

ЖИЗНЬ НА СВОЙ ВКУС. ПОЛЬСКИЙ ВАРИАНТ

Лодзь - второй по населению город Польши после Варшавы. Это текстильная столица страны, и ее сравнивают с российским Ивановом, с которым, кстати, Лодзь давно дружит. В позапрошлом веке ее называли «землей обетованной» для тех, кто хотел добиться успеха в шальные времена зарождения большого капитала.

Столица, которая отсюда в 130 километрах, конечно, притягивает к себе многие таланты, начинавшие в Лодзи карьеру. Но лодзинцы не унывают - им есть чем гордиться и что показать гостям. В том числе и свою Аллею звезд, которыми они щедро делятся со всем миром. А самое главное - здесь стараются устроить жизнь на свой вкус, не откладывая эти радости для будущих поколений.

ПРОФЕССИЯ - СТРАЖ ПОКОЯ

Людей в военной форме, которые несут службу на городских улицах, можно принять за полицейских. Местные жители уточняют: нет, это не полицейские, а скорее их помощники. Это городская стража.

Пришлось обратиться за разъяснениями к коменданту лодзинской стражи Славомиру Селиге. Он возглавляет эту службу с момента ее появления в начале 90-х. Сам не из полицейских, по образованию химик и долгое время работал советником министра легкой промышленности. Но для нынешней работы у пана коменданта есть главное качество: он любит свой город и хочет, чтобы здесь жилось спокойно и безопасно.



Свой рассказ он начинает издали - с трудного перехода из социализма в капитализм, когда вместо милиции появилась полиция. Как оказалось, привычки новоявленных полицейских остались прежними.

Они внушили людям, что служат неким высшим целям - скажем, поймать убийцу, обезвредить бандита, а мелкие дела не для них. И все жалуются, что мало денег, хотя бюджет у полиции огромный. Но вместе с демократией появилось самоуправление, и для контроля за выполнением административных распоряжений городских властей понадобились вооруженные функционеры. Например, контролировать вывоз мусора. Теоретически этим должна заниматься полиция, но президент огромного города (мэр) влиять на нее не может, он может



Так украсили граффитчики стену дома на главной улице Лодзи.

лишь просить, но не управлять. И вот сейм дал возможность местным органам самоуправления создать собственные силы охраны порядка для выполнения некоторых полицейских функций. Я подчинюсь непосредственно президенту города.

В городскую стражу, по оценке С. Селиги, звонят в сто раз чаще, чем в полицию: там пьют водку у магазина или автомобиль стоит на газоне, там возник конфликт, а где-то выбросили мусор в парке, сосед включил ночью громкую музыку... Сквернословие тоже не поощряется. За «курву», к примеру, придется заплатить 500 злотых (125 долларов). Штраф, конечно, можно оспорить, но тогда предстоит встреча в суде, и если окажется, что гражданин неправ, то скорее всего его расходы окажутся гораздо больше. С жителями контакт хороший - нарушения сообщают менее охотно, чем на Западе: в Польше это еще с социалистических времен ассоциируется с доносом.

Нередко можно увидеть стражника в юбке, однако женщин на этой службе мало: в основном парни, отслужившие в армии. Вступать в схватку с преступниками от них не требуется, но работа тут нелегкая. Да и далеко не всегда дежурство ограничивается мелкими правонарушениями. За год стражники задерживают несколько сотен человек, которых передают в руки полиции - убийцы, насильники и тому подобная публика. А оружие - палка, наручники да газовый баллончик. Но ничего, справляются.

На 780 тысяч населения - 260 стражников, которые работают круглые сутки. Пешком, на велосипедах, на автомобилях. А в Лагевницком лесу площадью 1200 гектаров (это самый большой в Европе городской лес) очень удобно патрулировать на лошадах. При этом зарплата стражника чуть выше средней по стране и составляет около 550 долларов.

В Польше приходилось сталкиваться с преступником лишь каждому десятому, но не чувствуют себя в безопасности три четверти граждан. Причину такой нестыковки пан Селига видит в том, что не бывает «важных» и «неважных» нарушений закона:

- Шеф полиции Нью-Йорка однажды сказал мне так: с точки зрения права

бросить бумажку на улице и совершить убийство - одинаковое нарушение закона, хоть и разной степени тяжести. И если мы хотим, чтобы наш город был спокоен и женщина могла выйти на улицу, не боясь, что у нее вырвут сумочку или мобильник, то мы должны быть нетерпимы ко всякому правонарушению, соблюдать закон в мельчайших деталях, как это делают американцы.

В Польше пока такого нет. Но ориентир есть.

О ПОЛЬЗЕ ГРЯЗНОЙ ВОДЫ

Что можно извлечь полезного из сточных вод? Об этом лучше всего расскажут специалисты лодзинских очистных сооружений, крупнейшего в стране предприятия подобного рода. Ежедневно сюда поступает более двухсот тысяч кубометров городских стоков, которые надлежит превратить в питьевую воду (таковы польские нормы, которые соответствуют требованиям Евросоюза). Пройдя все положенные процедуры, биологические и химические, вода остается в сборниках «очистильни», как ее именуют на местный лад, ежедневно полторы сотни тонн осадка - перво-классного минерального удобрения. Знайки уверяют, что на ней хорошо растет верба, которую специально выращивают для топлива.

Но это не все. Осадок успел пройти ферментацию в специальных камерах, образовав метан - газ с дурным запахом, но способный обеспечить теплом территорию станции, включая соседнее жилье. 18 тысяч кубометров ежесуточно. Теперь здесь строят электростанцию мощностью 3 мегаватта, одну из



первых в стране, которая будет работать на биогазе. Энергии хватит не только на освещение, но и на производственные нужды.

Впрочем, нас, специалистов, рискующих порой пить воду прямо из-под крана, больше интересует не то, что удаётся извлечь из воды, а то, что в ней еще осталось. Мы твердо знаем, что у тех, кто пачкает, гораздо больше возможностей, чем у тех, кто чистит.

На эти сомнения директор Эузебиуш Завадский ответил так:

- Конечно, стоки бывают разные, и, если у нас что-то не получается (скажем, на каком-то предприятии случилась авария со всеми вытекающими доводными последствиями), мы об этом говорим и платим в фонд охраны окружающей среды. Нашу честность контролирует воеводская инспекция, и если поймает на лжи, то большой штраф неизбежен.

А если какой-нибудь заводик, скрывая следы экологических безобразий, постарается потихоньку сбросить грязь прямо в речку?

Как ни странно, ничего у него не выйдет.

- За реками неусыпно наблюдают службы водоснабжения и канализации, - говорит директор. - Правда, три года назад был такой случай. Одна фирма решила скрыть аварию и выпустила химические стоки в реку. Ее нашли и наказали. Был большой шум в прессе...

В конце концов очищенная вода попадает в соседнюю речку Нер, которая и довершит процесс - все-таки природную технологию никакая химия не заменит. Нер впадает в Варту, а та - в Одру. До Балтики путь далек, и вода по земле должна течь чистая. Поляки за этим следят.

XXI - ВЕК ТРАМВАЯ?

Из трех видов городского транспорта - рикши, автобуса и трамвая - наиболее перспективным лодзинцы считают именно последний. Думали, конечно, и о метро, но это, во-первых, дорого, а, кроме того, город стоит на водохранилищах и под землей не очень-то поедешь. Велосипед пока не прижился, зато на главной улице - трехкилометровой Петровской - пешеходов выручает велорикша, единственное разрешенное здесь средство передвижения. Автобус тоже хорош по-своему, но среди дорожных пробок от него толку мало:

ведь за последнее десятилетие число автомобилей в стране удвоилось. А вот в пользу трамвая президент городского управления пассажирского транспорта Павел Дживиш может привести немало аргументов:

- В Европе не случайно наступило возрождение трамвая: он не зависит от плотности движения, у него свой путь. Кроме того, он экологичен, быстр (скорость - до 70 километров в час) и незаменим в поездках на небольшие расстояния: через три-четыре остановки пассажиры сменяются почти полностью. Шумит? Если следить за состоянием путей, то никакого шума не будет. В ближайшем будущем мы планируем все районы города соединить трамвайными маршрутами.

Первый польский трамвай построили в Лодзи еще в позапрошлом веке. В депо еще можно увидеть несколько стареньких вагончиков. В город они выезжают только по большим праздникам, на радость туристам и старожилам. На этих ветеранов полезно посмотреть, чтобы по достоинству оценить их нынешнего потомка, который лодзинцы делают по австрийской модели. Внешне он напоминает скорее спустившийся с небес лайнер, да и по цене сравним с небольшим самолетом. Управиться с этим 30-метровым гигантом вагоновожатому теперь помогает компьютер.

Транспорт здесь дорогой, проехать полчаса по городу тем же трамваем обойдется примерно в полдоллара (рублей 16-17). Но все равно окупается лишь половина расходов, остальное за пассажира доплачивает город. Была даже идея повысить налоги на пять процентов и сделать транспорт бесплатным, однако массы отнеслись к ней прохладно. Да и власти в этом деле тоже не придерживаются рыночных принципов.

- Транспорт существует не для прибыли, а для обеспечения нормальных условий жизни, - говорит Дживиш.

Именно поэтому здесь существует три десятка разнообразных билетов. Очень популярны, например, билеты на время. Есть билеты на 10 минут, на полчаса (этого достаточно, чтобы проехать весь город из конца в конец), на час, сутки. Пассажир компостирует билет, и с этой минуты начинается отсчет времени. Можно ехать с пересадкой, лишь бы уложиться в оплаченный срок. А есть проездные на трое суток, на месяц, на год. Эти - на предьявителя, и может ездить вся семья. Однако самые дешевые билеты - именные и на опре-



деленную трассу: это удобно, скажем, для ребенка, который ездит в школу. Кроме школьников льготы получают также студенты, пенсионеры, военные, полицейские. Пенсионеры едут за полцены, а старше 75 лет - бесплатно. Есть еще специальные билеты для безработных, за них платит город. Как, впрочем, и за членов городского правительства (правда, эти льготы обычно не пользуются, предпочитая автомобиль).

В Лодзи своя билетная философия: тут стараются продавать как можно больше проездных, которыми пользуется половина горожан. Пассажирам удобно, транспортникам тоже: деньги-то платят вперед...

А нам что удобно, что выгодно? Пан Дживиш не раз бывал в Москве и успел оценить ее по-своему:

- Улицы у вас широкие, и, думаю, у вашего трамвая большое будущее.

Впрочем, кто знает. Ведь у нас, как и у трамвая, свой путь.

Евгений КРУШЕЛЬНИЦКИЙ
Москва - Лодзь - Москва
P.S. Благодарю городские власти Лодзи и моих польских друзей за помощь в сборе материала.