

Коротко о событиях

23–29 сентября 2010 г. Блэкпул (Великобритания). В этом курортном городе состоялись торжества по случаю 125-летия ввода в эксплуатацию линии электрического трамвая – одной из первых в мире и единственной, сохранившейся, пусть и с некоторыми изменениями, с момента пуска вплоть до настоящего времени. Поскольку историческая дата – 29 сентября – пришлась в 2010 г. на среду, а октябрь в Блэкпуле обычно отличается плохой погодой, основные мероприятия было решено провести в предшествовавшие юбилею выходные. Вечером пятницы 24 сентября по всему историческому маршруту двинулись празднично иллюминированные вагоны. В последовавшую субботу 25 сентября обычный подвижной состав (кстати, в среднем 70-летний!) был заменен на линии музейными вагонами начала XX в., включая доставленные по такому случаю из нескольких других городов и музеев. Воскресенье 26 сентября стало «Днем открытых дверей» в единственном ныне трамвайном депо «Ригби-роуд» (*Rigby Road*): все желающие смогли ознакомиться как с современными вагонами, так и отреставрированной исторической техникой. Юбилейная среда 29 сентября была отмечена парадным проездом по линии в хронологическом порядке всех типов трамваев, какие только сохранились в Блэкпуле, причем по трассе разыгрывались театрализованные сценки из городской жизни различных эпох с использованием также исторических автомобилей, конных экипажей и т. п. Главным

же «подарком юбиляру» от центральных и местных властей стало начало полной реконструкции трамвайного предприятия для эксплуатации в дальнейшем 16 современных вагонов, специально для которых строится новое, полностью закрытое депо у конечной станции «Старр-гейт» (*Starr Gate*). Эта модернизация, на которую ассигнуются 60,3 млн фунтов стерлингов из государственного бюджета и еще 25 млн – от администрации самого Блэкпула и графства Ланкашир, на территории которого расположен город, должна, при значительном повышении безопасности, надежности и комфорта, сократить время прохождения основного маршрута «Старр-гейт – Флитвуд» с нынешних 64 до 55 мин., а средние интервалы движения – с 20 до 10 мин.

* * *

4 сентября 2010 г. в Латвии торжественно отпраздновали 107-летие последней из обычных для этого региона в первой половине минувшего XX в. «узкоколеек»: железных дорог облегченного типа с шириной колеи всего 750 мм, тогда как магистральные пути Латвии сохраняют унаследованную от Российской империи и СССР ширину колеи в 5 английских футов, или 1520 мм. В условиях нынешнего экономического кризиса линия, связующая городки Алуксне и Гулбене, рискует оказаться ликвидированной незадолго до собственного 110-летия: так, в феврале 2010 г. пассажирское движение по ней сокра-

тилось до всего двух пар поездов в сутки. Однако в республике нашлось немало волонтеров, готовых бороться за сохранение уникальной линии, в том числе – через привлечение к ней внимания туристов. Празднование нынешнего – не «круглого», но вполне весомого юбилея – предварила 19–20 июня 2010 г. масштабная встреча в окрестностях линии владельцев исторической автотракторной техники из прибалтийских государств, организованная рижским Центром автотостарины «Межциемс». К этой же дате удалось приурочить завершение реставрации паровоза Гр-319, изготовленного в ГДР ровно 60 лет тому назад, сохраненного Музеем узкоколеек в г. Лавасаари в соседней Эстонии и арендуемого ныне энтузиастами, выступающими за сохранение линии Алуксне – Гулбене. 4 сентября 2010 г. он вновь катал по линии туристов, многие из которых прибывали из Риги специально назначенными в день юбилея дополнительными дизель-поездами Латвийских железных дорог.

* * *

30 июня – 2 июля 2010 г. Нижний Новгород. Здесь прошла первая на российской земле выставка «Автобусный мир» (*BusWorld*). Эти представительные международные смотры новинок общественного пассажирского автотранспорта начиная с 1971 г. периодически организуются в различных странах, привлекая к себе все большее внимание заинтересованных специалистов. Участниками первой такой выставки в России стали 72 компании из 13 государств; сопровождавшая смотр тематическая конференция привлекла 1400 человек;

количество посетителей составило 2870. Для сравнения: прошедшая еще до кризиса, 11–14 марта 2008 г., аналогичная выставка в Шанхае (КНР) привлекла 180 экспонентов и 20 590 посетителей, а смотр октября 2009 г. в Кортрейке (Бельгия) – 390 экспонентов и 28 127 посетителей.

Скромные отечественные результаты можно во многом объяснить проведением выставки в летний, «отпускной» (а в 2010 г. – еще и аномально жаркий!) период и малой известностью «закрытого» вплоть до сравнительно недавних пор Нижнего Новгорода на международной арене. Тем не менее смотр оказался достаточно насыщенным: здесь были представлены, в частности, новейшие городские автобусы ЛиАЗ на экологически безопасном газовом топливе, полный ассортимент продукции Нефтекамского автозавода (НефАЗ) из Башкортостана, малые автобусы «Кузбас», собираемые в Ленинск-Кузнецком районе Кемеровской области по лицензии известной южнокорейской фирмы «Хёндай». Всемирная организация автомобильного транспорта (*IRU*) презентовала по ходу выставки свой проект *Smart Move*, название которого сама перевела с английского языка как «верный ход в игре»: в соответствии с ним всем заинтересованным лицам предлагается сосредоточить усилия на удвоении в ближайшие 10–15 лет объемов автобусных перевозок по всему миру (что едва ли бесспорно с экологической точки зрения). Богатую же историю отрасли почему-то символизировал лишь малоизвестный в России чешский автобус *Škoda-706 PRO* 1964 г. выпуска.

Составил Н. М. Семенов