

Речные пригородные перевозки будут заменены автобусными

С 1 августа в Саратовской области были приостановлены речные пригородные пассажирские перевозки. Причиной этому послужили разногласия перевозчика ООО «Фарватер» с Саратовским районом водных путей и судоходства по поводу исполнения договорных обязательств.

В связи с тем, что компания-перевозчик нарушила условия договора, было принято решение о доставке пассажиров до дачных участков автобусами. Они будут ходить по расписанию тепловозов.

Как отметил председатель комитета транспорта Василий Разделкин, автобусные перевозки позволят значительно снизить финансовые затраты: «Для обеспечения перевозки пассажиров речным транспортом в период пассажирской навигации 2012 года ООО «Фарватер» требуется финансирование на возмещение выпадающих доходов от осуществления перевозок льготных категорий граждан, а также от осуществления перевозок пассажиров и багажа по регулируемым тарифам в размере 29 млн рублей из областного бюджета. В то время как организа-

ция перевозок пассажиров по трем дачным маршрутам автомобильным транспортом, с учетом проезда льготников, потребует из бюджета области порядка 2 млн рублей или в 14,5 раз меньше указанной суммы».

Анализ себестоимости перевозок речным и автомобильным транспортом показывает, что себестоимость перевозки на пригородном речном транспорте составляет на сегодняшний день 31,05 руб./ за 1 км, а на пригородном автомобильном – всего 1,91 руб./ за 1 км. Кроме этого, стоимость поездки на реке 1 пассажира составляет 914 рублей.

**Комитет транспорта области
03.08.2012 г.**

Комитет транспорта правительства Саратовской области г-ну Разделкину В.М.

Уважаемый Василий Михайлович!

Вот уже неделя, как продолжают издевательство над пассажирами речного транспорта по направлению «Саратов – Сосновка».

1 августа с. г. судовладелец совместно с чиновниками заявили, что у них имеются финансовые проблемы и Омика ходить не будет. И, как в насмешку, предоставили нам автобус городского типа, не предназначенный для загородных дорог. Набили автобус битком, что уже преступление – каждое движущее средство должно перевозить строго определенное количество пассажиров.

За 1,5 часа, что мы ехали в этом автобусе («скотовозке», как метко окрестили ее пассажиры), многим из нас становилось плохо, принимали лекарства, дышать было нечем. А дети и многие пассажиры не смогли отвлечься в таких условиях.

Говорить об адекватной замене Омика городским автобусом невозможно, т. к., во-первых, в Широком Буераке, Пудовкино и Сосновке нет подъездных путей, и нам приходится ехать целый час иди с урожаем до автобуса, когда возвращаемся в Саратов.



Следует сказать также, что летний отдых наших детей сократили на месяц, а они должны все-таки нормально отдохнуть на природе. Ну и о работе автобусов, отправляющихся от автовокзала в Саратов: весь май они не ходили до Широкого Буерака, т. к. дорога там была разбита, и мы все это время ездили на ГАЗельях и на такси, и тем же Омиком. И вот теперь эти ухабы готовы принять еще 240 пассажиров?

Единственная наша надежда – это водный транспорт, который

сохраняет наше здоровье и наше людское достоинство.

Контракт на перевозку речным транспортом заключен на 3 года. Внезапный разрыв контракта – прямое нарушение наших прав.

Просим Вас срочно разобраться с этим вопросом и помочь нам, саратовцам, в том числе ветеранам труда, пенсионерам, детям, так как многие из нас в силу возраста не могут преодолевать пешком большие расстояния до своих дач.

100 подписей, 8 августа 2012

Этнолагерь на Волге

20 августа на базе загородного комплекса «Авангард» открыл работу Международный лагерь для клубов немецкой молодежи из числа российских немцев из России и Германии «15 лет молодежному общественному движению российских немцев», организатором которого выступила Межрегиональная общественная организация «Немецкое молодежное объединение».

Международный лагерь для клубов немецкой молодежи проводится при поддержке Минрегиона развития РФ и Министерства внутренних дел Германии в рамках Федеральной целевой программы «Социально-экономическое и этнокультурное развитие российских немцев на 2008–2012 гг.» и включен в список мероприятий Года Германии в России 2012–2013, призванных укрепить российско-германские партнерские отношения во всех сферах – от политической до культурной. Целью проекта является обобщение результатов и опыта работы молодым поколением российских немцев по сохранению и развитию культуры, традиций и т. д. российских немцев, проживающих на территории России.

Участники Международного лагеря – не только российские немцы, но и гости из Германии, Казахстана и Японии.

Саратовский Лагерь не совсем обычный, а своего рода юбилейный, организатору – Межрегиональной общественной организации «Немецкое молодежное объединение» – в этом году исполнилось 15 лет. За это время было проведено множество федеральных и региональных проектов, что служит хорошим показателем работы организации. В программе Лагеря круглые столы по темам: «Развитие межкультурного диалога и укрепление единства российской нации», «Развитие российско-германского сотрудничества», «Молодежная политика РФ», трудовые вахты памяти в Красноармейском районе и Марксе, акция «Российские немцы – 250 лет служения России». И, конечно же, большая культурная программа завершит работу Лагеря на лет, посвящая юбилею Межрегиональной общественной организации «Немецкое молодежное объединение».

Проект Международный лагерь стал уже традиционным. В 2009 г.

участников Лагеря встречал Звенигород Московской области, эстафету приняли г. Туапсе Краснодарского края, Москва и Челябинск. Наконец, в этом году Лагерь проходит в Поволжье, можно сказать, почти на месте бывшей Автономной Советской Социалистической Республики Немцев Поволжья. Собственно, и Саратов, хотя и совсем недолго, но считался административным центром автономной области немцев Поволжья (с 19 октября 1918 г. по май 1919 г.). Хотя, на взгляд стороннего наблюдателя, логичнее было бы провести Лагерь на территории бывшей автономии немцев Поволжья, ведь участники Лагеря из Казахстана и Зауралья – потомки как раз тех самых выселенных немцев, и уж если приобщаться к корням, то на малой исторической родине предков. Впрочем, вопрос выбора места оставим организаторам; в последнее время радуется уже то, что хоть какое-то движение происходит...

Ольга Гартман, председатель МОО «Немецкое молодежное объединение» (г. Москва), отметила, что «за 15 лет «Немецкое молодежное объединение» из небольшой группы волонтерских организаций выросла в большую сеть, объединяющую сегодня очень многих людей, которых связывает любовь к российским немцам, продолжающим жить в России и связывающих свое будущее с ней...».

Юрий Гаар, вице-президент Федеральной национальной автономии российских немцев, председатель Региональной Национально-культурной автономии Саратовской области, вспомнил о том, как четверть века назад в область начался приток переселенцев, образовались большие поселения немцев, с какими трудностями сталкивались первые активисты и насколько сложно было ломать стереотипы «врагов народа» в сознании жителей. На территории Саратовской губернии еще



сохранились здания старой немецкой постройки, «архитектурные памятники, кирхи, кладбища, на которых похоронены наши предки, все они нуждаются в уходе, реставрации на осуществление которых у нас не всегда хватает сил», – посетовал Юрий Адольфович, обратившись за помощью к участникам Лагеря.

По мнению Радмилы Панчук, организатора проекта от Саратовской области и участника Лагеря в Москве, работа в проектах «Немецкое молодежное объединение» позволяет развить коммуникативность, учит не только выражать свое мнение, но и грамотно отстаивать его. «Здесь тебя всегда выслушают, твои идеи воспримут, поддержат. Здесь ты учишься быть активным человеком», – рассказала Радмила. После окончания Лагеря, признается Радмила, «считаешь дни до следующего, и обычная жизнь – работа, учеба – кажется даже немного скучноватой по сравнению с насыщенной «лагерной сменой». Ведь всю неделю время у участников расписано с немецкой пунктуальностью почти до минуты. Помимо языковых курсов, а они ведутся по пяти направлениям (театр, спорт, стра-

новедение, сказки, игры, анимация, образование и музыка), танцевальные и музыкальные паузы также на немецком. «Все направлено для того, чтобы участники творили, думали и делали что-то... После недели проекта ощущение, что пробыл на нем месяц», – говорит Радмила.

Марина Даудрих (г. Мисбах, Германия), руководитель клуба русскоговорящей молодежи «Давай, давай» г. Мюнхена и преподаватель языка через анимацию в Лагере подчеркнула, что, помимо личностного роста, расширения круга общения и возможности передать свои знания другим, «ты понимаешь свою полезность». К тому же, «занятие общественной деятельностью не бесполезное, – считает Марина. – Мне, например, очень помогла общественная деятельность при устройстве, когда на серьезную работу принимали с опытом общественной деятельности. Работодатель видит, насколько человек активен и насколько ему можно доверить то или иное задание».

Светлана ТЕНЕТКО

Очевидное – Невероятное

Мы придем на край света!

(Продолжение. Начало в №23 (625) от 9 августа 2012 г.)

«Космопоиск» – довольно известная международная общественная научно-исследовательская организация. Во всяком случае, на июль 2012 года она объединяла 27855 участников из десятка стран. Ее название может ввести в заблуждение несведущих людей, породив у них впечатление, будто цель этой организации – «охота» за Неопознанными Летающими Объектами (НЛО) и тому подобными артефактами, так или иначе связанными с космосом или имеющими космическое происхождение. Но это только одна сторона деятельности «Космопоиска», хотя, может быть, и главная.

2. Дорога на край света

Время прибытия экспедиции «Космопоиск-2012» во Владивосток, по удивительному стечению обстоятельств, совпало со 109-летием официального открытия Великого железнодорожного пути, сообщения через всю Россию – от Москвы до Владивостока. Путь получил название Транссибирской магистрали или коротко – Транссиб. 14 июля 1903 года состоялся ввод в эксплуатацию дороги, о строительстве которой император Николай II подписал 13 июня 1891 года Раскрит: «Повелеваю ныне приступить к постройке сплошной, через всю Сибирь, железной дороги, имеющей соединить обильные дары природы Сибири области сетью внутренних рельсовых сообщений».

Напомним нашему читателю, что Транссиб проходит через 14 областей, 3 края, две республики, одну автономную область и один автономный округ, через 87 городов и 16 крупных рек. Протяженность пути от Ярославского вокзала в Москве до вокзала Владивостоке 9288 км 200 метров. Учитывая то, что членам «Космопоиска» предстояло проехать дополнительно сотни километров еще и в процессе обследования тех или иных регионов, протяжность общего пути по железным дорогам возрастала до полных 10 тысяч километров, то есть – до половины окружности земного шара. Отсюда и определение – «полукругосветка».

Инициатором и руководителем экспедиции «Через всю Россию: туда и обратно», или «Трансевразия-2012», стал Валдим Чернубов (в экспедиционном обиходе – ВЧ). В общем исчислении этой Международной общественной научно-исследовательской организации, начиная с 1980 года, «Трансевразия-2012» стала 692-й экспедицией, не считая местных, разведывательных экспедиций.

Транссибу уже в начале его существования было посвящено немало описаний, вошедших в фундаментальные и справочные издания. Одно из подобных изданий прихватил в дорогу и ВЧ. Фундаментальный 608-ми страничный фолиант 1905 года вышел под рубрикой «Азиатская Россия» с названием «Иллюстрированный географический сборник, составленный преподавателями географии». Сборник содержит множество литературных текстов и журналистских очерков, посвященных регионам Российской Империи – от Кавказа до Даль-

него Востока. Имелись в Сборнике и очерки, посвященные Средней Азии, а также Закаспийской железной дороге, окончательно завершённой незадолго до Транссиба – в 1896 году. Под стук колес именно эти очерки, а не Транссиб, по причинам, которые будут изложены далее, в первую очередь привлекли внимание и стали дорожным бестселлером.

Транссиб: сто лет спустя

«Нет у РЖД плохих вагонов, – Каждый из вагонов – благодать!» Основной причиной, побудившей обратиться внимание на Среднеазиатские владения России, явилась... температура в нашем вагоне. Те, кто бывал на южных окраинах России, только с ними и мог бы сравнить температурные условия, которыми компания РЖД в течение 7 дней испытывала терпение, да и здоровье пассажиров. О каком-либо стандарте минимальных обязательств услуг, которые компания-монополист должна бы быть обязана обеспечить пассажирам, нечего было помышлять. Тем более, занятию было читать в издании столетней давности, как обстояло дело в вагонах Среднеазиатской железной дороги более ста лет назад. Цитирую: «Первый звонок. Публика стремглав бросается в вагоны, второклассные и первоклассные пассажиры осаждают началька станции разными основательными и неосновательными претензиями: второклассный пассажир не желает сидеть в купе, куда «затесались» сарты и требуют на том основании, чтобы его перевели в первый класс; первоклассные пассажиры прибегают к разным ухищрениям, чтобы остаться по двое (а хорошо бы одному) в четырехместном купе; начальник станции мечется, чтобы поудобнее устроить в первом классе многочисленную семью какого-то средней руки железнодорожного служащего, с бесконечными кулками, корзинами и самоварами, и, не успев в этом, приказывает прицепить лишний вагон...»

Третий звонок, поезд трогается. Публика начинает облегчать свою одежду: дамы облачаются в тончайшие капоты, дети остаются в одних рубашках и передниках. Пот со всех каплет градом.

– Помилуйте, тридцать два градуса в вагоне – что же это такое! – жалуются пассажиры, первый раз попавший в Среднюю Азию.

Поезд между тем отошел от Красново-ска....».

Прочитав этот фрагмент текста столетней давности, я взглянул на новейший бытовой гаджет, который я прицепил к окну купе – походный электронный термометр с выносным датчиком, сделанный, естественно, в Китае. На нем держалось 32,9 градуса! Туркмения оказалась посрамленной! Вагон XXI века, как и вагон начала функционирования железных дорог, в самое жаркое время года оказался не только без кондиционера, но и обыкновенная вентиляция в нем функционировала «как бы», да и то не во всех купе. После столь ненавязчивого сервиса в главном – обеспечении сносных климатических условий – не вызвали особого удивления достижения вагонной конструкторской мысли – электрические розетки для электробритв и подзарядки мобильных. Три из них (одна – в туалете) едва обеспечивали такую зарядку, но не «тянули» ни ноутбуков, ни даже электробритв. К единственной розетке в купе, которая почему-то еще исправно функционировала, выстраивалась очередь из-за того, что кто отключил чай-то телефон и включил на зарядку свой ноутбук или что иное. А давнее достижение вагонной цивилизации – индивидуальные пафоны в купе – казались роскошью в наше время. Вываливающееся же окно в предбаннике у туалета уже казалось непременным условием перемещения этого странного для нашего времени угла на колесах, а биотуалеты – фантастической выдумкой из далекого будущего.

Естественно, на станциях пассажиры нашего, да и других вагонов, вываливались на перрон в надежде ощутить хоть дуновение ветерка, который и снаружи не всегда баловал их этой малостью. Облегчение наступало только к ночи, и так – все семь дней. Александр Радичев, совершив путешествие на лошадях из Петербурга в Москву, написал: «Я взглянул окрест себя, и душа моя страданиями человеческими узавлена была». Сегодня, понятно, страдания стали иного качества, если слово «качество» применимо к условиям, в которых люди перемещаются по необъятным просторам страны по милости РЖД. Но если бы он мог сравнить свои ощущения сегодня, совершив недельное путешествие из Москвы во Владивосток, то с полным основанием мог бы повторить эти слова сегодня. Изменилось бы только пространство «окрест себя» – оно стало бы вагонным. Остальное же, то есть – страдания человеческие, и в XXI веке осталось такими же, как в веке XVIII, как и в конце XIX века, на заре развития железных дорог.

Ощущения от «ненавязчивого сервиса», близкие к шоку, возникли уже в первый же день пути. Как-то вдруг всюду в вагоне исчезла вода. То есть сначала она сочилась в туалетных кранах, затем исчезла даже в титане. Когда проводник объявил о том, что «вода вытекла» и что теперь ее



не будет вплоть до Кирова, то есть часов шесть, а потому закрываются все туалеты, то с небес, то есть – с верхней полки, раздался гневный возглас. Участница экспедиции, существо с ангельским именем Ангела, спросило: «Нам что теперь, весь ваш вагон обос...ть?». Такая начальная реакция не предвещала спокойной жизни проводникам – студентам, подрабатывающим на этой дикой линии, и для успокоения разгневанного сообщества в вагоне вскоре появились бригадир поезда. Он попытался объяснить отсутствие воды абсурдным доводом. По его словам выходило, что до последней посадки пассажиров вода была! Из чего следовало, что классическое по типу: «Если в кране нет воды, значит, – выпили...». Столь основательное объяснение не удовлетворило руководителя экспедиции ВЧ и он подкрепил ангельские намерения «обос...ть» вагон угрозой, что он скорее сорвет стоп-кран, чем потерпит такое надругательство над полукругосветной, невиданной-неслыханной экспедицией. И в случае разбирательства неизбежно встанет вопрос об ответственности лица, выпустившего неисправный вагон. Из чего следовало, что подобное безответственное отношение может стать предвестником серьезной катастрофы. После чего тон высокого поездного чинуши несколько изменился, и он заверил, что в Кирове место утечки воды будет определено, водяное обеспечение будет восстановлено и до Владивостока воды хватят. Да и необходимость «обси...ть» вагон нет – можно воспользоваться туалетами соседних вагонов – о возможном наплыве посетителей проводники предупреждены.

Надо сказать, что слово свое начальник сдержал. Действительно, в Кирове неисправность была устранена. Однако казус

с водой был только началом. Июль месяц – он по всей России – июль. И температуры почти везде одинаковые – за тридцать градусов жары. И чем дальше поезд продвигался на восток, тем больше давали себя знать эти самые градусы. Вот почему так к месту пришли строки столетней давности о тридцати градусах в вагонах в Туркмении, доставлявших невыносимые страдания пассажирам. Как уже было сказано, на новейшем бытовом гаджете «мэйнд ин чайна» – походном термометре – держалось 32,9 градуса!

Сходным с Туркменией столетней давности оказался и еще один сюжетик нашего путешествия. Текст того времени отмечал нежелание пассажиров второго класса ехать в одном вагоне с сартами. Сарты, согласно примечанию из упомянутой книги, – это народность Средней Азии, составляющие преобладающее население оседлых пунктов Туркестана, за исключением Хивинского ханства. При отсутствии цивилиционных благ в жилищах в то время, а также привычки регулярно мыться при высокой жаре летом, сарты являлись носителями стойкого, труднопереносимого в скученном пространстве вагона специфического запаха. Понятно, что мало кому хотелось соседствовать с такими полупучками. Но пассажиры в XIX веке могли покапризничать.

Тогда, как вы помните, начальник Красново-дского вокзала внял жалобам недовольных пассажиров и приказал прицепить к поезду дополнительный вагон. В наше просвещенное время капризам не осталось места. Когда на третий день пути, в Новосибирске, вагон заполнила группа солдат-призывников вместе со всеми специфическими ароматами армейского свойства, то знакомый ангельский голос

лишь прокомментировал событие: «Будем дышать призывниками!». Ожидание не замедлило проявиться в виде постоянного потока и обратно воинского контингента, который оказался сплошь курящим. И вместе с каждым хлопком двери в тамбур в вагон поступала очередная порция дыма.

Пожоже, что у железнодорожного начальства никаких размышлений по части обеспечения гигиенических условий в вагоне сверхдальнего следования, хотя бы типа того: а как же людям поместиться хоть раз за неделю? – не появлялось за все время существования РЖД. Либо людей, способных подняться до понимания необходимости обеспечения элементарных гигиенических условий, в РЖД никогда не было, либо их нет сейчас. Зато есть руководители типа «эффективный менеджер», видящие главную цель деятельности компании в извлечении прибыли и так вздувшие цены на купейные вагоны, что они идут незаполненными даже при том, что компания сулит всякого рода скидки за билеты в них. Да и окружающее железнодорожное пространство говорит о любви начальства не к пассажирам, а к внешнему блеску. Антураж обеспечен практически повсюду: пути в пределах населенных пунктов огорожены, как правило, раскрашенными заборчиками, станционные здания выглядят как игрушки, форма железнодорожных рабочих яркая и привлекательная, а любое управление железных дорог не уступает по помпезности зданию Газпрома. А вот пассажирам, похоже, забота достается по остаточному принципу.

Среди пассажиров сверхдальнего следования ходит слух, что существуют поезда или вагоны с душевыми кабинками. Говорят, что за умеренную плату в них можно воспользоваться душем. Если слух соответствует истине, то почему же это элементарное для нашего века гигиеническое условие не должно стать обязательным для монополиста? Если слух не соответствует истине, почему его не претворить в реальность? Кто об этом должен думать и заботиться, как не монополист РЖД?

Да что там душ? В злосчастном вагоне 15 поезда 140 не существовало даже индивидуального света в купе, а общее рабочее свет через купе. Посадка в вагон завода солдат происходила уже в темное время суток. Представьте ощущения пассажиров вагона в это время, и вы вполне можете почувствовать себя пассажиром среди сартов.

Может быть, я высказался слишком резко, но, тем не менее, именно эта поездка породила крамольную мысль, что если когда-нибудь произойдет распад России (как таковое случилось с СССР) на, скажем, Дальневосточную Республику и оставшуюся Россию, то одной из причин этого явится безобразное, сверхпребрежительное отношение монополиста РЖД к условиям обеспечения пассажирского сообщения Дальнего Востока с центральной Россией.

Юрий ЧЕРНЫШОВ
(Продолжение следует)