

> СКЛЯРОВские
мысли«Нераспиленный»
КОСМОС

БЫЛА БЫ возможность на день совершить путешествие в прошлое – не раздумывая, выбрал бы 12 апреля 1961 года.



Есть сожаление, что родился на несколько лет позднее и не окунулся в царившую тогда атмосферу радости, о которой повествуют воспоминания и кадры кинохроники. Нет в новейшей истории другого события, однозначно светлого и полного возвышенных чувств. Они, в отличие от дня Победы в мае 1945-го, нахлынули вдруг. Конца войны ждали, а первый полет человека в космос – внезапное озарение, яркая вспышка, незабываемая и через полвека.

Понятно, почему фотографии и другие реликвии, связанные с Гагариным, хранят во многих семьях как самое дорогое. И вроде бы космические просторы для земных людей невероятно далеки. И немного смельчаков, способных на такой же подвиг, – за пятьдесят лет на околоземной орбите побывали двести с небольшим человек. Но история первого полета и всего, что с ним связано, близка до невозможности. Почему так, а не иначе – гадать не приходится. Главных героев тех незабываемых дней при всем желании не смешаешь с грязью: отлетит – и следов не останется. Не корысти ради совершали они великий прорыв, не о барышах с орденами думали и не о гламурных похождениях (такого понятия и в языке-то не было).

Известно, как Юрий Гагарин тяготился свалившейся на него славой. А мог бы купаться в ее лучах многие десятилетия, объехать весь мир, а не тридцать стран, в которых успел побывать. И Родину, выражаясь современным сленгом, пиарить. Если и был когда-то социализм с человеческим лицом, то с гагаринским – не иначе. Знаменитая улыбка пионера космоса значила больше, чем сотни правильных речей, произнесенных вождями. Еще и по внешним данным этот молодой парень в одно мгновение стал кумиром миллионов.

Все в его облике трогательно, даже знаменитый шнурок, так нестати развязавшийся в торжественный момент. Только Гагарин не желал «торговать лицом» – не в его характере это было и не в правилах того времени. Тем самым предрек себе короткий земной путь, вместивший столько, сколько иным за сто жизней не выпадет.

Кого из причастных к покорению космоса ни коснись – у каждого потрясающая судьба. Основатель отечественного ракетостроения Сергей Королев занимался главным делом своей жизни, будучи не до конца реабилитированным после репрессий. Не озлобился на страну, которая так жестоко с ним обошлась. Перенес и пытки, и Колыму, уже после освобождения и возвращения оттуда чуть не погиб. По счастью, не попал на пароход, который попал в шторм и затонул. А конструктор первых космических кораблей Константин Феоктистов чудом выжил в войну, после того как его расстреляли немцы: выпущенная в упор пуля прошла навылет через подбородок и шею.

Таких людей невозможно подозревать в чем-то неблагоприятном. Если они творили эпохальное, то без всяких «примесей». И неудачи, и человеческие жертвы объяснялись естественными трудностями, которые испытывали первопроходцы. Сейчас любое дело, с претензией на грандиозное, непременно сопровождают разговоры о том, кому это выгодно и сколько в процессе «попилят». Ведутся в порядке вещей, никого не удивляют.

Как же за полвека изменились и нравы, и мироощущение...

ДМИТРИЙ СКЛЯРОВ

То пусто, то густо

> «Народный контроль» продолжает следить за графиком движения трамваев



ДВЕ НЕДЕЛИ активисты союза молодых металлургов дежурили на проходных комбината, выполняя поручение местного отделения партии «Единая Россия» по контролю за движением электро транспорта. Напомним, что эта инициатива проходит в рамках программы «Народный контроль».

На этой неделе бригады союза молодых металлургов дежурили в тех же проблемных точках территории комбината – на проходных № 5, 6, 7 и проходной ККЦ. Для проверки были выбраны временные промежутки с 20.00 до 21.20 и с 23.45 до 00.40. Как и в прошлый раз, металлурги не только проверяли следование трамвайных поездов по установленному графику, но и оценивали степень их наполняемости.

...Время 20.30, седьмая проходная ММК, полчаса назад завершилась смена третьей бригады. Народу на остановке трамвая не так много, как, например, на пятой проходной: сюда выходят работники локомотивного и кислородного цехов.

Помощник машиниста локомотива Илья Андреев с эмблемой «народного контролера» на рукаве внимательно вписывает в маршрутный лист время прибытия трамвайного поезда, номер вагона и оценивает уровень его заполненности.

– Ого, второй раз за полчаса 44-й автобус приехал, – Илья Андреев, отвлекшись от трамвайного графика, поворачивается к своему напарнику. – Никогда такого не было. Вот, даже по графику 44-й на проходной № 5 проходит один раз – в 20.15. И этот автобус мы уже видели, откуда второй взялся в 20.36?..

Хотя и он забит «под завязку».

Пока Илья недоумевает, я предполагаю, что «лишний» автобус появился не случайно: похоже, информация о дежурстве «народного контроля» дошла до организаторов транспортной реформы. На линии вместе с контролерами работают журналисты «Магнитогорского металла» и телекомпании «ТВ-ИН», так что выпустить пару-тройку внеплановых автобусов для красивой «картинки» – задумка хорошая. Жаль только, что кратковременная.

– Мы хоть и следим за трамваями, но при случае отмечаем и автобусы, и маршрутные такси. Раньше маршрутки здорово выручали, не давая людям скапливаться на трамвайных остановках. Там, где их дефицит, много народу, – говорит «народный контролер» Илья Андреев.

За дни дежурства союз молодых металлургов обнаружил в графике движения трамвайных поездов тенденцию, которую по-простому можно обозначить фразой «то пусто то густо». То ли логистика трамвайной сети устарела, то ли сильно искажалась со времени ее создания, но неравномерность движения трамваев очевидна. В нескольких случаях дежурные обнаружили нулевую наполняемость поездов – и наоборот, в часы пик много переполненных вагонов. Судя по маршрутным листам, такая проблема есть на трамвайных маршрутах № 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 16, 20, 22, 28.

Какая-то неполадка с маршрутом № 7, который увозит металлургов с комбината в сторону центрального перехода: от проходных № 5, 6, 7 в промежуток с 20.00 до 21.20 идет всего один вагон седьмого

маршрута, моментально заполняясь людьми. Причем из трех дней дежурств два раза он вообще не появился. То есть в этом единичном примере выполнение графика нарушено на 66 процентов. Всего в пиковое время на маршруты не вышли семь трамвайных поездов.

Одновременно в местном отделении партии «Единая Россия» продолжают собирать обращения граждан по поводу транспортной сети города. В общественно-политический центр, например, горожане сообщили о том, что в маршрутном такси № 17 (перевозчик А. Галкин) «постоянно накурено

в салоне, так что невозможно дышать», хотя в соответствии с правилами техники безопасности курение в общественном транспорте запрещено.

Жители поселка Димитрова неоднократно сообщали, что в поселок возможно добраться на единственном маршруте № 36, который ходит крайне редко. Пожилые люди из дома «Ветеран» просят создать автобусный маршрут от Сиреневого до Зеленого Лога: больным сложно добираться до поликлиники в южной части города, куда сейчас ходит только трамвай по маршруту № 19, но дом «Ветеран» от трамвайной линии отделяет большое расстояние – две автобусные остановки.

Работники ММК снова заявляют о больших интервалах в движении автобусов, следующих по маршрутам № 2, 9, 20, 24. «В часы пик пассажиров везет автобус 2-го маршрута «ПАЗ», который уходит с вокзала в 7.30 и 7.45 уже полный и идет, не останавливаясь, мимо площади имени Г. Носова.

Работники северного блока цехов просят увеличить состав трамвайных поездов № 4 и 8, следующих на территорию ММК. В Маггортрансе пока ответили так: «На маршрутах № 4 и 8 в настоящее время работает пять двойных поездов. После проведения обследования пассажиропотоков будет принято решение о целесообразности увеличения количества вагонов».

Жители улицы Грязнова сообщают о том, что трамвай маршрута № 14 часто не приходит на остановку «Консерватория» в 6.30, когда люди едут на работу. Добираться от ул. Советской до пр. К. Маркса приходится пешком. По версии Маггортранса, «маршрут № 14 часто опаздывает из-за скопления транспорта на перекрестке ул. Советской и ул. Грязнова», что опять-таки подкрепляет факт о «большой» логистике.

Уже не раз мэрия Магнитогорска заявляла о завершении транспортной реформы. К сожалению, каждый раз при таком заявлении происходит искривление смысла коммуникации между властью и народом. Потому что когда городская власть говорит о завершении реформы, она подразумевает победу над «нелегалами». Когда же об этом слышат горожане, то надеются на создание нормальной и полноценной транспортной сети. Чистота салонов, правильное произношение русских слов водителем-таджиком, чистая рубашка этого водителя – это все вторичные результаты транспортной реформы. А есть результат первичный и самый главный – возможность быстро и вовремя добраться на работу и вернуться с работы домой ☺

АННА СМЕРНОВА
ФОТО > ДМИТРИЙ РУХМАЛЕВ