



29 сентября 1907 г. открыто трамвайное движение в нашем городе

1907



2007



Летопись века

ПЯТЫЙ ТРАМВАЙНЫЙ

На заседании Городской Думы Санкт-Петербурга 19 декабря 1912 года был одобрен проект строительства Ланского трамвайного парка на Сердобольской улице.

В 1913 - 1915 г.г. по проекту архитектора, преподавателя института гражданских инженеров А. А. Ламагина сооружается административное здание, осуществляется прокладка путей и контактной сети парка. Парк проектировался и строился тупиковым с 24 путями в депо, в расчёте на 192 двухосных вагона, с одним въездом и выездом на Сердобольской улице.

Для начала работы в парк были доставлены 79 моторных и 45 прицепных вагонов с оборудованием «Вестингауз». 24 сентября 1917 года Ланской трамвайный парк Петроградских городских железных дорог вступил в строй. Впервые из парка вышли на линию 15 поездов.

Гражданская война, революционные события привели к тому, что в период с 1917 по 1922 г.г. трамвайное хозяйство города Петрограда находилось в упадке. Поэтому было принято решение в 1922 г. парк законсервировать.

В ознаменование 5-й годовщины Октябрьской революции Ланской трамвайный парк был переименован в трамвайный парк имени Михаила Ивановича Калинина.

В 1926 г. Ланской парк возобновил свою работу. На смену старым стали поступать вагоны отечественного производства «МС»-двухосные Коломенского, Мытищенского, Путиловского заводов.

Большим событием для парка и пассажиров было строительство трамвайных путей и открытие трамвайного движения по Выборгскому шоссе в Озерки, а затем в Парголово.

В тридцатые годы в красном уголке трампарка работал клуб «Профинтерн». Большим успехом у зрителей пользовались спектакли «Без вины виноватые», «На бойком месте». Тогда же выходила многотиражная газета «Красный трамвайщик». Была смонтирована и введена в эксплуатацию местная телефонная станция. В ту пору большую поддержку среди калининцев нашло стахановское движение. Был поддержан почин вагоновожатого парка имени Коняшина И. Собакина -

повести борьбу за высокую скорость, безопасность и регулярность движения, повышать техническую грамотность. Это движение продолжалось многие годы.

За период блокады Ленинграда 330 рабочих и служащих парка умерли и пропали без вести. Их имена занесены в Книгу Памяти. 15 апреля 1942 г. в блокадном городе на улицы вновь вышли трамваи. Из Калининского парка поехали поезда девятого маршрута «Политехнический институт - Порт», а несколькими днями позже был возрожден двадцатый маршрут: "Озерки - площадь Искусств». К концу 1944 г. работниками парка было отработано на восстановительных работах по возрождению Ленинграда 31 640 часов. Проведено работ на сумму 188300 рублей, восстановлено 64 вагона.

В послевоенные годы постоянно обновляется подвижной состав, прокладываются новые маршруты, решаются социальные вопросы. 30 августа 1955 г. Ленинградский облисполком утверждает отвод земли под пионерский лагерь. 19 мая 1959 г. пионерский лагерь на пригородной станции Пери передаётся на баланс трамвайного парка имени Калинина. Ежегодно в лагере «Зарница» отдыхали в три смены почти две тысячи ребят.

В 1956 г. началась замена двухосных вагонов «МС» на четырёхосные типа «ЛМ-49 + ЛП-49». В 1959-м в Калининский парк начали поступать первые вагоны ЛМ-57.

В 1960 г. чугуно- и меднолитейные мастерские были реорганизованы в литейный цех, который выполнял за минувшие годы немало ответственных заказов для города. Были изготовлены перила для Каменноостровского, Ушаковского и Египетского мостов, лестничные украшения для Дворца труда, решётки для балконов многих старых домов в центре города.

В 1973-м создано новое подразделение парка - служба безопасности дорожного движения. В том же году был проведён первый конкурс профессионального мастерства молодых водителей.

(Продолжение на 2-й стр.)

Летопись века ПЯТЫЙ ТРАМВАЙНЫЙ

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

В 1990 году выпущен первый поезд из вагонов ЛМ-68М. 15 августа того же года на линию вышел первый сочлененный вагон ЛВС-86К. В том же году была проведена большая работа по внедрению группы АСУ с использованием персональных компьютеров. В течение нескольких лет была полностью компьютеризована работа отдела эксплуатации, бухгалтерии, планово-экономического, технического отделов, службы безопасности, отдела кадров. В 1992 г. началась эксплуатация вагона ЛВС-86Т с тиристорно-импульсной системой управления. Тогда же создан экспериментальный участок с механическими ма-стерскими.

Решением Малого совета Санкт-Петербургского Совета народных депутатов от 6 июля 1993 г. было восстановлено историческое название - Ланской трамвайный парк. В 1993 г. проведена большая работа по проектированию, прокладке теплотрассы и пе-

ревода парка на центральное теплоснабжение. Проведена реконструкция первой очереди наружного освещения парка. На следующий год заменен трансформатор на подстанции с 320 на 420 кВт.

Распоряжением мэра Санкт-Петербурга от 28.03.1994 парку придан статус обособленного структурного подразделения - Трамвайный парк №5.

24 сентября 1997 г. Трампарк № 5 праздновал свое 80-летие. Территория его составляла 7,5 гектаров. В парке работало более 800 человек, из них около 300 - водители. В инвентаре парка было 212 пассажирских вагонов, из них 136 - вагоны ЛМ-68М и 76 вагонов ЛВС разной модификации. Парк обеспечивал перевозку пассажиров на 11 маршрутах, в основном в наиболее напряжённой северо-западной части города. В среднем вагоны парка пробегали в месяц 800 - 850 тысяч километров. Это был один из ведущих парков города по объёму пассажиро-перевозок.



ПАРК



О сегодняшнем дне парка беседа с директором М.П. Егоровым

- Михаил Петрович, в этом номере мы продолжаем Летопись века петербургского трамвая. Ваша доведена только до 1997 года. Тогда Ланской парк праздновал свое 80-летие. Прошло 10 лет.

Пятый парк остаётся одним из ведущих в городе по объёму пассажирских перевозок. Мы по-прежнему занимаем территорию в 7,5 гектаров в исторической части Санкт-Петербурга. Из прожитых десяти лет прежде всего нужно выделить 2003-й. Именно тогда в связи с упразднением Шестого трамвайного парка его основное имущество было передано нам. Мы приняли на работу водителей, кондукторов, специалистов по ремонту подвижного состава, большую часть инженерно-технических работников. В 2004 году началась эксплуатация нового типа подвижного состава-вагона «ЛМ-99К». Были, конечно, изменения и в маршрутной сети. Так, в 2002 году мы начали обслуживание маршрута № 21, тогда он следовал от улицы Жени Егоровой до железнодорожной платформы «11-й километр». В самом конце того же 2002-го было начато обслуживание маршрута № 19 «Лахтинский Разлив - платформа «11-й километр». В следующем 2003-м

Ланской парк начал обслуживание маршрутов №№ 26 и 48.

- Раз уж речь зашла о маршрутной сети, расскажем о ней обстоятельнее. Десять лет назад у Пятого было 11 маршрутов. Во многих парках за последние годы произошло очень большое сокращение.

- Мы практически обошлись без потерь. Сегодня маршрутов у нас девять. Все они пролегают в густонаселённых районах северо-западной части города - Калининском, Выборгском, Приморском. Здесь продолжается интенсивное строительство, за последние годы открылись станции метро «Чкаловская», «Старая Деревня», «Крестовский остров». Маршрутная сеть Ланского парка обновлялась с учётом новых пассажиропотоков. Потери? Полностью прекращено трамвайное движение на Крестовском острове. Закрыта конечная станция «Приморский парк Победы». 40-й ходит по усечённому маршруту. О доходности его речи нет. А ведь когда-то он проходил через весь город от конечной станции «Ручьи» до улицы Кораблестроителей. Это было одно из самых доходных направлений ленинградского трамвая.

- И надо забыть знаменитые трамвайные поезда, которые следовали на Крестовский остров со всех кон-

НУЖЕН ГОРОДУ

цов города с табличкой «Стадион имени Кирова» в те дни, когда играл «Зенит»...

- Строится новый стадион. Но болельщики на матчи «Зенита» будут добираться уже только на метро.

Объём перевозок остался прежним. Сейчас строится конечная станция «Улица Шаврова» с пунктом технического обслуживания. С её вводом значительно уменьшится холостой пробег вагонов. Водители здесь будут заступать на смену. Здесь же будут проводиться неотложные ремонтные работы.

- Об обновлении путей. Дело это нужное. Но оно всегда связано с закрытием движения.

- Пути постоянно обновляются. Сейчас идут работы на Стародеревенской улице, проспектах Просвещения, Энгельса. В связи с этим изменены трассы 18-го, 61-го, 21-го. Не так давно серьёзное закрытие пережил 55-й маршрут. Новые пути нужны. Новые пути означают: мень-

ше сходов, меньше задержек движения, лучше сохранность подвижного состава.

- Но и на новых путях зачастую эксплуатируется отслуживший свой век подвижной состав. Как с этим обстоит дело?

- Инвентарь парка сегодня - 169 вагонов. ЛВС и ЛМ примерно поровну. Маленькие четырёхосные ЛМ, их у нас 56 единиц, служат уже двадцать и более лет. 5 единиц ЛМ99К достаточно, работают три года. Основа парка - вагоны ЛВС, их около сотни.

В отличие от других парков наша ремонтная база рассчитана только на решение собственных проблем. Увы, база не из новых, депо старое, современным оборудованием похвастаться тоже не можем. Есть такой показатель: количество технической неисправности на пробег вагонов. По этому показателю мы среди лучших.

Заслуга наших специалистов-ремонтников. И прежде всего начальника цеха «Про-

филакторий» Сергея Юрьевича Шорохова, главного механика Вячеслава Александровича Платонова. Хочу отметить также мастеров слесарей Алексея Андреевича Тимошенко, Юрия Ивановича Зошука, Николая Васильевича Беляева, электриков Александра Борисовича Капралова, Александра Сергеевича Бехтерева, Виктора Васильевича Полянского, Андрея Анатольевича Табалихина, столяра Анатолия Михайловича Масляникова.

В разговор вступает заместитель директора по эксплуатации Татьяна Николаевна Ладик.

- Я в парке работаю 29 лет. Так вот до сих пор в коллективе трудятся люди, которых я застала в парке, когда пришла. Часто на конечных станциях выясняю: есть ли претензии к нашим работникам. Ответ почти всегда одинаков - претензий нет. Назвать хочется многих. Но начнём с ветеранов. Больше 30 лет водит трамвай Анатолий Степанович Туголуков, Виталий Васильевич Машковский, Нина Николаевна Смирнова, Владимир Юрьевич Петров, Ольга Станиславовна Баннова, Нина Борисовна Дворецкая, водитель-наставник Василий

Георгиевич Великанов, водитель служебного трамвая Геннадий Александрович Романцов. Все они давно трудятся в нашем парке. Об уровне профессионализма наших водителей скажет и тот факт, что из года в год они становятся победителями городских конкурсов. Среди них есть свой ветеран. Это - Сергей Александрович Кобышев, он стал лучшим по профессии несколько лет подряд. Из молодых нужно выделить Максимилиана Шмакова, Александра Калининского, Анну Болдыреву. Команда Ланского парка в городе всегда была в числе лучших.

Директор парка, его заместитель подвели итог нашей беседе:

- Главная задача Ланского парка - обеспечить в полном объеме пассажироперевозки. Каких-то дополнительных грузов у парка сейчас нет. Мы не занимаемся ремонтными работами для других парков. Ритмичная, чёткая работа по перевозке пассажиров - наша основная задача. И мы с ней справляемся. Парк нужен городу. Парк будет стоять. В своём завтрашнем дне мы уверены.

Беседовал Максим ШИГАПОВ

ПРОШУ СЛОВА

Б последнее время на трамвай стали обращать больше внимания. Это и понятно, приближается юбилей - 100 лет трамвайному движению в С.-Петербурге. Стали ремонтировать пути, за год делается то, что не делалось за последние пять лет. Чиновники всех рангов наперебой проявляют своё понимание и участие в нашей тяжелой работе. Сразу появились средства на наши нужды, многие хотят быть причастными к нашей работе. Приблизительно это звучит так, что если бы не они, то трамвайное движение практически развалилось или совсем ушло в небытие. Хотя из года в год в городе сокращается Трамвайное движение и маршрутная сеть. Бот бы чиновникам на деле, а не на словах помогать нашему транспорту, который экологически чистый и более безопасный, по сравнению с коммерческим транспортом, где редкий день проходит без аварий, а то и жертв. Самая последняя новость: намеченное повышение заработной платы для водителей ГУП города, озвученное губернатором Б.И. Матвиенко. Все, от Законодательного собрания до Комитета по транс-

порту стали решать эту нелегкую проблему. Хотя профсоюзная организация каждый год говорит о низкой заработной плате работников нашего предприятия. Чиновники, как в Смольном, так и в Комитете по транспорту, знают о наших проблемах, касается это заработной платы или технического оснащения предприятия.

Б последнее время много говорят о предстоящем повышении зарплаты, но, к сожалению, это повышение не принесет морального удовлетворения многим нашим работникам.

В конце июня ЗакСом были приняты поправки к бюджету города на 2007 г., где было записано, что повышение заработной платы предусмотрено только для водителей ГУП. Не спорю, да наверно и никто оспаривать не будет, что водители трамвая и троллейбуса являются главным звеном, без которого само существование предприятия не имело бы смысла. Но существуют и другие не менее важные категории, и если повышать зарплату, то всем, так как мы живем и работаем одним коллективом, не хорошо разделять его на лучших и худших, будет ущемляться право других членов профсоюза на увеличение зарплаты, что, несомненно, приведет к расслоению коллектива.

Сейчас самая главная задача: с наименьшими потерями выйти из создавшейся ситуации.

Нам пишут

Повышение зарплаты только водителям может привести к тому, что предприятие рискует потерять еще многих своих работников. Так что нужно основательно о них подумать, если мы хотим, чтобы наше предприятие процветало. Необходимо думать о буднях, которых несравнимо больше, чем праздников и юбилеев. Я считаю, что зарплата должна быть повышена всем работникам нашего предприятия. Это можно сделать одним из более подходящих способов: первый - это когда повышение получают все, скажем на 25%. Второй - когда водители трамвая и троллейбуса на 25%, а другие работники на 10 - 15%, тогда повышение пройдет всем, и не будет возникать споров и вопросов, почему одни получили повышение, а другие нет. А потом, чтобы не было разговоров в будущем, надо разработать план повышения заработной платы так, чтобы он устраивал всех: и работников, и работодателя. А самое главное, чтоб эти «подарки» были не к праздникам, а постоянными, так как мы живем не вчерашним днем, а идем вперед, а наша зарплата до сих пор вынуждена догонять цены, как это сейчас, к сожалению, происходит. И тогда не нужно будет думать, и спрашивать, почему у нас так мало работников и почему никто не хочет идти работать на наше предприятие.

А. ОРДИН. Член профкома т/л №3

НИЧТО НЕ ЗАБЫТО

*«И современники, и тени
В тиши беседуют со мной.
Яснее стало ощущение
Шагов истории самой»*

Четверостишие Я. Смелякова вполне могло стать эпиграфом к экспозиции музея Ланского парка. Открылся он в канун 40-летия Великой Победы - 6 мая 1985 года. Все собрание размещалось в двух комнатах. Во время празднования 70-летия парка он поменял адрес, занял куда более просторные помещения. За минувшие годы экспозиция расширилась. Но, видимо, те, кто отвечал за работу музея, взяли себе за правило мудрую истину - история не переписывается. На стендах представлены страницы жизни великого города, который за три с небольшим века своей истории четырежды менял имя. Не миновала сия доля и парк. Открывался он

как Ланской. В течение 70 лет носил имя Калинина. В июле 1993 г. по инициативе работников ему возвращено прежнее имя, а затем по распоряжению первого мэра Санкт-Петербурга от 28 марта 1994 г. в общем раскладе получил свой порядковый номер Трамвайный парк № 5. Все эти вехи его судьбы отражены на музейных стендах. «От конки до трамвая» - начало летописи городской железной дороги. «Наша родословная» - о послереволюционных годах. «Никто не забыт и ничто не забыто» - о времени суровых испытаний.

В разные годы музеем занимались

разные люди. Сейчас экспозиция предмет забот водителя-наставника по техническому обучению А. Д. Антонова. Александр Давыдович, выйдя на армейскую пенсию, закончил курсы водителей, больше 10 лет в парке. Интерес к прошлому у него всерьез. Планы по расширению экспозиции парка тоже серьезные. Да и как иначе, ведь для Пятого трамвайного этот год вдвойне юбилейный. 24 сентября трудовой коллектив будет праздновать 90-летие со дня открытия Ланского парка. А через считанные дни вместе со всем городом отметит вековой юбилей петербургского трамвая.



ЕЛЕНА АЛЯБЫШЕВА, ВОДИТЕЛЬ

Так представилась моя собеседница. Работает много лет в Пятом парке. И день-деньской её аккуратную, собранную, подтянутую видят тысячи жителей Лахты. Те, кто добирается от улицы Савушкина до станции метро «Старая Деревня». Причём, встречи эти происходят дважды в день - в утренний час пик и в вечерний.

Заместитель директора парка по эксплуатации Татьяна Николаевна Ладик разъяснила: у Алябышевой разорванный график. Она водит трамвай по 19-му маршруту от конечной станции «Лахтинский разлив» до конечной станции «Платформа 11-й километр» только в часы пик. Утром с шести до десяти. После обеда - с 15 до 19. Это то время, когда жители Лахты нуждаются в её маршруте. Утром, кто чуть свет, а кто попозже для того, чтобы добраться на свой завод, в офис, институту, школу. После перерыва Елена Алябышева выводит трамвай вновь за ворота парка в те часы, когда в школах, техникумах, а чуть позже в вузах заканчиваются занятия. Час-другой пройдёт. И поедут домой те, кто отстоял трудовую смену за станком, ещё позже - конторские служащие, творческая интеллигенция.

Елена Борисовна признается честно: работать водителю в последние годы стало значительно сложнее. Ведь раньше по очень многим позициям у трамвая было преимущество. А сейчас - зачастую кто первый встал на рельсы, тот и едет. Помех на маршрутах у вагоновожатых теперь куда больше, чем было, к примеру, в 1984-м.

- Почему в 1984-м?

- Да потому, что именно тогда я начала работать ... А было дело так. Родилась и выросла Елена Борисовна в городке с замечательным именем Осташков. После окончания школы приехала в Ленинград. Поступила в ПТУ № 112. Там в ту пору готовили водителей трам-

ваев. Десять месяцев интенсивных занятий в учебных классах, практика в парке и вот ты уже водитель справками. Алябышева получила распределение в Калининский парк. Начинала на 22-м. Знаменитый 22-й маршрут нынешним, конечно, не чета. Даже представить его путь следования непросто - от Приморского парка Победы, что на Крестовском острове, до больницы имени Мечникова. Около двух часов в один конец! Впрочем, те маршруты, на которых доводилось трудиться позже, тоже вполне соответствовали масштабу мегаполиса, 32-й - от станции Ручьи до Малой Охты. 20-й - от Суздальского проспекта до Стремянной улицы, это практически в паре кварталов от Невского проспекта. 46-й - от Тихорецкого проспекта до улицы Коллонтай, что в Весёлом поселке. 40-й ей достался в усечённом виде. Этот «усечённый» у новичков-водителей тоже вызовет удивление - от станции Ручьи до улицы Кораблестроителей, что на Васильевском острове.

Что после этого её нынешний девятнадцатый продолжительностью двадцать минут? Одно слово - подвозка.

Елене Борисовне моя ирония не понравилась:

- Так ведь нужна и подвозка. Появилось много новых станций метро. Та же «Старая Деревня». А город ушёл ещё дальше и до метро тоже нужно как-то добираться ...

Кто бы спорил, уважаемая Елена Борисовна. Конечно нужно. И для того, чтобы в шесть утра ваш трамвай был на линии, вы уже много лет встаёте в три часа. Вот только, извините, не знаю как сказать - утра или ещё ночи. В мае-июле можно это время и утром назвать. А в декабре-феврале, конечно, глубокая ночь. Глубокой ночью встаёт водитель Алябышева. Добирается в парк. Проходит медосмотр. Занимает место в

кабине. И вот они уже ее первые пассажиры - утренний народ.

За минувшие 23 года сколько всего было! Менялись не только маршруты. Менялись типы вагонов. Помнит, как непросто шёл, как тогда считал ось, переход на прогрессивный бескондукторный метод. Водители тогда торговали пачками талонов, которые нужно было прокомпостировать. Увы, в смутную пору конца девяностых от прогресса пришлось отказаться. Понадобились кондукторы. Кто только тогда ни работал в этом качестве! И вчерашние инженеры, попавшие под сокращение в родных НИИ, даже преподаватели вузов... Недостатка в кондукторах парки не испытывали. Всякая работа была в цене, лишь бы не задерживали зарплату. А сейчас в Пятом парке, впрочем как и во всех других, некомплект кондукторов - пятьдесят процентов. Выходить из непростой ситуации приходится по пословице «голь на выдумки хитра». В двоянных поездах один кондуктор на два вагона. Пришлось вспомнить и бескондукторный метод. Карточки проверяет и билеты продаёт водитель. Тут уж многое зависит не только от мастерства, но и от сноровки человека. Говорят, есть среди водителей и такие, что нечисты на руки-деньги в карман, билеты не отрывают. Это не о Алябышевой. Она редко возвращается с выручкой меньше тысячи рублей. А если с планом не получается, переживает. Характер у неё такой, что тут поделаешь.

- Разорванный график - самый сложный, - рассказала Татьяна Николаевна Ладик. - На другом водителе отработал смену и ушёл. А тут весь день занят работой. Поднялись вы в три, в шесть вагон на конечной. В десять уже как бы свободны. Но только как бы. В 15 часов надо быть снова на линии. И выходит, что рабочий, нет, трудовой день ваш длится с трёх до 19.00 все шестнадцать часов. Не все выдерживают такой ритм. А Елена Борисовна трудится так уже пятнадцать лет.

Бывает, закончив смену, водитель Алябышева не ждёт служебного транспорта, идёт к себе на «Лесную» пешком. Сорок минут неспешной ходьбы. Идёт вечерней улицей красивая женщина. Стройная, подтянутая, с ухоженным лицом, с причёской - будто только что из салона.

Профессия у Елены Борисовны Алябышевой очень важная и очень городу нужная - водитель трамвая.

Максим ШИГАПОВ





«Погнался поп за дешевизно», - саркастически заметила жена, когда я позвонил ей из московского аэропорта «Внуково» и сообщил, что четвертый час сижу в ожидании своего задержанного рейса. Действительно, погнался: услышал про первого российского «низкобюджетного авиаперевозчика» - компанию «Скай Экспресс» - и решил прилететь из столицы за те же деньги, что стоил бы билет на поезд, и ночевать уже дома, а не в вагоне. Как бы не так, переночевать дома не удалось ...

«В связи с неприбытием самолета и необходимостью его подготовки вылет задерживается», - сообщали во «Внуково» в ответ на вопросы разъяренных пассажиров. Почему мог «не прибыть» самолет, который, как автобус, курсирует между Москвой и Петербургом, и где он застрял на три с половиной часа, оставалось загадкой. О катастрофе, слава богу, не сообщалось. Воздушное пространство - не автомобильная трасса: «пробки» тоже исключались. Ну не «готовить» же самолет надо столько времени! Как я прочитал в соответствующей рекламе - правила компаний, организующих дешевые рейсы, подразумевают, что между посадкой самолета и его взлетом проходит не более 25 минут.

В общем, вместо половины девятого вечера мы вылетели только в полночь, повторяя (кто про себя, кто вслух) разные хорошие слова в адрес «Скай Экспресс» и ее дешевых билетов: более дорогие рейсы «Пулково» или «Аэрофлота» на моей памяти на такое время не задерживались. Прибыли на берега Невы, соответственно, в двадцать минут второго. С чем друг друга и поздравили: метро, как известно, работает только до полуночи. Автобусы заканчивают работу еще раньше. Такси требует соответствующих расходов. Впрочем, мне и такси или «частник»

не помогли бы: имею счастье жить на Васильевском острове, а до разводки Дворцового моста и моста Лейтенанта Шмидта оставалось десять минут. Подозреваю, что такой «островитянин» был не я один, да и Васильевский не единственный «обитаемый остров» в Петербурге, есть еще Крестовский, Каменный, Петроградская сторона ...

Правда, мне еще повезло: вместо того чтобы печально сидеть в аэропорту до утра, удалось найти «убежище» у коллеги, живущей около площади Победы, и уже к семи утра добраться до дома, где надо было быть, что называется, кровью из носу: жена со старшим сыном утром уезжали отдыхать, и хотелось их проводить. А пока ехал домой, задумался: а почему, собственно, так специфически работает общественный транспорт?

Почему всю ночь не работает метро? Более того, некоторое время назад оно работало до часа ночи, а теперь - только до полуночи. Почему не ходят - хотя бы и с большим, чем днем, интервалом - автобусы? Разве городской администрации неизвестно, что и ночью прибывают поезда и прилетают самолеты? А кто-то допоздна работает или занят какими-либо делами - почему единственным доступным ему транспортом должно оставаться такси? Что делать ночью «островитянам»? Почему магазины могут работать в режиме «24 часа», а общественный транспорт не может? Почему во всех крупных городах Европы есть «муниципальные» ночные автобусы - а в Петербурге этого ну никак не организовать?

О том, что такой транспорт должен быть, говорили еще во времена моей студенческой юности - в середине 70-х годов. Но воз и ныне там. Может быть, потому, что те, кто может и должен решить этот, вовсе не надуманный вопрос, пользуются не общественным транспортом, а служебными машинами?

Борис ВИШНЕВСКИЙ

ПИРОГ ЯБЛОЧНЫЙ

Ингредиенты:

- 4 яйца,
- 1,5 стакана сахарного песка,
- 0,5 чайной ложки соды,
- 150 гр сметаны,
- 150 гр маргарина,
- соль,
- 2,5 стакана муки.

Для начинки:

- 1 кг яблок,
- 3 столовые ложки корицы.

Способ приготовления:

Желтки отделить от белков. Желтки взбить с 0,5 стакана сахарного песка. Соду погасить лимонным соком или уксусом. Добавить соль, сметану и размягченный маргарин. Все тщательно перемешать. В полученную массу добавить муку. Раскатать пласт в 1,5 - 2 см. сверху выложить начинку из мелко нарезанных яблок, смешанных с корицей. Выпекать в духовом шкафу 30 - 40 минут. Белки взбить со стаканом сахарного песка до густоты. Подрумяненный шпирог залить белковой массой. Все снова пос тавить в духовку на 10 минут.

ЗАПЕЧЕННЫЙ КАРТОФЕЛЬ С РЫБОЙ

Ингредиенты:

- 500 - 600 гр филе рыбы,
- 1 кг картофеля,
- 2 головки репчатого лука,
- 200 гр майонеза,
- Соль и специи по вкусу.

Способ приготовления:

Картофель очистить и нарезать тонкими кружочками, посолить, перемешать с двумя столовыми ложками растительного масла. Затем выложить в глубокую форму, заранее смазанную растительным маслом. Залить картофель водой (должен чуть утонуть). Кусочки рыбного филе посолить и выложить поверх картофеля.

Лук нарезать полукольцами и выложить на рыбу. Все смазать майонезом.

Запекать в духовом шкафу 1 час при 180 градусах.

Как хорошо все-таки жить долго. Всегда есть чем заполнить паузу, которая может возникнуть в самых разных обстоятельствах ... Я, как и тысячи (да какое тысячи - миллионы) моих сограждан, в собственной машине езжу. Машина, должен сказать, приличная. Не «мерседес», не «вольво» или «ауди», но и не «Жигули», слава богу, хотя у большинства моих «однолеток» с нее все начиналось и воздаю посему ей должное, всегда помня об этом. Чаще всего я один в моей машине. И, бывает, с ней разговариваю. В пробках, естественно. Успокаиваю ее, когда вместе в стаде, а как иначе назовешь, когда среди таких же, как я и она, оказываемся. А успокаиваю потому, что ей, машине моей, как и другим, скорости хочется, резвость свою показать, назначение оправдать, а не тлепать - пешком быстрее.

А правда, когда в таком «стаде» бредешь, и какая разница, в какой машине, даже если в самой наимоднейшей и дорожущей, - все равно не ты ведешь, а тебя ведут, диктуя скорость, направление, ни влево, ни вправо, как на водопой ... Вот в эти-то минуты, глядя в лобовое стекло, неожиданно вижу кино. Мое кино. И, бывает, из давнего.

Машина - зависть. В нашем дворе была она у одного человека Марки «Победа» Мы, мальчишки, тихо стояли гурьбой и с восторгом наблюдали, как она выезжала на улицу. И еще продолжали стоять и стоять, когда уже машины не было, переживая увиденное, и только потом, очухавшись, продолжали гонять мяч или играть в лапту. А больше всего тогда в городе было трамваев. Именно они озвучивали улицы, своим звоном, особым скрежетанием по рельсам, а на остановках - голосом кондуктора, объявляющего название улицы. Любимым был этот вид транспорта. В переполненном вагоне висели на подножках. Было время, когда и дверей не существовало, тогда устраивались на «колбасе» сзади трамвая (соединение для возможного еще вагона), на которой могли уместиться трое-четверо мальчишек. К тому же трамвай возил всех: и дам в котиковых (самых модных тогда) шубах, и мужчин в шляпах с портфелями, и моряков (их очень много было в Ленинграде), и рабочих в ватниках и кепках. Кстати, для воров карманников трамвай тоже удобным местом был. А детей, помнится мне, сажали к окошку на город посмотреть.

И я уже лет в десять сочинил такие строчки: «Хорошо в трамвайчике, едешь зайчиком, у окошечка сидеть и в окошечко глядеть». Зайцами назывались пассажиры-безбилетники. Их контролеры ловили. Но нас, мальчишек, трудно поймать было, на ходу спрыгивали. А еще вожатый сам стрелку переводил, то есть если она была направо, а этому маршруту следовало ехать прямо, то вожатые выходили и такую железяку - круглую к руке и прямую к низу - вставляли между рельсами и с усилием переводил и их в нужном направлении. И опять звенел колокольчиком трамвай. Помню даже, как он по Невскому катил.

Будто красивее и значимей становился. Особенно перед Елисейевским магазином. Свет из его огромных окон высвечивал и трамвай. (Я свою младшую двоюродную сестренку на ул. Маяковского возил). А еще вечерами все трамваи глазастыми становились. В верхней части кабины вагоновожатого за цветными стеклами лампочки горели. У «пятерки», например, два красных, у «шестерки» - два синих (на ней мама приезжала, а я ее часто встречал), у «тридцать седьмого» синий и красный и т. д.

Трамвайным городом был Ленинград. И, конечно же, в блокаду он выживал тоже со своими трамваями, а когда ее сняли, то о том и трамвай возвестили. Зазвенели, заколокольчикали, застучали по рельсам ... А еще трамвай для меня и памятник начала войны. Мама рассказывала, что на призывные пункты мужчины часто на них уезжали ... На трамвайной остановке она с отцом навсегда попрощалась. А вообще в слове «трамвай» есть что-то звонкое, бегущее и веселое.

«Не то что и этой пробке», - думал я, находясь в своей весьма удобной, но еле передвигающейся машине. Слово «стадо» опять вернулось ко мне. Вот ведь как интересно, чем больше так называемой цивилизации, тем все зависимей от нее человек. Уже метро (сколько радости было, когда оно открылось!), а теперь более стадного ощущения, чем в нем, нет, пожалуй, нигде. И залез человек в машину, но, оказывается, опять в

стаде очутился. Раньше не было ничего хуже, даже я бы сказал, оскорбительнее, чем быть похожим на всех, не иметь чего-то своего, тебе присущего, тебя отличающего от других, а сегодня наоборот! Нужно то, что у всех! И ценишься ты, если умеешь делать, что все. Даже в творчестве. Такое понятие «формат» появилось. Один из руководителей крупного телевизионного канала говорит мне: «В вашем фильме должно быть три синхронных эпизода (говорящий человек в кадре), не больше четырех закадровых текста, а остальное - на музыку». Я так вопросительно удивленно смотрю, а он отвечает: «Таков формат».

Не потому ли столь все одинаковое на телевизионных каналах мы видим? В речах политических деятелей слышим? И дети наши в одинаковые игры на мобильниках, а у кого родители побогаче, те на компьютерах играют?

Но подожди, спрашиваю я себя, разве то время, которое тебе в лобовом стекле мерещилось, больше, чем нынешнее, творческим было, индивидуальность растило?

Не знаю, отвечаю себе, наверное, тогда чаще пешком ходили, а пешком столько мыслей рождалось, а они свой маршрут выбирать помогали ... Не то что в стаде ...

А потом, знаешь, говорю я машине, с трамвая я в любой момент спрыгнуть мог, а тебя как бросишь?

И вдруг захотелось мне быть регулировщиком ... Всеми этими машинами командовать, жезлом размахивая и стоя на своих собственных ногах ...

Невское Время . № 54



Одна блондинка другой:

— Да у нас как-то дома свет отключили — так я ванну при свечах приняла...

— Гламурненько.

— Да ну, блин, лежешь себе в полу-мраке, как в гробу, да еще четыре свечи по углам ванны стоят...

— Ну, готичненько.

Умирает новый русский. Друганы решили поставить ему памятник. Пришли на кладбище, а там каких памятников только нет: и бюсты, и в полный рост. Подумали, и поставили памятник в виде сотового телефона, а внизу надпись: «Абонент недоступен».

— Пап, а когда у парня серыга в левом ухе — это что значит?

— Это значит, что он — единственный сын в семье.

— А если в правом?

— Тогда это означает, что он голубой.

— А когда в обоих?

— Значит, его отцу не повезло. Единственный сын — и тот голубой!

Идет наркоман, видит, мальчик сидит на лужайке и плачет, он спрашивает:

— Мальчик, ты чего плачешь? Мальчик:

— Я игрался машинкой и колеса потерял.

— Так пошли ко мне, у меня их дома много.

— Нет! Мне мама сказала на травке сидеть.

— Да! Мне бы такую маму.

— Девушка, простите, вы крашенная блондинка или натуральная дура?

Волк приглашает зайца на День рождения. Заяц радостно:

— Спасибо, серый, обязательно приду!

Волк, про себя:

— Так, закусь есть, теперь выпивон надо надмывать!

КУПИТЬ - ЭТО ПОЛДЕЛА

У автосалонов отобрали право постановки на учёт в ГИБДД. Расскажите о том, как самостоятельно оформить документы, чтоб не терять времени даром?

Е. ИРИНKOBA

Отвечает юрист «Правозащиты за рулем» Сергей **СМИРНОВ**:

- После приобретения машины в течение 5 суток необходимо обратиться в органы ГИБДД, для того чтобы зарегистрировать автомобиль и получить регистрационные номера. Для регистрации автомобиля в ГАИ по месту жительства необходимо предоставить само авто, документы, подтверждающие право собственности на автомобиль, паспорт собственника, полис ОСАГО. Кроме того, необходимо уплатить установленные сборы за совершение регистрационных действий и выдачу регистрационных знаков (квитанция на их оплату лучше взять в ГИБДД заранее). Документами, подтверждающими право собственности на автомобиль, могут быть договор купли-продажи или справка-счёт. Если собственник автомобиля не может приехать в ГАИ сам, то поставить автомобиль на учёт может лицо, действующее по доверенности. При регистрации автомобиля сотрудники ГАИ проверяют автомобиль на предмет угона, а также на предмет подлинности паспорта транспортного средства (ТС). Кроме того, в ходе проверки устанавливается, не изменены ли номера двигателя

и кузова. При осмотре покупаемого автомобиля лучше прибегнуть к помощи эксперта-автотехника, тогда у вас будет уверенность в том, что автомобиль «чистый». Ещё один совет: указывайте в договоре купли-продажи реальную сумму, за которую автомобиль покупается. Ведь если у вас возникнут проблемы с регистрацией, то претензию продавцу вы сможете предъявить на ту сумму, которая указана в договоре или справке-счёте.

После регистрации автомобиля в течение 30 суток необходимо пройти государственный технический осмотр (ТО) автомобиля. Он проводится по месту регистрации ТС. Вам дадут талон, в котором указывается дата прохождения очередного осмотра. Согласно постановлению Правительства РФ от 31.07.1998 г. №

880 новые легковые автомобили (при условии, что первый техосмотр проводится до 31 декабря года, следующего за годом изготовления) проходят техосмотр каждые 36 месяцев, автомобили до семи лет - каждые 24 месяца и свыше 7 лет - каждые 12 месяцев. Если вы купили автомобиль с действующим талоном техосмотра, то проходить осмотр повторно не нужно.

При продаже автомобиля собственник обязан снять автомобиль с учёта. Для этого необходимо предоставить автомобиль для осмотра в ГАИ по месту регистрации, а также предоставить документы, подтверждающие право собственности, - свидетельство о регистрации и паспорт ТС. При снятии с учёта предъявление полиса ОСАГО необязательно.



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. З. Росси, д. 1/3. Ком. 205, 209
Редактор: Александр Верховный
Тел. редактора: 377-22-75

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

Комп. верстка:
Полубелов Иван

Подп. в печать 22.08.2007 г.
Тир. 2000 экз. Зак. № 364