

В воскресенье, в первый день августа, страна отметит День железнодорожника – профессиональный праздник, сопоставимый по своей значимости с государственным.

Между прочим, День железнодорожника – один из первых профессиональных праздников России. Отмечался он ежегодно 25 июня вплоть до 1917 года. Праздник был учрежден в 1896 году и приурочен ко дню рождения императора Николая I, при котором началось строительство железных дорог в Российской империи. В этот день железнодорожники отдыхали, а вечером, как правило, в зале Павловского вокзала Царскосельской железной дороги устраивался торжественный прием с концертом.



влипал во всякие криминальные истории. Короче, электричка – буквально Школа жизни. Я столько всего посмотрел, просто жуть. Но приятных и смешных ситуаций тоже достаточно много. Между прочим, я с женой своей познакомился в электричке – заплатил штраф за красивую девушку. Так вот уже седьмой год все плачу и плачу...

Не тамбуритесь в тамбурах!

Продолжая тему любви и нелюбви к электричкам, хотим познакомить читателей с некоторыми забавными ситуациями, периодически возникающими во время поездок, которые припомнили участники опроса.

Александр Новиков, программист:

– Вчера в очередной раз дружно посмеялись всем тамбуром. Кажется, даже не одним. Представьте – стандартный забитый вагон и тамбур, который, как известно, «не резиновый». Стандартные пассажиры, которые ещё пока не пассажиры, но очень хотят зайти в вагон и стать ими на ближайшие минут 30, и, видимо, сильно мешающие электричке вовремя отправиться в путь. И нестандартная фраза машиниста, которого это всё, по ходу, весьма сильно «достало». Три

Так вот ты какой, шоколадный заяц, Или за что мы любим электрички

После Октябрьской революции праздник был забыт почти на двадцать лет. Традиция чествовать железнодорожников возродилась в России лишь в 1936 году. Правда, дату перенесли на 30 июля, и называть праздник стали так – Всесоюзный день железнодорожного транспорта Советского Союза. Через несколько лет постановлением СНК СССР от 9 июля 1940 г. было решено перенести празднование Всесоюзного дня железнодорожника на ближайший выходной день – воскресенье, ибо субботы тогда были рабочими. С этой поры первое воскресенье августа и стало красным днем календаря для железнодорожников страны.

Сегодня в России железные дороги – самый популярный и доступный транспорт. А сколько стихов, сколько песен воспевают романтику путешествия по «железке»! От тяжеловатой для современного слуха «Попутной песни» Глинки и Кукольника, где паровоз позорно именуется пароходом, до щемящей строки «А за окном все так же стонут провода, и поезд мчит меня в сибирские морозы...» в исполнении ныне подзабытого Кузьмина. Не говоря уже о таких народных хитах, как на века любимый «Голубой вагон», фривольная «Проводница», актуальная до сих пор «Последняя электричка»...

Кстати, об электричках – для большинства жителей Всеволожского района этот вид общественного транспорта, несмотря на развитую сеть муниципальных автобусов и маршрутных такси, по-прежнему остается самым популярным. На электричках ездят на работу, на «природу», к теще на блины... За время поездки каких только историй не услышишь! Темы разговоров – от первоочередных государственных проблем до частной жизни руководителей района, от обсуждения философии мироздания до кулинарных рецептов.

Для одних поездка в переполненной электричке – забавное приключение, редкий аттракцион, где нужно проявить такие качества, как выносливость, терпение и недюжинную силу. Для других – объективное и вечное зло, протестовать против которого бессмысленно, ибо час пик наступает так же неотвратимо, как восход солнца.

«Какой должна быть современная электричка?» – хотели спросить мы наших земляков, жителей Всеволожского района, – и не спросили. Какой в этом смысл? Проблемы общественного транспорта лежат на поверхности, они очевидны и всем известны, заострить их в коротком материале не удастся, а уж решить – тем более. Поэтому вопрос, который мы задавали потенциальным пассажирам на платформе «Всеволожская», звучал несколько шире и более философски – «Любите ли вы ездить в электричке?» Однако первый же наш респондент неожиданно поднял конкретную и острую тему, которая, как оказалось, волнует многих.

Куда уходит «Юность»?

Ирина Сергеевна Беликова, медсестра:

– Люблю я электричку, не люблю – какая разница? Приходится ездить почти каждый день, и в будни, и в выходные. Ну, иногда отменяют, народу набьется как селедок в бочке, духота, ругань... За 30 лет можно ко всему привыкнуть. Но вот что меня возмутило до глубины души, так это отмена фирменного поезда «Юность», который ходил по маршруту Москва – Санкт-Петербург. Я сама родом из Тверской области, там живет моя мама, многие родственники. Ездил раньше по несколько раз в год – недорого, удобно, быстро. И вдруг – бац! – в декабре прошлого года «Юность» отменили, а вместо этого запустили «Сапсан», который на нужной мне станции вообще не останавливается. Один раз поехала на нем, так измучилась совсем, с вещами и маленькой внучкой добиралась «на перекладных» до моего родного села. Да и стоимость билетов, знаете ли, такая, что и раз в год позволить себе это вряд ли смогу. За такую сумму можно в плацкарте до Черного моря доехать. Сколько было помпы вокруг этого «Сапсана» – и скоростной он, и повышенной комфортности, и еще там какой-то весь из себя инновационный! Бизнесменам, едущим на работу из Питера в Москву и обратно, это, конечно, удобно и по средствам. А нам, у кого каждая копейка на счету, как быть? Как быть тем, кому нужно попасть на свою малую родину, в небольшие села и городки, находящиеся на промежуточных станциях?

Игорь Травин, менеджер:

– Подтверждаю, «Юность» была действительно народным поездом – дневным, ежедневным, и, что самое главное, недорогим. Теперь за 8 часов и всего за 500 рублей добраться из одной столицы в другую не получится. Сейчас билет до Москвы на «Сапсане» стоит от 2406 рублей. В «Юности» в сидячем вагоне можно было проехать за 523 рубля. Я из-за этого интересную работу поменял, связанную с частыми поездками в столицу.

А нашу всеволожскую электричку я люблю – в час пик не езжу, а так есть возможность спокойно посидеть у окна, посмотреть документы, подумат

– Английское качество!
– Французский комфорт!
– Немецкая точность!
– И всему этому говорят «Нет!» наши электрички...

И все-таки вернемся непосредственно к теме опроса – «Любите ли вы ездить в электричке?»

Николай Медведев, сотрудник типографии:

– На самом-то деле, что хорошего в этих электричках? Скучно, медленно и серо. Даже если удастся сесть и задремать, то все равно вагон весь

трясется и скрипит, и ты думаешь: «Интересно, может, поезд уже сошел с рельсов и едет по полю?» Кроме того, еще эти торговцы, которые ходят и продают что-то «с начесом, с капюшоном, с запахом лимона», горе-музыканты, которые споют и сыграют вам о несправедливой жизни с помощью всего лишь одного аккорда ля-минор! И на кого ни глянь – все какие-то тусклые, вяло переговариваются друг с другом, смотрят тоскливым взглядом в окно, словно электричка едет в ад...

Нина Петровна Соколова, работник народного образования:

– Я на электричке езжу редко, но когда удаётся, то получаю огромное удовольствие. Сидишь себе, в окошко смотришь – и никаких пробок, никаких темных тоннелей, как в метро... Красота! Хочешь – книжку читай, хочешь – музыку слушай, но все-таки лучше всего в окно смотреть... Мимо пролетают поселки, дороги... а вот куча машин стоит на переезде, ждут, когда мы проедем: ну ничего, пускай подождут! А еще этот успокаивающий, обволакивающий стук колес, который полностью погружает в атмосферу дальней поездки на поезде.

Алена Иванова, студентка:

– Электрички – это здорово. Особенно зимой в них своя непередаваемая атмосфера. Это такой уютный тёплый мирок в бескрайнем океане холода. Ни в каком другом виде транспорта такой романтической атмосферы нет. Едешь в тепле и читаешь книгу. Или любуешься белым снегом или вечерними огнями.

Игорь Евгеньевич Банщиков, пенсионер:

– Я, наверное, полжизни провел в электричках – 40 лет ездил на работу из Бернгардовки до Финляндского вокзала, а там на метро до Кировского завода. Хорошего было мало – давка, ни войти ни выйти... Но когда ушел на пенсию, сильно скучал, не хватало мне этого ежедневного «чувства локтя»... Сейчас езжу нечасто и только днем, когда свободно и нет пьяного хулиганья. Так-то ездить хорошо – сидишь на легком сквознячке, с приятной женщиной беседуешь...

Станислав Плужин, механик:

– Мне вот уже сколько лет приходится в этой долбаной электричке ездить. Всегда шумно, всегда чем-то воняет – едой, собаками, бомжами, пивом и кое-чем похуже, всегда толкотня, всегда места свободного не найти. Такие вот «преимущества» ездить в электричке.

Антон Лобанов, госслужащий:

– Но это ладно, вечером бывает даже хуже. Особенно неприятно возвращаться домой на электричке часов в 11-12 ночи. Обязательно найдется агрессивный алкаш или целая компания, которую после возлияний – кстати, в этой же электричке, – как привило, на подвиги тянет. Я раз пять

попытки автоматического закрытия дверей, и из динамика на все 12 вагонов – или сколько их у нас? – разносится: «Тёлку свою затащи, придурок!!!» Аплодисментов он, наверное, не сорвал только потому, что руки у всех были зажаты по стойке смирно.

Ольга Данько, инженер:

– Недавно еду я в электричке с Финляндского вокзала. Народу немного, я села, а напротив меня солидная дама. На платформе Ковалево зашли контролеры. Проверили билеты у меня, потом обратились к ней. Та достает какое-то удостоверение, показывает.

Кондуктор, видимо, ерничает: Это че? Объясните, я читать не умею.

Дама (с вызовом так): Областное Законодательное собрание!

Кондуктор (жалостливо): А-а-а... Бедные, да... Ну, езжайте, езжайте...

Разворачивается и уходит.

Юрий Стрижак, педагог:

– Перед Новым годом, кажется, это было. На очередной станции двери открываются, и в вагон вваливается милиционер. Именно вваливается, ибо пьян до крайней степени. Народ наблюдает, как тело пытается балансировать в вертикальном положении. Бабушки-дедушки ворчат: «Форму позорит, в наше время такого не было», как обычно, в общем. И тут по громкой связи прокручивают объявление о том, как надо и не надо вести себя в электричке. Заканчивается оно такой фразой: «В целях вашей безопасности, поезд сопровождается сотрудниками милиции». Общая смеховая истерика в вагоне.

Елена Викторовна Подбельская, сотрудник банка:

– Если когда-нибудь состоится переход с общественного транспорта на личный, буду очень скучать по щемящим сердце, а с ним и руки-ноги сумку поездкам в электричках. Дело даже не в ощущениях, которые по сути своей непередаваемы, речь не о том... Самые любимые персонажи, несущие радость и веселье сонным утренним и не менее сонным и уставшим вечерним пассажирам, – это машинисты. Уж сколько всего на слуху – начиная от грозного «Не тамбуритесь в тамбурах» и заканчивая нежным «Остороженько, дверочки закрываются, следующая остановка у нас «Ручеек Мельничный»...

Кирилл Семкин, студент:

– Еду как-то раз в институт на электричке... Как обычно, контролеры гонят по составу толпу безбилетников всех полов и возрастов, среди которых замечаю негра. Думаю: так вот ты какой, шоколадный заяц...

Светлана ЗАВАДСКАЯ

ОРЖД в фактах и цифрах

Российские железные дороги потребляют до 6 % всей произведённой электроэнергии в стране, или 44 млрд кВт•ч в год, и 10 % дизельного топлива.

Самый протяжённый маршрут поезда – Харьков – Владивосток (№ 053), он составляет 9722 км. Удивительно, но в обратную сторону получается чуть меньше – 9715 км.

Самые протяжённые беспересадочные маршруты длятся 10 267 км: Москва – Пхеньян через Хабаровск (беспересадочный вагон к поезду № 001/002 Москва – Владивосток) и Киев – Владивосток (беспересадочный вагон к поезду № 053 Харьков – Владивосток).

Также превышают рубеж в 10 000 км беспересадочные вагоны: Днепропетровск – Владивосток и Донецк – Владивосток (к поезду № 053 Харьков – Владивосток).

До революции в России существовало одноимённое Главное

общество российских железных дорог, образованное 26 января 1857 года в соответствии с императорским указом Александра II. Учредителями общества являлись русские, польские, английские и французские банкиры. Капитал общества составлял 275 млн рублей серебром. Первым председателем Совета управления общества был барон Пётр Казимирович Мейендорф, а главным директором являлся Карл

Колдиньон – главный инспектор мостов и дорог Франции. В 1859 году каждый пассажир имел право бесплатно провозить один пуд багажа, а остальной багаж оплачивался по отдельному тарифу.

Сегодня одним из вице-президентов компании ОАО «РЖД» является известный лётчик-космонавт.