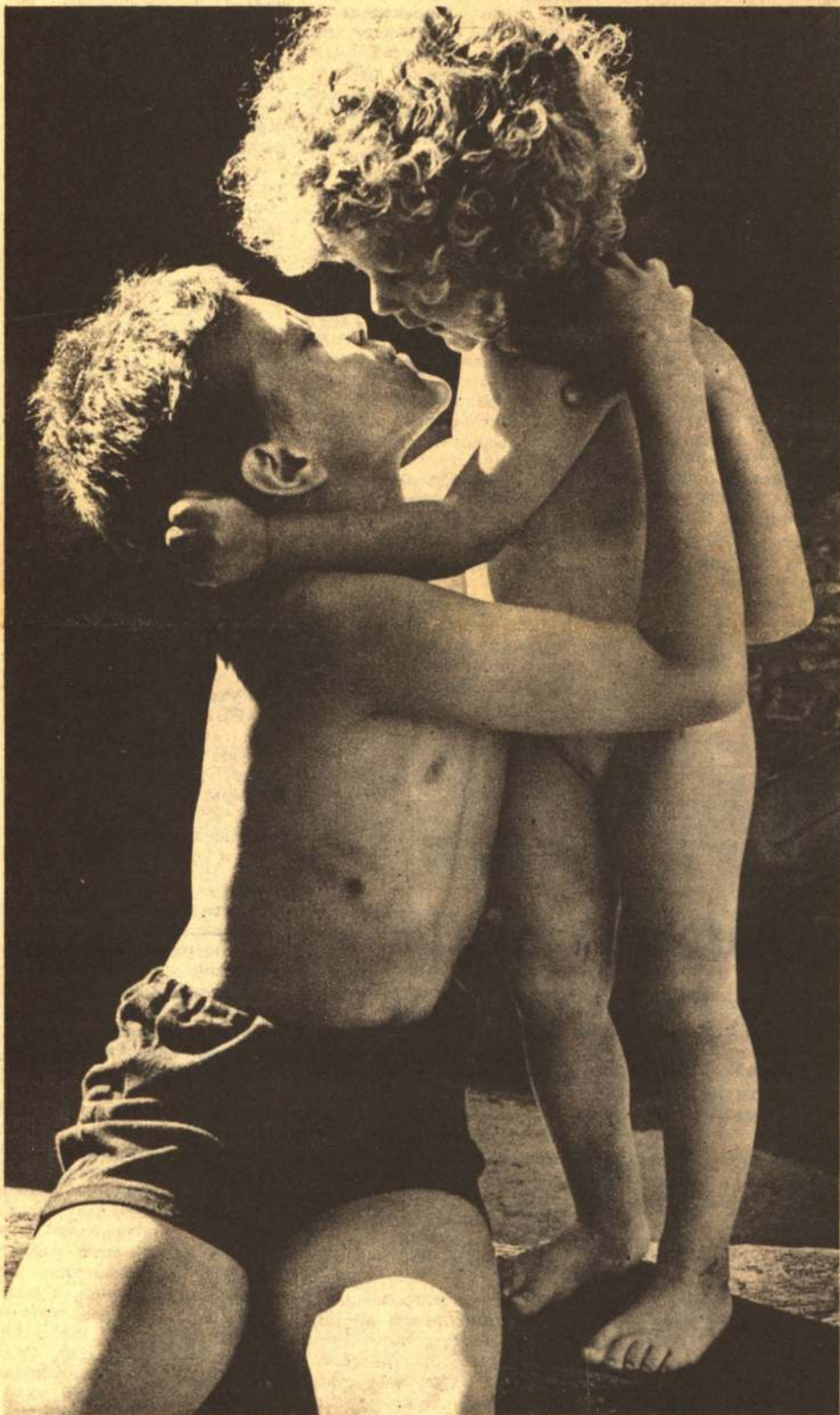


НАШ Белгород

ОРГАН БЕЛГОРОДСКОГО ГОРОДСКОГО СОВЕТА НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ



Великий гуманист, философ, писатель, гордость земли Русской — Федор Михайлович Достоевский вывел универсальную формулу нравственной оценки всех и всяческих революций и прочих перестроек общества, ни одна из которых не стоит и единой слезы ребенка. Вот мерило наших планов, наших устремлений, наших жалких попыток нацарапать собственные имена на обломки прошлого.

А эти рассуждения — о «светлом будущем», «о завоеваниях социализма», о «все лучшее — детям» — все это от лукавого или от марксизма-ленинизма, что, собственно, одно и то же. Потому что до сих пор дети наши плачут, слезы льют — от голода и от холода, от ран и болезней, от нищеты беспросветной.

Что мы им, детям нашим, можем сегодня предложить? Кусок хлеба с водой? Штаны ширпотребовские за 70 рублей? Пионерский лагерь в городе, на асфальте?

Господи, стыдно-то как! Стыдно и страшно, что дети наши умирают чаще и болеют дольше, и податься им некуда, и из игрушек — одни пистолеты да танки. А потом еще удивляемся: чего это они нервные такие, чего из дома бегут, почему нас, родителей своих, не почитают, как положено. Помилуйте, за что же почитать нас, если ничегонеделанье — то хорошего мы им еще не сделали! Некогда — все спорим, дебатировать, все власть захватываем, все норвими друг дружке укутывать покрепче да закопать поглубже, чтоб и макушки не было видать...

А придет день, настанет час, когда останется лишь сид на последний вздох, на последнее слово — что скажем им, идущим вслед, чем оправдаемся?

Один у нас выход: опоздаем, сделать сегодня все, чтоб дети наши завтра с благодарностью помянули имена своих отцов и матерей. И это высшая награда.
В. ВЛАДИН.

ДЕПУТАТСКАЯ ЛЕТУЧКА

КАРНАУХОВ Владимир Павлович, начальник отдела юстиции облсплкома:

— Основное, чего нам сейчас не хватает, — это порядка. Но я говорю о порядке в широком смысле этого слова: общественном, экономическом, правовом. Укрепление дисциплины во всех сферах нашей жизни сыграет только положительную роль. В каждом обществе есть свои законы — официальные и неписанные. Неписанные формируются годами: мы говорим друг другу «до свидания», «здравствуйте», уступаем место старшим, ходим прилично одетые. С выполнением этих правил у нас пока еще нет особых проблем. А вот с исполнением официальных законов —

плохо. Их очень много, а за их строгим соблюдением никто не следит. Поэтому я и говорю: надо наводить порядок.

Вторая проблема, которую тоже хотелось бы затронуть — воспитание людей. Сейчас, к сожалению, очень мало уделяется внимания воспитательной работе, особенно — с молодежью. А это в современных условиях играет немаловажную роль. Крушение духовных устоев, «война законов» — все это очень сильно отражается на молодом поколении. В решении этого вопроса в полной мере должны показать себя работники правоохранительных органов.

Третье — преступность. С одной стороны, мы имеем

огромное количество законов, а с другой — невыполнение. Причем часто человек нарушает закон, прекрасно об этом зная. Нужно активизировать работу не только по борьбе с преступностью, но и работу исполнительных органов. Как можно более широко надо использовать методы убеждения, а не принуждения, не забывая об огромной роли общественного мнения. Как ни сложно жить в наше время экономической и политической дестабилизации, а воспитательные вопросы решать нужно.

Если в двух словах, то я — за повышение объективности закона и персональный спрос с каждого, от простого рабочего до министра.

Н. ЯРМОШ, председатель постоянной комиссии по жилищно-коммунальному хозяйству, дорожному строительству и благоустройству.

— Одной из первоочередных задач считаю водоснабжение города. Холодные батареи зимой и перебои с водой летом уже стали явлением хроническим. Никакой критики не выдерживает и качество питьевой воды, которую потребляют, к примеру, жители Старого города. Поэтому эти вопросы обсуждались на 6-й сессии городского Совета народных депутатов, которая вынесла решение обязать горисполком

обеспечить ввод в эксплуатацию: в августе 91 г. — станцию обезжелезивания воды и водовода от четвертого водозабора, к 1 сентября 91 г. — пятого водозабора, к 10 октября — западной котельной, а также своевременный ремонт и замену изношенных тепловых и водопроводных сетей, подготовке всего жилищно-коммунального комплекса города к работе в осенне-зимний период 91—92 гг. Предусмотрена строгая персональная ответственность руководителей за ввод объектов водоснабжения, вплоть до освобождения от занимаемой должности.

Остро стоит проблема санитарной очистки города, и благоустройства улиц. Сессия горсовета поручила горисполкому до 1 сентября разработать правила санитарной очистки города и программу благоустройства городских улиц, а для этого необходимых уже в июне завершить их паспортизацию.

Для подготовки жилого фонда к зиме и благоустройства территории ПРЭО ЖХ горисполкома поручено провести их паспортизацию до 1 июня.

Все перечисленные выше вопросы находятся под контролем нашей депутатской комиссии.

ИЗ ПОЧТЫ «НБ» ЛЬГОТЫ — ИЛИ НАСМЕШКА

Несколько раз газета обращалась к медицинским проблемам, напоминала всем нам о реалиях жизни инвалидов. Спасибо «НБ», но ведь на этом все и замерло. А дальше? Никто не говорит, что мы можем создать сегодня рай для инвалидов в Белгороде, но хоть немного облегчить их участь можно? Взять хотя бы такую «мелочь», как проезд в общественном транспорте.

По существующему разъяснению Госкомтруда РСФСР и ВЦСПС от 1986 г. райсовет выдает удостоверение о бесплатном проезде в гортранспорте инвалидам I—II группы, которым крайне затруднено передвижение (отсутствуют или полностью парализованы две конечности). Назвать это разъяснение иначе как ко-

шунством или глумлением невозможно, ибо человек с полностью парализованными рукой и ногой, или двумя ногами практически передвигаться в общественном транспорте не в состоянии — эта категория инвалидов I группы нуждается в постоянном постороннем уходе.

Кроме того, даже если бы инвалиды захотели, то сразу наткнулись бы на непреодолимое препятствие. Ведь ни один автобус или троллейбус не приспособлен для подъема и размещения инвалидной велоколяски.

Ей-богу, кажется, что масса препятствий, коверкающих жизнь инвалидов, сделана специально, начиная от размеров дверей в квартирах и кончая парадными ступеньками общедомового ведомства, имеющего

самое непосредственное отношение к инвалидам.

Есть у нас в городе инвалиды I и II группы, имеющие разрешение ВТЭК работать и действительно работающих (их не так уж много). Неужели на тех предприятиях, где трудятся эти инвалиды, не смогут найти возможность решить хотя бы частично транспортный вопрос?

Что касается инвалидов, на которых не распространяются льготы на пользование общественным транспортом, то предлагаю «перераспределить» их. Я обращаюсь к депутатам всех уровней (областного, городского, районного Советов) отказаться от этой льготы в пользу наименее социально защищенной категории горожан — инвалидов.

Н. ДМИТРИЕВ, зам. главного врача по ЭВН городской поликлиники № 4.

Круглый стол «НБ»

КТО РАЗР

ПОСЛЕДНИЙ «ИКАРУС» МОЖЕТ СТАТЬ НА «ПРИКОЛ» УЖЕ ЭТОЙ ОСЕНЬЮ

С наступлением летних огородно-полевых работ до предела обострились проблемы городского пассажирского транспорта. Люди часами маются на остановках, потом, терпя человеческий облик, штурмуют автобусы и троллейбусы, и в липком поту, отрывая пуговицы, добираются до своего конечного пункта. Картина до боли знакомая каждому горожанину, вынужденному пользоваться услугами городского транспорта.

«Икарусы» не выдерживают подобных перегрузок, а люди терпят. Пока терпят.

Но сколько же можно и до каких пор будут продолжаться эти садистские, по выражению одного из наших читателей, истязания городским транспортом? Способны ли вообще городские власти и должностные лица, отвечающие за его работу, решить эту проблему? И если да, то как?

В беседе на эти темы за «круглым столом» редакции принимали участие: председатель постоянной депутатской комиссии горсовета по транспорту и связи В. И. Лихоманов, старший инженер транспортного отдела горисполкома С. Н. Глаголев, начальник автоколонны № 1402 Д. И. Гузенко и начальник службы движения троллейбусного управления С. В. Серикова.

ЗАЧЕМ РАЗДЕЛИЛИ ЕДИННЫЙ ТАЛОН

В. Л.: Во-первых, давайте четко и ясно ответим читателям, зачем мы разделили единый талон на проезд в автобусе и троллейбусе. Если я не ошибаюсь, в 1988 г. его ввел волевым порядком облисполком для удобства пассажиров. За это время горожане оценили его, и, естественно, были глубоко возмущены, когда единый талон таким же явочным порядком упразднили. К сожалению, для его отмены были весомые основания, ибо за несколько лет ни областная, ни городская структуры, занимающиеся распределением доходов от реализации талонов, не нашли механизма их распределения. И то же случилось: у уважаемого Дмитрия Ивановича (Гузенко — Р. Я.) с мая по ноябрь основная часть парка занималась перевозкой людей на сельскохозяйственные работы. Не безвозмездно — за это автоколонна получила от предприятий около полумиллиона рублей денег. А городских пассажиров в это время обслуживал троллейбус, не получая за это дополнительно ни копейки (хотя возил тех же рабочих предприятий, а не тещу на блины — Р. Я.). Вот и получалось, что Гузенко только талоны продает, а возит Казаринов (начальник троллейбус-



ного управления — Р. Я.). Естественно, троллейбусники несли огромные убытки, и просто вынуждены были разделиться. ДЛЯ СПРАВКИ: ежегодно автобусы перевозят 65 млн. пассажиров, а троллейбусы — 71 млн. Но положение не изменилось и сейчас. И сегодня фирма Казаринова ежедневно выводит на линию при плане 122 до 126 троллейбусов. А Дмитрий Иванович при плане 117 — всего 45 машин. Д. Г.: При каком плане? Кто нам устанавливал этот план? Почитайте Закон о предприятии — мы вправе сами себе устраивать план. С. С.: Но все равно должна быть какая-то фиксированная цифра перевоза пассажиров. Д. Г.: Так давайте так и говорить — не о плане, а

о потребностях в перевозке пассажиров. И мне сегодня, чтобы удовлетворить эту потребность, необходимо не 117 каких-то выдуманных автобусов, а около 200. У меня же нет и 117. В. Л.: 117 — не какая-то выдуманная цифра, а госзаказ по городским перевозкам пассажиров! Д. Г.: Госзаказ нам доводят в рублях, а не в количестве машин, выпущенных на линию. И мы его ежегодно выполняем и даже идем к увеличению. В. Д.: За счет заказов и спецрейсов! А на город вы выделяете не более 45 машин, вчера же во вторую смену, например, их осталось не более 15. Д. Г.: При чем тут спецрейсы? Госзаказ — это деньги, которые мы получаем от перевозок пассажиров за пятки.

КУДА УПЛЫЛИ НАШИ ПЯТАКИ

«НБ»: Кстати, после 2 апреля наши «пятаки» потяжелели втрое. Интересно, куда они уплывают?

Д. Г.: Во всяком случае, к нам они не попали — мы этих денег и в глаза не видели. И зарплату водителям, вопреки бытующему мнению, ни на пятаяк не увеличили, а возить стали еще хуже. Да, хуже, потому что наши проблемы никто не хочет решать. Говорят, вы — чужие, вы относитесь к министерству (которого уже нет). Значит, как перевозить пассажиров по городу — наши, а как помочь оказывать, так сразу — не наши. Месяца два назад писали письмо на имя Пономарева, просили 1 млн. руб-



лей на обновление парка. Отказали. А Казаринов и в прошлом году хорошо обновился, и в этом получил 20 машин. Наша автоколонна в прошлом году получила 11 машин, а в этом — всего две. Хотя у меня 20 процентов автопарка составляют машины выпуска 1977 года. Плюс сто с лишним «Икарусов», запчасти к которым можно закупить только за валюту. И если уж «Икарус» сломался, то все — запчасти взять нигде. Так на чем прикажете возить пассажиров? На собственной инициативе?

В. Л.: Но у вас вчера за ворота вышло 114 автобусов, а по городу работало всего 45. Где же остальные? Д. Г.: Около 40 — повезли людей в колхозы, около 30 — работали по заказам: мы заключили долгосрочные договоры с 33 организациями. Правда, нас часто упрекают спецрейсами. Да вы знаете, что для них выделяются автобусы, которые больше двух-трех рейсов в день и не выдержат, на линию их пускать нельзя. Мы «обосились». Нам нужна валюта.

О ДАЙТЕ, ДАЙТЕ НАМ ВАЛЮТУ

В. ЛИХОМАНОВ: «Никакой валюты не нужно, чтобы навести элементарный порядок».

Д. Г.: Просид на обновление парка — отказали. На запчасти — тоже отказали. А один только двигатель стоит 12 тысяч долларов. Я говорю — дайте нам 300 тысяч долларов, и мы эти 70 машин, которые стоят у нас мертвым грузом — пустим на линию.

«НБ»: Дайте — это кто? Д. Г.: Облсовет...

В. Л.: Никакой валюты вам не нужно, чтобы навести элементарный порядок в технологии перевозки пассажиров. Это только ваше внутреннее дело, ваша предприимчивость. Вы обращались на наши предприятия с просьбой оказать помощь в ремонте? Вы же не идете к ним.

Д. Г.: То, что нам нужно, ваш завод не делает и не делает. Потому что нет технологии изготовления импортных запчастей. Это вам не болтик-гаечка. Например, мне нужен компрессор, а он состоит из 100 деталей. Или двигатель — около 100 наименований. Так что не стоит упрощать, машины стоят не из-за винтика, который можно сделать на нашем предприятии, если хорошо поклониться в ножки его директору. Нам нужно обновляться! Нужна валюта.

В. Л.: Заладил Дмитрий Иванович: дайте валюту, дайте валюту. Дело не в этом, а в отсутствии ремонтной базы в автоколонне, в плохой работе технической службы, бесконтрольности водителей. Вы или совершенно не в курсе

или просто не хотите знать, как работают ваши автобусы на городских маршрутах и что такое неприкасаемые спецрейсы. Вот я выхожу в 7 часов (час пик!), чтобы уехать на завод «Ритм», а ваши спецрейсы (3—4 машины) стоят в сторонке, отдыхают, входят в какой-то непонятный мне график, в то время, когда люди не могут уехать на работу. Это просто издевательство. Такое безобразие нужно прекращать. Пусть они работают на обычных маршрутах, идя в час пик один за другим. И рабочие спокойно доедут до своих предприятий, и другие пассажиры не будут нервничать в ожидании автобуса. Или ответьте, пожалуйста, почему водители становятся на обед все сразу. И вообще, у нас в последнее время идет какое-то волнообразное движение транспорта в одну сторону — вплотную друг за другом. В обратную сторону — ни одного. Потом все наоборот. Это касается и троллейбусов — 4, 5, 7, 8. График движения совершенно не соблюдается.

С. С.: Согласно, это недоработка диспетчерской службы. Особенно это ощущимо для пассажиров во время перерывов. Отсюда и скачки то в одну, то в другую сторону. Мы стараемся выходить из положения за счет увеличения количества машин, делаем смены вообще без перерыва.

Д. Г.: Я не согласен с негативной оценкой работы спецрейсов. Они очень нужны — ведь такой автобус довезет работника до предприятия за 20 минут. А представьте, что это

обычный рейс: автобус и так битком забит, на каждой остановке один влез, а 10 остальных, а дверь не закрывается, время идет, нервы накалены, водитель не трогается. В результате — и пассажиров больше не перевезишь, и добираться не 20 минут, а час двадцать. А графики водители, как правило, соблюдают. Правда, у нас работают по графику, установленному для данного водителя (график, конечно, интересный, о котором пассажир и не подозревает. А раньше ведь было принято вывешивать их на остановках. Р. Я.) И водитель же не виноват, что время его обеда совпадает с перерывом на другом маршруте. Вот и бывает, что несколько автобусов № 13, 2, 3, 23 собираются на железнодорожном вокзале. У них обеде по графику, а пассажиры нервничают.

«НБ»: А почему, отобедав положенное время, некоторые водители, не заезжая на остановку, убывают в неизвестном направлении?

Д. Г.: Бывает и такое. Дело в том, что у троллейбусов контроль осуществляет человек, а у нас автомат — его легче обмануть. Некоторые этим пользуются, уезжают с вокзала пустыми, автоматически отмечаются на ул. Кирова и едут, куда хотят. Но мы боремся с такими нарушениями — 73 человека лишены премии на 100 процентов. Но чаще всего график нарушается из-за поломок. Возьмем 8-й маршрут, там всего пять автобусов. Если один сломался — нарушился график, а не дай Бог — два — это уже катастрофа.

«НБ»: Похоже, пассажиры «восемерки» существуют в условиях постоянно действующей катастрофы.

Д. Г.: А завтра в таком положении могут оказаться и другие маршруты.

ЗАВТРА БУДЕТ ХУЖЕ, ЧЕМ ВЧЕРА

С. ГЛАГОЛЕВ: «Эгоизм автотранспортников — не от хорошей жизни».

В. Л.: Что это за руководитель, который спокойно говорит: завтра будет хуже!

Д. Г.: Я об этом говорю во всех инстанциях — не хотят слушать. В том числе и депутаты нашей уважаемой транспортной комиссии. Да поймите вы, наконец, если сегодня не предпринять экстренные меры, автобусы останутся если не осенью, то зимой — точно. С каждым днем все больше неисправных автобусов, включая «Икарусы». А ремонтировать нечем, запчастей нет. Сегодня из-за пустяковой поломки водитель вынужден простаивать в ремонте десять дней вместо одного дня по нормативам. Естественно, он теряет в зарплате. Кому же это понравится? Вот и уходят от нас водители. И никого это не волнует. А вот когда к зиме автобусы совсем останутся, виноватых найдут быстро — нас же и сделают крайними. Для кого нужны перевозки? Для города. Так почему же он уходит от решения этих вопросов?

«НБ»: И в самом деле, почему, Сергей Николаевич?

С. Г.: Город не уходит от решения острых транспортных проблем. Например, чтобы пополнить троллейбусный парк, были приняты все меры, чтобы получить для этих целей свыше 800 тысяч рублей.

Председателем исполкома С. Т. Кобыковым все было сделано для того, чтобы пополнить парк АК № 1402 новым подвижным составом, хотя это и непростая проблема, ведь только что было отдано почти 0,5 млн. рублей для приобретения троллейбусов, а городской бюджет — со значительным дефицитом. Так что ни исполком, ни тем более транспортный отдел не уходит от решения транспортных проблем. Автомобилистов, конечно, можно обвинить в ведомственном эгоизме, но, думаю, больше виновата система показателей, по которой они отчетливаются, которая сделала их такими. Автомобилистам просто приходится бороться за свое выживание, что они, кстати, и делают, зарабатывая деньги на всевозможных спецрейсах и спецзаказах. И мы тут бессиль-

ны что-либо запретить. Это раньше можно было, образно выражаясь, стукнуть кулаком и навязать, допустим, невыгодные им решения. Или потребовать соблюдать правила пассажирских перевозок, где прямо записано, что, пока не заполнены городские маршруты, они не имеют права выделять транспорт для заказов спецрейсов. А сейчас с введением Закона о предприятии, автоколонна нередко игнорирует эти правила. Они вправе искать свою выгоду. И мы, к сожалению, им не указ. Возможно, я ошибаюсь, но, думаю, что на месте Гузенко так действовал бы каждый. Ведь положение в автоколонне действительно очень тяжелое. И если Дмитрий Иванович не будет зарабатывать на заказах, то чем платить зарплату (те же 500—550 рублей), тот минимум, за который водители уже сейчас не хотят работать, езда на развалюхах и «загорая» на бесконечных ремонтах. Так что эгоизм автотранспортников — не от хорошей жизни. Однако все должно быть в разумных пределах и должно быть направлено на улучшение обслуживания пассажиров, что в действиях Д. И. Гузенко прослеживается слабо.



БИТ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ?

ЗА ПРОХОДНОЙ ХОЗЯИН — ГОРОД

С БОЛЬНОЙ ГОЛОВЫ НА ЗДОРОВУЮ

«НБ»: Сергей Николаевич, так почему город не заказывает музыку?

С. Н.: Они же не в нашей системе. Им дотация идет из Министерства напрямую. А чтобы заключить с автоколонной договор, нужно, чтобы эта дотация перешла в исполком.

«НБ»: Иными словами, необходимо единое управление муниципальным транспортом.

Д. Г.: Я уже два года ставлю об этом вопрос: городской транспорт должен перейти в собственность города.

В. Л.: Полагаю, вопросы муниципальной собственности определятся после Российского съезда, где будут утверждаться новые структуры управления, принят Закон о транспорте и т. д. Но это все таки перспективы на будущее, а пассажиров-то возить необходимо сегодня.

Д. Г.: Мы их и так возим — на собственной инициативе. Нигде не сказано, что мы должны возить пассажиров. Мы не привязаны к городу, как троллейбус.

В. Л.: Что значит не привязаны?! Вы обязаны прежде «закрыть» все городские маршруты (а это не менее 117 машин) и уже потом выделять транспорт на спецзаказы.

Д. Г.: Не согласен с такой

цифрой. Чтоб закрыть, как вы выразились все маршруты, нам нужно около 200 машин, которых у нас нет.

В. Л.: Да вы вообще не согласны перевозить пассажиров внутри города! Надо отметить, что часть хозяйственных руководителей, в том числе и автоколонны, весьма своеобразно понимает принципы самостоятельности. Они могут делать все, что угодно, заключать всевозможные договоры — и на здоровье, как говорится. Но — в пределах проходной. В вашу технологию, в вашу производственную жизнь город не вмешивается, но как только вы выехали за проходную, здесь хозяин — город, и вы обязаны выполнять его требования.

С. С.: Как совершенно справедливо заметил Дмитрий Иванович, троллейбус «привязан» к городу. И мы стараемся по мере сил выполнять его требования. Но и город не равнодушен к нашим проблемам и бедам. Особенно два последних года нами, как никогда прежде, занимаются и депутаты, и горисполком. На депутатской комиссии помогли решить очень непростой вопрос с питанием водителей троллейбусов (нерешенным остался 15 маршрут). Помогли пополнить троллейбусный парк.

Так что наше управление обновилось хорошо, но обновилось и благодаря тому, что наш руководитель и его аппарат знают дорогу на промышленные предприятия, которые, кстати, имеют и валюту. Витаминный комбинат, например, помог нам приобрести троллейбус-гармошку. Не хочу, Дмитрий Иванович, умалять ваши достоинства и преувеличивать достоинства своего предприятия, но очевидно, что промпредприятия больше верят нам, если покупают троллейбусы за 100 тысяч. Это очень большие деньги.

А что касается претензий к нам, транспортникам, то считаю — они справедливы. Если бы мы хорошо работали, то читатели не писали бы в редакцию такие письма. Любимый пассажир, заплативший за проезд, вправе спросить: а что надо для того, чтобы водитель объявлял остановки, чтобы везде были установлены трафареты с расписанием, чтобы соблюдались графики, и машины не двигались кучками. Так что правы депутаты, требующие максимально использовать наши внутренние резервы.

«НБ»: Социологический опрос водителей автоколонны показал, что многие видят выход в аренде.

ПОЧЕМУ НЕ ПОШЛА АРЕНДА

ВОДИТЕЛИ: «Нам такая орава начальников не нужна.»

Д. Г.: Аренда? Пожалуйста! Я готов. Но я же не могу силой заставить.

«НБ»: Да вроде особо и не упирались, многие были согласны.

Д. Г.: Но это же не полная аренда. Я предлагал сразу все предприятие перевести на аренду. Но некоторые побаиваются.

«НБ»: А может, это управленцы побаиваются?

Д. Г.: Они все время палки в колеса ставят. Но дело не в них. Не каждый согласен подписать договор

о материальной ответственности.

«НБ»: А может, условия договора кабальные...

Д. Г.: Ну, условия можно доработать, изменить, не в этом дело. Нет смысла и большой пользы в индивидуальной аренде (у нас по этой системе работает 13 водителей в пригороде и два маршрута — городские), нужна аренда полная. А у нас 95 процентов водителей согласны, а 5 — не подписывают договор. Хотя в принципе я — за эти прогрессивные формы.

С. С.: Сомнение водите-

лей можно понять: они не в состоянии собрать деньги, когда полный салон пассажиров, а многие не оплачивают проезд. Каким образом деньги за проезд попадут водителю? Вот он и побаивается, что может оказаться внакладе.

«НБ»: В некоторых городах снова вернулись к услугам кондукторов...

С. С.: Ну, это уже было, это неинтересно. Это пройденный этап, вряд ли стоит к нему возвращаться.

«НБ»: Возможно, как временный выход?

С. С.: Временный — он самый постоянный...



С. СЕРИКОВА: «Жители города вправе быть недовольными тем, как мы их возим».

«НБ»: Работники предприятия обращались с просьбой продлить троллейбусный маршрут № 15 до Северной остановки...

С. С.: Мы знакомы с этим предложением, обсуждали его в горисполкоме. И решили, что это перекладка проблемы с больной головы на здоровую.

С. Г.: Сегодня продлить пятнадцатый маршрут нет смысла, потому что для этого нет мощностей.

С. С.: У нас получается — кто везет, на того заваливают еще больше. Значит, если сегодня пятнадцатых на линии много (а там

такой район — половина города живет), давайте продлим его до «Сокола»? Но там же старая диспетчерская. Не хватает мощностей. На разворотном круге все троллейбусы не помещаются. Мы только хуже сделаем тем многочисленным пассажирам, которые пользуются этим маршрутом.

В. Л.: А что с автобусным маршрутом № 21? Он стал ходить совсем плохо.

Д. Г.: Это связано с тем, что на этом маршруте заняты «Икарусы», а их все больше становится

на «прикол» из-за запчастей. Я предлагал: пусть 21-й автобусный и 15-й троллейбусный идут параллельно до аэропорта. Плечо перевозки сразу увеличится.

«НБ»: Но вы опять часть своего груза пытаетесь переложить на троллейбус.

Д. Г.: Троллейбус и создан, чтобы работать в городе...

В. Л.: А Гузенко за счет этого ухитрится увеличить количество заказных и спецрейсов...

Д. Г.: Мы как раз за счет 21-го и хотели помочь жителям Старого города, куда ходят всего два маршрута №№ 8 и 9. Да и то — утром даю пять автобусов, а потом остается всего три — вынужден снимать с маршрута, потому что проблему урожая решают и за наш счет. А лучше бы обратили внимание на ведомственный эгоизм предприятий. Вот завод лимонной кислоты купил два «Икаруса» — но себе. А почему бы им не поделиться с городом?

А ТЫ, ПАССАЖИР, НАДЕЙСЯ И ЖДИ



С. ГЛАДОВ: «Планируем, что в 1993 начнется строительство депо троллейбусного депо».

«НБ»: Транспортные проблемы мы обсудили. А как городская власть смотрит на перспективу?

С. Г.: В перспективе мы планируем в этой пятилетке (по старой схеме мыслим пятилетками) строительство нового депо на 100 машин, сейчас ведется проектирование, а само строительство начнется где-то в 1993 году. Так вот, если будет введено троллейбусное депо, транспортные проблемы, можно сказать, будут решены наполовину, и город вздохнет спокойней. Правда, для автобусов пока ничего не планируем. Троллейбусы — другое дело, это муниципальная собственность, расходы по их обслуживанию заложены в городской бюджет. А автотранспортники сами все планируют. Они сейчас развивают производственную базу козпособом. Строят двухпоточную линию мойки, построили шиномонтажное отделение, переоборудуют зону ТО, делают ее на более современном уровне. Горисполком, проводит определенную работу по закреплению кадров водителей. Решены вопросы по детским дошкольным учреждениям как в троллейбусном управлении, так и в автоколонне. Особенно большой проблемой это было в управлении, где работает много женщин. Еще недостаточно, но все же решаются вопросы и с жильем. Так, за прошлый год вы-

делено двум предприятиям 13 квартир. Есть сложности по общежитиям, особенно семейным, но и эти вопросы мы по мере возможности помогаем решать.

«НБ»: Подводя итоги этого непростого, порой нервного, но искреннего и заинтересованного разговора за «круглым столом», приходится с сожалением констатировать, что положение с городским пассажирским транспортом не внушает оптимизма.

Увы, прав Д. Гузенко, заявляя, что нельзя перевозить пассажиров на одном честном слове и отчаянно стучась во все двери: да помогите же, иначе совсем остановимся. Но правы и те, кто призывает искать выход собственными силами, ибо в условиях нынешнего тотального кризиса сколько ни кричи — дайте, дайте, пассажирам от этого крика легче не станет.

В. Лихоманов предлагает создавать свою ремонтную базу в надежде, что российский Левша подкует не только блоху, но и «Икарус». Член депутатской комиссии по транспорту П. Овчаров, опираясь на мнение своих товарищей-водителей, видит выход в аренде. И управленцам, упорно сопротивляющимся переменам, надо понять, что чем быстрее они найдут применение своим силам на дру-

гом поприще, тем меньше шансов попасть в число официально зарегистрированных безработных. Дело к тому идет.

Увы, неблагодарную роль сторонних наблюдателей играют здесь и некоторые промышленные предприятия, проявляя поразительный эгоизм и инфантильность. Бездумно тратятся огромные средства (зачастую в валюте) на закупку собственных автобусов, которые большую часть времени простаивают или гоняют по городу полупустыми, обслуживая административный персонал, в то время, как простой рабочий люд томится на переполненных остановках.

Развезжая в персональных автобусах, лимузинах руководители некоторых предприятий полагают, наверное, что трудящихся достаточно свозить на работу и с работы, а в больницы, кинотеатры, магазины, на рынок пусть хоть пешком ходят. Так не пора ли трудовым коллективам поинтересоваться, какие убытки приносит ведомственный транспорт, оплаченный из их собственного кармана?

Да и городу уже пора быть позубастей и ввести жесткие санкции к предприятиям-эгоистам. Поводов — тысяча и один: транспортные налоги за бесконтрольное использование автобусов, перегрузку городских улиц ведомственным транспортом, за загрязнение окружающей среды холостыми пробегами спецрейсов и т. д. Может, тогда предприятиям и невыгодно будет проявлять ведомственный эгоизм.

Вела
«Круглый стол»
Р. ЯРОВАЯ.



Фото Б. ЕЧИНА.

Провинциальная хроника



БЕЛГОРОДСКИЙ ГАВРОШ

Он не пробирается с риском для жизни в богатые кварталы города, не носил коммунаркам патроны, не строил баррикад... Он просто в наше время ходил во время демократического митинга со стопкой свободной независимой газеты «Зеркало» и его называли Гаврош.

Б. ЕЧИН.
Фото автора.

БА,
ЗНАКОМЫЕ
ВСЕ ЛИЦА!

Наверное, белгородская публика, особенно ее женская половина, еще не забыла о недавних гостях города — дуэте «Кар-Мэн». Увы, теперь об экзотик-попдуэте придется забыть навсегда. Совсем недавно дуэт развалился: теперь Сергей Лемох-Огурцов продолжает выступать под прежней вывеской, а Богдан Титомир занялся реализацией собственного проекта, довольно экзотичного для наших широт. Он намерен вылепить из себя образ советского секс-идола и посредством песен и танцев объяснять подросткам, как избавиться от различных сексуальных проблем.

ШТАМПИК
ВСЕ ЗАМЕНИЛ

Существуют ли какие-нибудь правила или традиции женитьбы в наше время? Ну, в старой России они были незыблемы: сваты, кольца, венчание, бубенцы на повозках... А сейчас, увы, все не так. Вернее, не совсем так.

Как сообщили нам в бюро записи актов гражданского состояния, весь ритуал свадьбы зависит только от желания молодоженов. Роспись может проходить без свидетелей, без традиционного обмена кольцами, без... всего. Единственное правило, что свято соблюдается — это штампик в паспорте.

ШАГ ВПЕРЕД
ИЛИ ДВА
НАЗАД?

Интеллектуальный голод в Белгороде, похоже, наступит не скоро. С недавних пор он стал напрямую связан с обычным, нормальным голодом.

По решению Госкомпечати от 12 апреля 91 года в Белгороде разрешено продавать по договорным ценам всю книжную литературу, кроме выпущенной в текущем году. Уже сейчас книжные магазины буквально завалены дефицитными изданиями популярных авторов. Цена, правда, тоже «популярная», иногда до ста рублей и выше за книгу. Но теперь у многих горожан появилась еще одна проблема: то ли книгу купить, то ли семью кормить два-три дня.

Ко всему прочему, вышеуказанное нововведение все же является полумерой: мы устанавливаем договорные цены на старую литературу вместо того, чтобы наладить выпуск новых дешевых книг.

ХЛЕБНЕМ
КВАСКУ?

Лето — в самом разгаре: жаркий ветер, зной, духота... Изнывающие от жажды горожане буквально штурмуют киоски, торгующие квасом.

В день население города потребляет около 40 тонн кваса, хотя для полного удовлетворения спроса нужно в 2-3 раза больше. Как сообщили нам в торговом отделе горисполкома, под квас отпущено всего 15 автоцистерн. Самая «молодая» из автомашин — выпуска пятилетней давности. Кроме того, нет холодильных установок, нет оборудования. К некоторым киоскам не подведена вода и поэтому квас приходится наливать только в посуду покупателя. Часто у продавца нет даже кружек и стаканов, а майонезная баночка стала уже довольно привычной тарой.

И. ПОВОЛЯЕВ.

«Русич-ТВ»
представляет

9 июля	12.00 — «Бархатные ручки» (комедия)	13.45 — «Нежные мечты» (мелодрама)
	13.30 — «Аттракцион» (фильм ужасов)	18.00 — Мультфильмы «Дарующий бессмертие» (триллер)
	18.00 — Мультфильмы «Доспехи бога» (каратэ)	20.00 — «Колдун» (фильм ужасов)
	20.00 — «Отходная молитва» (остросюж.)	21.30 — «Командир взвода» (боевик)
	21.45 — «Деловая девушка» (мелодрама)	23.30 — Программа для полуночников
10 июля	12.00 — «Отходная молитва» (остросюж.)	12.00 — «Колдун» (фильм ужасов)
	13.45 — «Деловая девушка» (мелодрама)	13.30 — «Командир взвода» (боевик)
	18.00 — Мультфильмы «Передать привет Брод-Стриту» (муз. фильм)	18.00 — Мультфильмы «Телемертвец» (фильм ужасов)
	20.00 — «Пляска с привидениями» (комедия)	20.00 — «Лучшие из лучших» (каратэ)
	21.35 — «Строй» (драма)	21.35 — «Черный проныра» (прикл. фильм)
11 июля	12.00 — «Пляска с привидениями» (комедия)	23.30 — Программа для полуночников
	13.35 — «Строй» (драма)	14 июля
	18.00 — «Человек со звезды» (фантастика)	12.00 — «Лучшие из лучших» (каратэ)
	20.00 — «Побег из тюрьмы» (алькатрас) (остросюж.)	13.35 — «Черный проныра» (прикл. фильм)
	21.45 — «Нежные мечты» (мелодрама)	18.00 — Мультфильмы «Руки потрошителя» (триллер)
12 июля	12.00 — «Побег из тюрьмы» (алькатрас) (остросюж.)	20.00 — «Забавная штука — любовь» (комедия)
		21.40 — «Успеть к полуночи» (остросюж.)

УВАЖАЕМЫЕ
БЕЛГОРОДЦЫ!

ГОРОДСКОЙ СОВЕТ НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ г. БЕЛГОРОДА ПРОВОДИТ БЛАГОТВОРИТЕЛЬНУЮ ЛОТЕРЕЮ, ПОСВЯЩЕННУЮ ДНЮ ОСВОБОЖДЕНИЯ г. БЕЛГОРОДА ОТ НЕМЕЦКО-ФАШИСТСКИХ ЗАХВАТЧИКОВ.

В лотерее будет разыгрываться большая партия товаров народного потребления, в том числе: машины «МОСКВИЧ» и «ЖИГУЛИ», ВИДЕОМАГНИТОФОНЫ И АУДИО-РАДИОМАГНИТОЛЫ ФИРМЫ «ФИЛИПС», ЦВЕТНЫЕ ТЕЛЕВИЗОРЫ, СТИРАЛЬНЫЕ И ШВЕЙНЫЕ МАШИНЫ, ХОЛОДИЛЬНИКИ И ВЕЛОСИПЕДЫ, ФОТОАППАРАТЫ И ДРУГАЯ НЕОБХОДИМАЯ БЫТОВАЯ ТЕХНИКА.

Тираж состоится 7 августа 1991 года.

Стоимость одного лотерейного билета пять рублей.

Билеты продаются в магазинах и киосках «Союзпечать» нашего города и области.

Удача в ваших руках.
ГОРОДСКАЯ КОМИССИЯ
ПО ПРОВЕДЕНИЮ ЛОТЕРЕИ.

ОБЪЯВЛЕНИЯ

ДОРОГИЕ БЕЛГОРОДЦЫ!

Отдел культуры горисполкома и редакция газеты «Наш Белгород» предлагают организовать в городе «Белгородский Арбат» для проведения выставок самодеятельных и профессиональных художников, концертов авторской песни, выступлений поэтов и музыкантов.

Ваши предложения о месте, форме и времени организации «Белгородского Арбата» просим сообщить по телефонам: 6-13-62; 6-13-67; 7-33-00; 7-08-44 или по адресам:

г. Белгород, ул. Попова, 69
Отдел культуры горисполкома,
ул. Воровского, 17 Редакция
газеты «Наш Белгород».

РЕМОНТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННОМУ УЧАСТКУ № 5 СВЕРДЛОВСКОГО РАЙСПОЛКОМА НА ПОСТОЯННУЮ РАБОТУ ТРЕБУЮТСЯ:

1. Газосварщики
2. Слесари-сантехники
Заработная плата 450—600 рублей в месяц.
Предоставляются служебные квартиры.
Обращаться по телефону: проспект Ватутина, 23.
Справки по телефону: 5-42-90.

Кто сорвал сессию?

Седьмая сессия городского Совета прервала работу. Депутаты-коммунисты покинули зал заседаний, отказавшись обсуждать вопрос о льготах ветеранам и другие жизненно важные вопросы, включенные в повестку дня, в ответ на отказ депутатской фракции «Демократическая Россия» участвовать в обсуждении вопроса о газете «Наш Белгород» (заявление 69-ти). Председательствующий на сессии А. М. Гридчин объявил перерыв на неопределенное время. Чем завершится парламентский кризис, мы расскажем в следующем номере.

НАШ КОПП.

5 июля 1991 года в облсовпрофе председатель Совета Федерации Независимых Профсоюзов РСФСР Ключков И. Е. проводит совещание профактива Центрально-Черноземного региона по проблемам профсоюзного движения на современном этапе.

НАЧАЛО В 10 ЧАСОВ.

МАЛОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «РУСИЧ-ТВ»
ПРОИЗВОДИТ

запись видеофильмов в системе «PAL» и «SECAM» на ленту заказчика (каталог предлагаемых фильмов в студии предприятия)

ОСУЩЕСТВЛЯЕТ

по 3-му каналу трансляцию видеофильмов, заказанных телезрителями, а также показ рекламы и объявлений

КУПИТ

компьютер «Атака» с дисководом.
Обращаться по адресу: ул. Костюкова, 59, тел. 5-99-20.

Куплю автомобиль «Жигули» любой модели или «Москвич»-2141 выпуска не ранее 1987 года.

Обращаться по тел. 1-50-50 с 18-00 до 20-00.

Продаются высокопородные подрощенные щенки черного малого пуделя, пригодные для племенного разведения.
В предках — победы

тели международных выставок в ГДР и Польше, Московских выставок.

Обращаться по т. 9-96-87.

ПОПРАВКА

В № 26 «НБ» в подборке материалов «Депутатская летучка», во второй колонке, втором абзаце — по вине

корреспондента, готовившего интервью, допущена ошибка. Следует читать: «Н. Поддубный, прокурор Октябрьского района».
Приносим извинения Н. Поддубному и читателям.

Редактор
В. Бабин.

Наш адрес: 308800, г. Белгород,
ул. Воровского, 17, редакция газеты
«Наш Белгород».
Газета отпечатана в областной типографии офсетным способом.

ТЕЛЕФОНЫ:
редактор — 7-33-00
отдел объявлений, бухгалтерия — 7-08-44
отдел писем и социально-бытовых проблем — 7-86-55
Заказ 4401. Тираж 1515П0. Цена 20 коп.