

История с географией

По Осташкову на «Мерседесе»

Осташковский край, несомненно, с полным правом относят к ряду самых живописных и замечательных уголков России. Расположившийся на полуострове в южной части знаменитого озера Селигер, всего в шестидесяти с небольшим километрах от истока великой русской реки Волги, город Осташков был и по сей день остаётся крупным культурно-историческим и туристическим центром Тверской земли. Многие здесь привлекают туристов и паломников: потрясающие исторические виды города, природа Селигера, святая обитель — Нило-Столобенская пустынь...

Общественный транспорт этого небольшого города, как и во множестве других маленьких российских городков, скромнен и пёстр. Заглянем на улицы и посмотрим, как здесь решается задача мобильности населения.

Осташков, конечно, не имеет электротранспорта, как и прочие районные центры Тверской области, за исключением столицы региона — Твери, зато в нём есть достаточно разнообразный парк автобусов.

Пассажирские автобусные перевозки на территории Осташковского района осуществляет МУП «Осташковское АТП» — одно из немногих на сегодняшний день предприятий, сохранивших структуру муниципального унитарного предприятия в том виде, в каком трактует его законодательство, и в котором АТП существовало ещё в годы советской власти. История парка насчитывает 50 лет, о чём говорят юбилейные надписи на бортах некоторых машин.



Автобус Mercedes-Benz O305 на проспекте Ленина

Подвижной состав АТП Осташкова не столь велик, но состоит из автобусов самых различных марок. Особое внимание стоит обратить на то, что сегодня это одно из немногих автотранспортных предприятий Тверской области, где ещё эксплуатируются автобусы особо большого класса — по-простому «гармошки». Помимо Твери такие автобусы есть ещё, как доподлинно известно, в Вышнем Волочке (один Ikarus 280) и Удомле. В Осташкове же этот класс подвижного состава представлен тремя единицами Ikarus 280. Увы, две из них уже находятся на приколе. На одну из оставленных «под забор» машин ранее были установлены передний бампер от Ikarus 256 и решётка с двумя парами фар, что вкупе с соответствующей «двести пятьдесят шестой» окраской

придало ей облик гибрида и вызвало споры о происхождении этой машины среди любителей городского транспорта. Именно этот автобус в 90-х годах прошёл капитальный ремонт на Украине, в городе Днепродзержинске. Две остальные машины — в Калуге. В своё время эти «Икарусы» были куплены Осташковским АТП в Москве, в 11-м автобусном парке, с которым у предприятия есть контакт.

Также неплохо взаимодействует предприятие и с автоколонной в г. Волоколамске Московской области. Осташков до сих пор арендует у Волоколамска несколько автобусов Naargaz (Mercedes-Benz O303). Они регулярно появляются на маршруте сообщением Осташков — Тверь и по-прежнему носят на своих государственных регистра-

ционных знаках подмосковный «полтинник».

В 2006 году по городу ездил «старичок» ЛиАЗ-677М, также с «пропиской» в Волоколамске. Однако вернуться назад ему не было суждено — машина окончила свои дни в Осташкове. Ещё один ЛиАЗ-677М, появившийся на линии в конце 2006 года, также списан. Но в АТП г. Осташкова всё же сохранился по настоящее время один 677-й. Он был приобретён в Вышнем Волочке, где век этих машин уже практически подошёл к концу. Ещё два ЛиАЗ-677М предприятия находятся у военных, где, как утверждают, они ещё исправно работают, периодически появляясь в городе.

Автобусы марки ЛАЗ прошли капитальный ремонт в Калуге. Но и их век уже понемногу клонится к закату: к началу июня

два автобуса ЛАЗ-695Н стояли на площадке под разборку и порезку.

Одним из лучших автобусов в парке Осташковского АТП работники по праву считают Mercedes-Benz O305, купленный предприятием в подмосковном Голицыно в 2002 году. В 2008 году в парке своими силами ему произвели капремонт двигателя. И вот со дня покупки по сей день машина работает практически безотказно, находясь «на подхвате» то на городских, то на областных маршрутах, чем, безусловно, заслужила положительную репутацию. Надо сказать, что немецкие автобусы, даже будучи приобретёнными б/у в странах Европы, ещё долгое время доживают свой век по российским дорогам — вот что значит немецкое качество изготовления и сборки. Характерно, что по приходе в Россию многим из них не удаётся маршрутные доски, надписи в салоне, сделанные на немецком языке, как бы подчеркивая этим «родословную» машины.

К сожалению, сейчас МУП «Осташковское АТП» переживает не лучшие времена. Проблемы связаны не только с экономической обстановкой в стране. За последние два года на автобусных маршрутах Осташкова резко снизился пассажиропоток. И дело не в конкуренции со стороны частных перевозчиков — причина в том, что жители предпочитают передвигаться в черте города, а также выезжать за его пределы на личном автотранспорте, считая себя, таким образом, не зависимыми от маршрута и расписания движения автобуса. То есть, даже при растущих ценах на топливо сохраняется относительная доступность легкового автотранспорта для осташковцев как потребителей транспортных

услуг, а общественный транспорт здесь ещё, к сожалению, не настолько развит, чтобы стать личным автомобилям достойной альтернативой.

Ещё одна немаловажная проблема обусловлена видом собственности, в которой находится автобусное предприятие. Как и любое муниципальное, т.е. находящееся в ведении местного самоуправления, предприятие, МУП «Осташковское АТП» вынуждено существовать за счёт весьма небольших дотаций из городского бюджета, а также за счёт выручки от перевозимых пассажиров, число которых, как уже было сказано выше, значительно снизилось. В итоге в режиме самоокупаемости парк варится в «собственном соку», и даже восстановление отставленных от работы машин на данный момент нецелесообразно по причине всё того же пониженного пассажиропотока.

Осташковский автобус — часть образа не только своего города, но и всего Верхневолжья. Зарубежные гости судят о степени развития региона, в том числе, и по уровню организации транспорта для нужд населения. Таким образом, перевод автобусного сообщения в городе на качественно и количественно другой, более высокий уровень, поможет придать Осташкову облик развитого культурного и туристического центра, а там, глядишь, и горожане пересядут с автомобиля на автобус, если он будет быстрым и комфортабельным.

Янис ВИТОЛС
Фото автора
и Николая ХАРЛАШКИНА

Автор выражает благодарность главному инженеру МУП «Осташковское АТП» Гарюгину А.И. за помощь в подготовке публикации



Автобус Ikarus 280 на Загородной улице



Отставленные от работы машины ЛиАЗ-677М и Ikarus 280

На память

Станичный трамвай на улицах Краснодара

На 5-й маршрут столицы Кубани в июне вышел юбилейный трамвай.

Вагон оформлен в честь 215-летия станицы Пашковской — одного из населённых пунктов, расположенных в непосредственной близости от города. В 1956 году станция стала частью Краснодара и получила статус посёлка, с 2003 года посёлок Пашковский является городским микрорайоном.

В 1912 году Краснодар и станцию Пашковскую соединила одна из первых в России междугородных трамвайных линий, созданная на средства местных жителей. Первое время на ней работали теплоэлектровозы фирмы MAN, приводимые в движение бензиновыми двигателями. Затем по трассе линии была навешена кон-



тактная сеть, трудоёмкие в эксплуатации автомобильные двигатели заменили на компактные электрические. В 1920 году линия стала частью единой трамвайной сети Краснодара.

Удобная транспортная связь предопределила дальнейшее

развитие города — вдоль трамвайных путей в 1920-1940-е годы возникли крупные промышленные предприятия и рабочие посёлки, в 1960-1980-х годах велось массовое жилищное строительство. Трамвайная линия, созданная 97 лет назад и прошедшая несколько

реконструкций, сейчас является основной транспортной связью восточной части города с центром и фактически работает в режиме «лёгкого метрополитена»: на её центральном участке (улица Ставропольская) работают 7 трамвайных маршрутов.

На бортах юбилейного трамвая — старинные и современные фотографии, рассказывающие об истории станицы и её жителях. В салоне, украшенном нарядными занавесками, звучат народные песни, установлена «бегущая строка», также повествующая об истории населённого пункта. Водитель и кондуктор одеты в казачью одежду. В таком виде трамвай будет работать до конца сентября, когда жители Пашковского микрорайона отметят юбилей своей малой родины.

Олег БОДНЯ
Фото Владимира СЕРГЕЕВА

Календарь

Примите поздравления!

13 мая отметил 10-летие Волгоградский завод транспортного машиностроения

15 мая — 75 лет Петербургскому трамвайно-механическому заводу

Внимание! Проводится распродажа старых номеров газеты «Омнибус»

Стоимость комплектов:
1996–2001 гг., 10 номеров — 50 руб.
2002–2004 гг., 31 номер — 310 руб.
2005–2007 гг., 7 номеров — 175 руб.
2008 год, 4 номера — 160 руб.

Пересылка по почте бесплатно. Обращайтесь по телефону (812) 336-37-94 или e-mail letter@omnibus.ru

www.pantograf.tramway.ru

ПАНТОГРАФ
ЖУРНАЛ О ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Новости, статьи, исторические материалы и путевые заметки по теме пассажирского транспорта

Открыта подписка на 2009 год (6 номеров). Стоимость — 480 руб. (для граждан России)

Адрес для писем и переводов: 300012, г. Тула, ул. Николая Руднева, д. 25/13, кв. 5, Денисову Денису Николаевичу. Эл. почта: pant@klax.tula.ru