ремонт на улице Колокольной

ФОТОРЕПОРТАЖ

Осенью 2006 года была закрыта для въезда транспорта небольшая улица Колокольная, проходящая вблизи Владимирского собора и соединяющая Владимирский проспект с улицей Марата.

Здесь начались работы по замене трамвайных путей. Ведет их наш давний партнер и подрядчик, строительная организация «НИК».

Сегодня ведутся работы с повышенной интенсивностью. Ремонтники не теряют времени даром и в полной мере используют необычно теплую мартовскую погоду, которая выдалась в этом году. Апрельское похолодание, начавшееся в первых числах этого месяца, не снизило высокого темпа работ, взятого подрядчиками. Уже проложены две новых трамвайных колеи. Производится засыпка путей и всей улицы щебнем. Машины подвозят его с разных сторон, сгружают, образуя большие холмы из щебня. На эти холмы буквально «накидываются» бригады рабочих в дорожной форме, разравнивают щебень по всей длине и ширине небольшой улицы. Бригад здесь несколько, и каждая трудится с полной отдачей, без перекуров. На всей улице несколько десятков рабочих. Пока одни разравнивают щебенку, другие сваривают рельсы, укладывают поребрики по краям тротуара. Ведь обновлен будет и весь асфальт - как на улице, так и на тротуарах.

Объект небольшой, и строители намерены закончить его в апреле, чтобы плодотворней использовать наступающий летний сезон - на других городских объектах.

Валерий МЕЖОННЫЙ

Соболезнование

Друзья и товарищи по работе выражают искреннее соболезнование Алягьиной Надежде Федоровне по поводу трагической гибели сына 30 марта 2007 года.



Фото Марины ВЛАСОВОЙ.

ПРЯМОЙ МАРШРУТ

Улица Кораблестроителей. Средний проспект Васильевского острова. Гучков мост. Чкаловский проспект. Проспект Щорса. Набережная реки Карповки. Улица профессора Попова. Торжковская улица. Сердобольская улица. Площадь Мужества. Станция метро «Академическая». Станция «Ручьи».

«Еду» «сороковым» трамвайным маршрутом конца семидесятых годов прошлого века. Можно сказать точнее - «путешествую» по схеме «Маршруты городского транспорта», выпущенной Лениздатом в 1978-м году.

Молодой водитель Надежда Милежко повела впервые трамвай по этому маршруту на три года раньше. Дату можно назвать точно - 25 апреля 1975 года ...

Вот ведь судьба. Родилась и выросла Надя на Украине. В 1969-м закончила школу. И профессию освоила нужную, работала воспитателем в детском саду. Но случается часто как в песне, которую пела Людмила Гурченко: «Не бойтесь жизнь переменить!». Она не испугалась, переменяла. Впрочем, тут самое место для цитаты.

Еще в 1980-м ленинградская молодежная газета «Смена» опубликовала зарисовку о молодом водителе Леоновского парка. И вот как та публикация начиналась. «Случилось, что самым первым ярким впечатлением от Ленинграда для девушки стал трамвай. Обычный трамвай одиннадцатого маршрута, который подкатил на остановке у Витебского вокзала, сверкая на утреннем солнце чисто вымытыми боками ...

«Все так и было, - говорит Надежда Алексеевна Милежко - Действительно, понравился мне трамвай. И город понравился. Приехала тогда в гости к подруге и поняла - жить без него не смогу. Вернулась домой - уволилась, собрала пожитки. И снова в Ленинград. Пришла в Леоновский парк хочу выучиться на водителя. Только не сразу это получилось. Нужно было дожидаться, пока соберут группу. А для начала предложили поработать мойщицей-уборщицей вагонов. Согласилась».

Да, начинала она мойщицей вагонов. Учебный комбинат, сороковой маршрут были уже потом. Жизнь в общезжитии, ранний подъем, непривычно тяжелый физический труд все было непросто поначалу. Но не свернула с намеченного маршрута. И дождалась своего водительского дня

рождения - 25 апреля 1975 года. Скоро очередная годовщина. Тридцать вторая по счету.

Маршрут № 40 был одним из самых протяженных в городе. С Васильевского острова до станции «Ручьи». Час. двадцать только в один конец. За смену трижды успеваешь обернуться. Ей он нравился, этот сороковой маршрут. Весь город перед глазами. Из исторического центра в новые просторные городские районы. Нравилась пассажиры - утренние, деловые, спешащие. Вечерние - обычно нарядные, кто в театр, кто на концерт, кто, на свидание. Нравилась особенная летняя дачная публика. И конечно, помнит свои световые сигналы - два зеленых.

Смена начиналась обычно рано - в пять двадцать. После обеда уже свободна. Времени много, не терять же его понапрасну. Поступила в электромеханический техникум. Закончила его в 1981-м. А вскоре ей, мастеру и передовику предложили повышение - стать начальником маршрута. Начальнику самому на линию выезжать уже нужды не было. Только для проверок и контроля подчиненных. Она выезжала. По выходным. Во-первых, чтобы навыки водительские не утратить. А во-вторых, была в этом необходимость. Лишних денег в ее семье никогда не было.

Три года в ее биографии - особенные. Как хорошего добросовестного работника, честного, отзывчивого человека, товарищи выбрали ее в завком. Она возглавила профсоюзную организацию Леоновского парка. Скучать, в кабинете время просиживать и здесь не приходилось. Вспоминает интересные командировки. В

Ригу. В Ульяновск. Социалистическим соревнованием тогда были охвачены все трамвайные парки страны. Ездили. Учились, опытом делились.

Понятно, что и в парке дел было невпроворот. Житейские, бытовые проблемы. Путевки, жилье, учеба. Кому, как не ей, было понять людские проблемы! Откликнулась на тревоги и заботы людей. И конечно, участвовала в решении производственных вопросов. Профсоюзы тогда вовсе не были декорацией, как теперь зачастую хотят представить, их роль в жизни трудовых коллективов была весьма и весьма существенной.

Но мысль вернуться к своей профессии никогда не покидала ее. И отработав положенное, сложила с себя профсоюзные полномочия. Помнит, что тогдашний директор Леоновского парка Виктор Григорьевич Львов, с которым установились у руководителя профсоюзной организации полное взаимопонимание, сетовал потом на «предательство». А это было, наоборот, проявление верности. Надежда Алексеевна вернулась на свой раз и навсегда избранный жизненный маршрут.

Много всего хорошего было потом в жизни. Она «начальствовала» на 26-м и на 17-м маршрутах. Сколько людей тогда сменилось! Очень много молодежи приходило каждый год. Им, новичкам, как неоперившимся птенцам, нужно было особое внимание. В ту пору часто по радио звучала песня о наставниках - о тех, кто нас выводит в люди, кто нас выводит в мастера. Это о ней - Надежде Алексеевне Милежко.

Молодежь приходила, осваивалась, потом, бывало, меняла парк. Благо, в



городе Леоновский был не один. Она места работы не меняла. Так и думала, что навсегда останется островитянкой, ведь и жила неподалеку от своего родного Леоновского парка пара трамвайных остановок. Жизнь, однако, опять распорядилась по-своему. Как писали потом в приказах: «В связи с продолжительным ремонтом и закрытием трамвайного движения по Среднему проспекту ...» В общем, с Васильевского острова несколько лет подряд довелось потом поездить на Московский проспект. А несколько месяцев назад местом работы Надежды Алексеевны стал трамвайный парк № 3, тот, что и теперь по привычке именуют парком имени Блохина. Теперь по утрам едет она на работу на Петроградскую сторону. Едет на трамвае своего маршрута - «шестерке». И к производственным обязанностям, можно сказать, приступает еще до того, как переступит порог проходной парка.

Шестой маршрут, может быть, не из самых продолжительных - от Детской улицы до Финляндского вокзала. Но проблем у него - выше крыши. Главная - пробки. В центре теперь это уже привычное явление. У шестого трамвайного маршрута они не в последнюю очередь связаны с неотрегулированностью транспортной схемы в районе Финляндского вокзала. Боткинская улица, улица Комсомола - водители шестого маршрута спокойно об этих участках говорить не могут. Если нет регулировщика, здесь можно застрять надолго. Регулировщика же нет нередко. В принципе, конечно, тут надо менять цикл светофоров, очень уж много нестыковок. Иначе для «шестерки» этот район, что твой Бермудский треугольник. Впрочем, все это предмет особого разговора.

Начальник шестого маршрута переехала в третий парк с небогатым «приданым» - 42 водителя и 35 кондукторов. Нужно же почти вдвое больше. Вопрос решается. И обязательно решится - уверена Надежда Алексеевна. Ей веришь. Сумеет собрать коллектив, сумеет сохранить его. В этом ей подспорье и многолетний опыт, и особый, чуткий, заинтересованный подход к каждому человеку.

Помните, читатель, в начале заметок было уточнение: став начальником маршрута, Надежда Алексеевна не перестала быть водителем. Не так уж часто подобное встречается. Так вот, она и по сей день сама водит трамвай. Сейчас это тридцатый маршрут - от того же Финляндского вокзала до Ржевки. Зачем это ей нужно? Сказано же было, для того, чтобы не растерять навыки непростого ремесла. Ну и не стоит скрывать, деньги семье нужны. Ей пришлось одной поднимать сына. Дело непростое. Артем никогда не чувствовал себя ни в чем обделенным. Но видел, как нелегко приходится матери. И старался не подвести ее. Школу закончил с медалью. Поступил в университет путей сообщения. Сегодня сын помимо учебы успевает работать. Понятно, заработки его пока невелики. И все же - подспорье. Живут они, увы, как и двадцать лет назад, в «проблемной» коммуналке, мечтают об отдельной квартире.

«Но, похоже, мечте этой не суждено сбыться, - говорит Надежда Алексеевна. - Не угнаться нам за нынешними ценами никак. Так что работает она в будни начальником маршрута, а в выходные и праздники нередко рядовым водителем. Да, работа в праздники - тоже дело привычное. Вот за все 32 года, может быть, только один

раз и встретила Новый год за праздничным столом. А так все новогодние ночи на маршруте. В этом году у нее были даже «трудовые каникулы» все девять дней провела на линии. И не только Новый год. И Восьмого марта тоже. «Все праздники мои!» смеется моя собеседница.

Слушаешь Надежду Алексеевну и невольно заряжаешься ее оптимизмом. Нет ставших уже привычными для нашего времени сетований на то, что кто-то ей чего-то недодал, обманул, что жизнь мимо прошла. Ведь чего только не обещали в прошлом наши правители. Один - коммунизм грозился построить, другой - отдельной квартирой каждую семью одарить. Что получилось? Как жила семья Милежко в коммуналке, так там и осталась. За обучение сына-медалиста пришлось поначалу платить. Про болезни и говорить не стоит: дорогое нынче удовольствие. В монологах же моей собеседницы ни упрека, ни обиды.

«Справимся, - говорит. - Водительских вакансий хватает. Да и охотников ехать на линию в праздники не очень много. Так что безработица мне не грозит».

Так и работает. Пять дней, полную трудовую неделю, на своем посту начальника маршрута, в парке. А в выходные частенько - на линии.

Не так давно отметила Надежда Алексеевна свой юбилей. Поздравлений, добрых слов услышала много. Но никто не заикнулся даже о заслуженном отдыхе, а ведь Надежда Алексеевна подошла к пенсионному рубежу. Все знают, пока есть силы, своему единственному жизненному маршруту Надежда Алексеевна Милежко не изменит.

Максим Шигапов

Героический фронтовой трамвай

Я его отчетливо вижу на пьедестале, высеченном из карельского гранита. Как знамя, гордо поднята на крыше его дуга. Вот сейчас она коснется проводов, оживет двигатель, и вновь помчится по стальной колее звонкоголосый и неутомимый труженик-трамвай! Труженик и воин!

... Нет пока такого памятника в нашем городе. Есть мемориалы и комплексы, увековечившие подвиги защитников Ленинграда. Стоят на пьедесталах танки, пушки, самолеты. Водружен на гранит и поднятый со дна Ладоги грузовик - один из тех, что возили нам хлеб по Дороге жизни. Но нет памятника фронтовому трамваю.

В осажденном Мадриде в 1937 году трамвай действовал лишь одну неделю. Стоило советским войскам весной 1945-го окружить Берлин, и движение на городских магистралях тотчас замерло. В Ленинграде из 900 блокадных дней трамвай трудился восемьсот одиннадцать! Так

разве он не заслужил право подняться на пьедестал?!

Бывший фотокорреспондент «Ленинградской правды» Давид Трахтенберг сделал мне в победном сорок пятом поистине царский подарок - вручил конверт с фотографиями, которые не попали на страницы газеты. И хотя фотографии были не совсем качественные, но снимки мне эти очень дороги. Я часто вынимаю их из конверта и, перебирая один за другим, вспоминаю ...

Осторожно пробирается между надолбами и противотанковыми «ежами» трамвайный поезд С бойцами, которых надо доставить на передовую. Единственный наш паровозик дотопотного вида тянет за собой вагоны с ранеными ... Разрушенные пути и изуродованные, расстрелянные почти в упор составы ... Застывшие под снегом трамваи и троллейбусы ... А вот и весна сорок второго - тысячи людей на улицах укладывают рельсы, очищают колею, монтеры вос-

становливают контактную сеть, вожатые, улыбаясь, принимают ручки контролеров; сейчас они займут свои места, включат моторы, и по рельсам помчатся трамвайные поезда, радуя и восхищая переживших трудную зиму ленинградцев ...

Я откладываю в сторону разбередившие сердце фотографии. Открываю окно, и в квартиру врываются шумы большого города. Откуда-то издаലെка доносятся трамвайные звонки. По 8-й Советской, где я живу, ходят только автобусы. Но мне так хочется увидеть своего давнего знакомого, что я тороплюсь на улицу ...

Дохожу до Суворовского, сворачиваю к 9-й Советской ... Еще сотня-другая шагов, и я на остановке 16-го маршрута. Вот и трамвай. Едем через весь город. Кто-то за спиной спрашивает:

- Скоро выходите?

- Нет, нет! Мне до конечной остановки ...

Из книги М. Х. Сороки «Фронтовой трамвай»

Русская Америка

В ноябре 2007 г. исполняется 140 лет с момента подписания договора о продаже Соединенным Штатам Америки территории Русско-американской компании, расположенной в заливе Аляска на острове Кадьяк и полуострове Кенай за 7,5 млн. долларов. Этот исторический факт породил много споров о целесообразности такого шага со стороны России, как во времена царствования Александра II, так и в более поздние периоды жизни нашей страны. Однако все сложилось, как сложилось тогда, и нельзя трактовать историю с позиции нынешних взглядов на те или иные события. В первой половине XVIII века в сугубо крестьянской России только зарождался капитализм. В 1745 г. появился первый атлас громадной территории России, и освоение новых территорий сулило купцам-предпринимателям большие доходы. Однако Дальний Восток, как и вся заполярная часть России, была труднодоступной. Ее освоение требовало больших расходов и отчаянного мужества мореплавателей, а сухопутных дорог там тогда не было. Начало русского освоения Аляски относится аж к 1570 г., но и первые карты этой земли появились после второй экспедиции Витуса Беринга 1732 г. В 1766 г. последовал указ Екатерины II о присоединении к России ближних Алеутских (Командорских) островов. Все это побуждало русских промышленников осваивать колониальные владения страны. Первое поселение купца Григория Ивановича Шелихова высадилось на острове Кадьяк в южной Аляске в 1784 г., а через семь лет императором Павлом I был подписан указ о создании там Русско-Американской компании по инициативе купцов Шелихова Г. И., Голикова и Мыльникова. Владения компании от 55 градусов северной широты до Берингова пролива, туда же входили Алеутские острова и некоторые другие. Надо сказать, что правительство России всячески поддерживало такие начинания, помогало деньгами, имуществом. Награждало орденами и медалями освоителей, давало им чины и звания. Компания добывала на этих землях шкуры калана, продавали их китайцам, на эти деньги покупала у них чай и везла на продажу в Россию. Кроме того, компания исправно платила государству налоги. Доход же компании был тогда соизмерим с доходом самого государства. Она имела свой флаг, промысловый и торговый флот, хозяйственные и жилые постройки и монопольное право на торговлю с зарубежными странами. На службе компании находились военные офицеры, которые несли морскую службу, а также занимались охраной компании от пиратов, местного населения и других недоброжелателей. Выполняли они

и функцию пограничную, т. к. это была территория России. Общая численность поселения компании не превосходила трех тысяч человек. Местные алеуты и индейцы вполне дружески уж и вались с русскими, хотя тяжелый колониальный труд, в основном, падал на местное население. Главным правителем русских на Аляске с 1802 г. становится Баранов А. А., а с 1860 г. эта компания поступила в морское ведомство, руководимое великим князем Константином Николаевичем. Связь с Дальневосточными владениями России осуществлялась только морским путем, торгового флота тогда, практически, не было и для контроля деятельности компании приходилось снаряжать военные суда. В 1818 г. с экспедицией там побывал капитан Головин В. М. В своем рапорте руководству ведомства он отметил злоупотребления к местному населению со стороны компании, отсутствие регулярных финансовых отчетов, беззащитность со стороны контрабандистов и предлагал снять Баранова А. А. с должности и вообще избавиться от колонии на Аляске. Правда, в дальнейшем, когда он сам был назначен главой совета этой компании, он изменил свое мнение, но отдаленность и трудноконтролируемость самой компании склоняло руководство ведомства к принятию решения о ее закрытии. В разное время на территории этой компании побывали наши известные мореходы: адмиралы Нахимов П. С., Лазарев М. П., Крузенштерн И. Ф., Литке Ф. П., а также Лисянский Ю. Ф. и другие.

Обнаруженное в 1840 г. геологом Дорошиным золото на Аляске было очень в незначительных размерах и для промышленной добычи не годилось. Золото было в достаточном количестве в Калифорнии (русский форт Росс), но это уже другая история.

В Соединенных Штатах Америки в эти времена шла национально-освободительная война в течение 38 лет с Англией, закончившаяся в 1814 г. В 1803 г. Президент США Т. Джефферсон покупает у Франции южные колонии, в начале 1860-х годов заканчивается гражданская война севера с югом. Американцы ищут новые колониальные земли, военным путем оккупируют территорию Аляски, не встречая особого сопротивления местного населения. Надо помнить, что за весь этот период времени Россия, как и Франция, поддерживала Америку в ее действиях, хотя активно и не помогала. И когда русское правительство предложило продать эти территории, американские власти особой радости не проявили, учитывая большую отдаленность этих земель и суровость местного климата. Как они считали, к чему тратить деньги на какой-то «ящик льда». Но колониаль-

ные настроения вооруженных сил страны взяли свое и они согласились купить эти земли за 7,5 млн. долларов. На подписании акта передачи с российской стороны присутствовал последний правитель компании князь Максудов, представитель правительства капитан Пишуров и несколько военных офицеров. После поднятия американского флага земля и имущество компании перешло в ведение администрации США. Это событие как в России, так и в Америке прошло совершенно незаметно, и стали его как-то оценивать только почти через 100 лет. От этой акции сильно пострадали акционеры компании, которые враз потеряли все (имущество и свой капитал). Русское население компании первоначально осталось и продолжало работать, но когда они увидели бесчинства американских солдат над местным населением и все прочие плоды колониальной экспансии, в 1869 г. на русских судах все уехали в Россию. В основном, это были финны и шведы, но русского подданства.

Конечно, надо бы уточнить, что Россия никогда не владела и не продавала Аляску, тогда и слова-то такого не было. Она, т. е. Россия, совершила дружеский, интернациональный поступок и продала незначительную территорию русско-американской компании на нескольких Алеутских островах. Штатом США эта территория стала только после Второй мировой войны, а в середине XIX века - это была американская колония.

Полученные за продажу земель деньги аккуратно были доставлены в С.Петербург, за исключением 200 тыс. долларов, которые пошли на подкуп некоторых американских сенаторов и оформление документов. Оставшиеся деньги были направлены на строительство железных дорог России. В оправдание правильности принятого тогда решения о продаже столь отдаленных земель может служить еще и тот факт, что в 90-х годах XIX столетия, а в Америке вспыхнула «золотая лихорадка». России, конечно, было известно, что на самой Аляске имелись месторождения золота, но эти сведения секретились. Разъяренная толпа золотодобытчиков смела бы там все на своем пути, пострадали бы и владения компании. В 30-х годах прошлого столетия Япония стала захватывать Алеутские острова и американцам большого труда и жертв стоило их освобождение. Кроме этих русских поселений известна еще фактория Росс в Калифорнии, недалеко от Сан-Франциско, где и в настоящее время сохранен исторический музей бывшего русского поселения.

Ю. М. Львов

Побывайте в Ломоносове

Ораниенбаум - так называется станция железной дороги, а когда-то это название было и у города, который ныне носит имя гениального русского ученого, просветителя, поэта и художника Михаила Васильевича Ломоносова. Оно было присвоено городу в 1948 году.

Для переименования есть все основания: недалеко от Ораниенбаума в 1753 году Ломоносов основал фабрику художественных изделий из цветного стекла.

Застройка южного побережья Финского залива началась еще с 1710 года, когда шла Северная война. Петр I пожаловал эти земли своим приближенным. Всем строительством по отвоеванному у шведов Ижорскому краю заведовал генерал-губернатор «Питербурха», а позднее и всей Петербургской губернии А. Д. Меньшиков.

Полководец и правая рука Петра I в государственных делах, он руководил закладкой Петропавловской крепости на Заячьем острове, а потом осуществлял постройку крепости на острове Котлин.

За заслуги перед Отечеством Петр I щедро одаривал Меньшикова, и тот строит для себя сразу несколько резиденций: одну в Усть-Ижоре, другую вблизи Стрельны - Фаворит и в Петергофе - Монкураж.

Не так далеко от Котлина, на берегу Финского залива, и возникла небольшая мыза Меньшикова, которая спустя некоторое время стала называться Ораниенбаумом. Здесь останавливался царь во время своих частых поездок на строительство мощной морской крепости - Котлин.

Впоследствии, когда каждый город России получил свой герб, изображение померанцевого дерева с его ярко-желтыми плодами, похожими на апельсины, вошло в герб Ораниенбаума.

Город берет свое начало несколько восточнее резиденции Меньшикова, из деревни, где жили крепостные крестьяне и мастерские люди. Они то и возвели ансамбль Большого дворца на Меньшиковской усадьбе. Городом Ораниенбаум стал в 1780 году.

Земли Ижорского края вблизи Петербурга - холмистые и живописные - были удобны для летних резиденций. В этой сухой, высокой

местности возникли Царское Село и Гатчина.

В дворцово-парковый ансамбль Ораниенбаума входят три ансамбля. Это ансамбль Большого (Меньшиковского) дворца, ансамбль Петерштадт и ансамбль Собственная дача с ее главными постройками - китайским дворцом и павильоном катальной горки.

Художественные памятники Ораниенбаума - дворцы и парки - единственные в наших пригородах, которые не находились на оккупированной территории в годы Великой Отечественной войны. Но очень долго они не реставрировались. Время постепенно делало свое дело: нужны большие средства, чтобы восстановить их в былой красоте. Но зато каждый камень здесь дышит историей, прошлым.

Большой дворец сохраняет в основном свой внешний облик, полученный еще в петровское время. Большой дворец формировался на протяжении шести десятков лет. Его создание связано с именами многих зодчих и талантливых мастеров-исполнителей. Это - Растрелли, Ринальди, Земцов. Им удалось, сохраняя основной замысел и стилистическое единство памятника, придать ему законченную композицию.

Интерьеры Большого дворца в течение двух веков, конечно же, претерпели значительные изменения. Поэтому особую ценность представляет то, что сохранилось до наших дней от первой четверти века.

Когда-то интерьеры были отделаны изразцами, тканями, тисненой кожей, росписями, мрамором - это мы узнаем по описям имущества, составленным в связи с опалой Меньшикова.

При Меньшикове во дворце была «Мраморная палата», Аудиенц-камера и Столовая. А еще - в галерее, ведущей к Японскому павильону, находилась Турецкая мыльня. Особой пышностью отличалось убранство церкви, которая располагалась в западном павильоне дворца.

В сентябре 1727 года закончился первый этап строительства Большого дворца, длившийся 17 лет. А в 1728 году дворец опального Меньшикова передают в ведение Канцелярии от строений. Но уже в 1730 году в связи с возвращением императорс-

кого двора в Петербург, Канцелярия от строений поручает архитекторам М. Земцову и И. Мордвинову произвести в Большом дворце и гавани ремонт.

В 1737 году дворец переходит в ведение Адмиралтейств - коллегии, в нем предполагается создать морской госпиталь.

В 1743 году императрица Елизавета дарит Ораниенбаум племяннику Петру Федоровичу - будущему Петру III. И начинается уже второй этап строительства дворца. Средства, отпускаемые на строительство невелики и поэтому пышностью строительство не отличается.

Архитектор Растрелли вносит существенные изменения в решение террас, вводит в композицию дворца декоративные элементы. Созданные заново интерьеры дворца были с присущим Растрелли размахом и фантазией.

Начиная с 1762 года и почти на протяжении двух десятков лет работы велись в Большом дворце по проектам и указаниям уже другого архитектора - А. Ринальди.

В 1792 году дворец передают Морскому кадетскому корпусу, а предметы убранства и паркеты вывозят. В первой трети XIX века интерьеры дворца обновляют архитекторы - В. Стасов, К. Росси, Л. Руска. Это был период владения дворцом и вообще Ораниенбаумом великих князей Александра Павловича, а затем Михаила Павловича.

Во второй половине XIX века Ораниенбаумом владеют родственники царя - герцоги Мекленбург - Стрелицкие. Их семья владела дворцово-парковыми ансамблями Ораниенбаума до 1917 года.

В годы Великой Отечественной войны Большой дворец получил повреждения. Начиная с 1946 года, в нем велись консервационные работы, а в 1953-1954-х годах были разобраны постройки над западной галереей северного фасада и застеклена терраса южного, искажавшие внешний облик дворца.

С 1975 года ведутся большие работы по восстановлению дворца. Внутренние помещения восстановлены пока не полностью.

Перед северным фасадом Большого дворца раскинулся регулярный Нижний сад. Он был заложен спустя два года после начала строительства

дворца. Нижний сад Ораниенбаума - один из первых регулярных садов России, он создавался трудом крепостных работных людей.

До 1728 года перед дворцом был создан партер из трех цветников, фонтаны и трельяжные решетки, уютно ограждавшие скамьи. Зеленый массив составляли местные породы деревьев и кустарников.

Растрелли проложил центральную аллею как продолжение дворцовой лестницы. Аллея делила сад на две симметричные части.

До середины XVIII века в Нижнем саду были деревянные статуи, затем сад украсили мраморной скульптурой. Ее привезли из Италии. В оранжереях и теплицах Нижнего сада иноземные садовники и русские крестьяне выращивали различные экзотические растения, фрукты, овощи и цветы.

Были в Нижнем и фонтаны. На середину XVIII века приходится расцвет сада. Но к началу следующего века Нижний сад уже изменил свой характер. В начале XX века в саду сохранилась центральная аллея и появились газоны с клумбами. Во время войны 1941-1945-го годов сад сильно пострадал. Нижний сад реставрируется и до сих пор как памятник - музей садового искусства, дающий пример общей композиции парка середины XVIII века.

Замечательная ограда ансамбля Большого дворца. Соединив флигеля, она придавала завершенность всей композиции. Ворота в ограде Нижнего сада четверо. Двое расположены по центральной оси Большого дворца, со стороны северного и южного

фасадов. А двое других - с востока и запада. Монументальность воротам придают столбы - пилоны. Одновременно возводились и ворота.

Ансамбль Большого дворца и его северный фасад, обращенный к заливу, с востока и запада завершали два одинаковых здания. У восточного конца ограды нижнего сада - Оранжерея, а у западного края - Картинный дом. Оранжерея не стало в XVIII веке, а Картинный дом сохранился до наших дней. Это одноэтажное каменное здание с мезонином.

Верхний парк делит на две части речка Карость. В восточной находится Петерштадский ансамбль: а в западной - Собственная дача.

Эти ансамбли сооружались в 1762-74-м годах. Это третий период дворцового строительства в Ораниенбауме ЦСЛИКОМ связан с именем А. Ринальди.

В 1756-1762 годах на правом берегу речки Карость создается небольшой городок, строится маленькая крепость «О пяти бастионах, вооруженных 12-10 чугунными пушками». Крепость окружают земляные валы с брустверами, обводят рвами, наполненными водой, устраивают подъемные мосты. Петр 111 считался Комендантом этой крепости, названной Петерштадт, а его голштинцы составляли гарнизон крепости.

Одновременно с возведением крепости шло строительство дворца Петра 111. Его окружал Петровский парк, который сохранил свой облик до наших дней и считается одним из лучших образцов небольшого по размеру пейзажного парка в России.

Вы можете погулять и по Верхнему парку, он огромный, занимает территорию около 160 гектаров. Состоит парк из нескольких исторически сложившихся частей - Петровского парка, Собственной дачи и парка, который расположен между ними. Он как бы объединяет их воедино. Работы по созданию парка стали проводить еще при Меншикове. Все водоемы были созданы в XVIII веке, говорят, что они почти полностью сохранились до сегодняшнего дня.

Конечно, за одно путешествие вы вряд ли сумеете осмотреть все достопримечательности Ломоносова. Мы постараемся хотя бы наметить ваш маршрут.

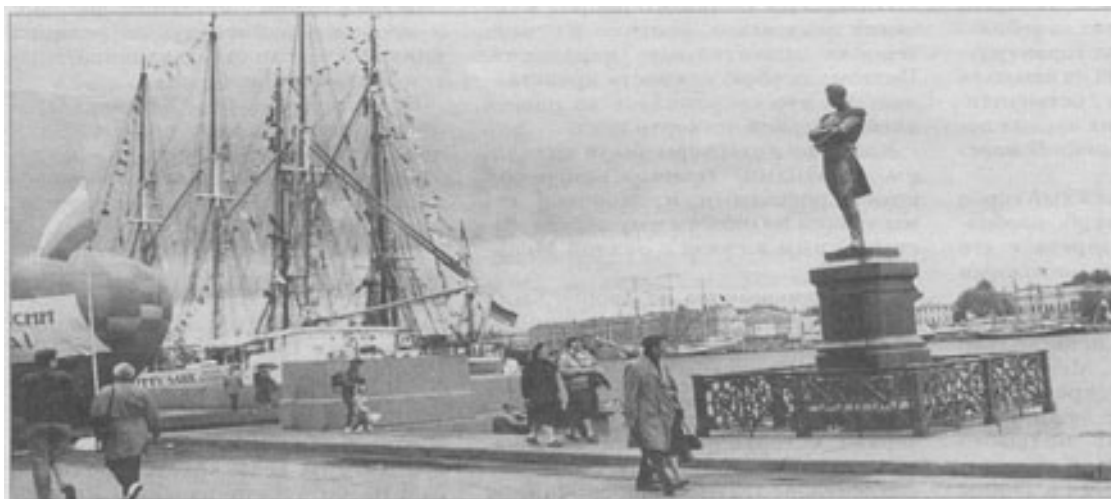
Надеемся, что вы не сумеете пройти мимо великолепного дворцово-паркового ансамбля Собственной дачи. Архитектор А. Ринальди.

Его детищем является и Китайский дворец, первоначально его называли еще Голландским домиком. Строился дворец не так уж и долго - 6 лет, в 1768 году строительство его уже закончили. Богатство и красоту его залов описывать просто бесполезно - это надо видеть.

Может быть, вы навесите павильон Кательной горки, он очень наряден. Он был частью огромного ансамбля Собственной дачи. Идея создания таких горок восходит к традиционному народному развлечению - катанию с ледяных гор. Такая кательная горка есть и в Царском Селе. Но в Ломоносове это было самое крупное и сложное сооружение.

Создание художественных памятников Ораниенбаума можно считать творческим и трудным подвигом. В строительстве принимали участие не только известные зодчие, скульпторы, художники и мастера прикладного искусства. Их замыслы претворяли в жизнь безвестные крепостные и вольные мастеровые люди, имен которых мы никогда не узнаем.

Подготовила
Ольга Новикова



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. Саякт-Петербург,
ул. 3. Россия, д. 1/3. Ком. 205, 209
И.о редактора: Валерий Межонный
Тел. редактора: 710-44-93
Сотрудники: 494-89-54

Отпечатано
в типографии «Победа»
197101, СПб, Петроградская наб. 34
Тел.: 703-35-24
E-mail: vit-print@mail.ru

Комп. верстка:
Елена Рассадникова

Подп. в печать 19.04.2007 г.
Тир. 2000 экз. Зак. № 243