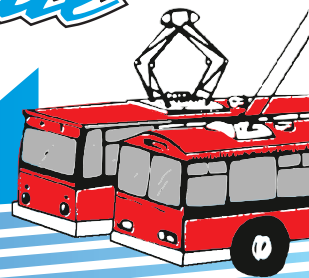


№ 7 (6396)
25.05.2009

ПЕТЕРБУРГСКИЕ МАГИСТРАЛИ



УЧРЕДИТЕЛЬ: ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС» · Газета выходит с мая 1945 г.

ПЕТЕРБУРГСКОМУ ТРАМВАЙНО-МЕХАНИЧЕСКОМУ ЗАВОДУ – 75 ЛЕТ



Ленинград – один из немногих городов в СССР, где использовались трамваи собственной конструкции и постройки. Более того – он был крупнейшим центром советского трамвайного вагоностроения. Ленинградские трамваи отправлялись в Ташкент, Магнитогорск, Горький, Архангельск, Саратов, Караганду, Череповец, на Саяно-Шушенскую ГЭС.

Ключевая роль в развитии этой отрасли принадлежала Вагоноремонтному заводу – ВАРЗ. Поначалу планировалось сделать завод только ремонтным, но по предложению С.М. Кирова решили оснастить завод оборудованием, позволяющим создавать новые вагоны. В 1928 году был разработан технический проект. Закладка завода состоялась в 1929 году. Строительство шло трудно. Пуск планировался на 1 января 1934 года. Но в строй он вступил лишь 15 мая.

15 мая этого года в Доме Офицеров состоялся торжественный вечер, посвящённый 75-летию завода. Прозвучало немало слов поздравлений. Вспоминали историю предприятия. От созданных в 1933 году 15-метровых четырёхосных вагонов ЛМ-33 и ЛП-33 до полюбившихся и электротранспортникам и миллионам петербуржцев ЛМ-99АМ «Соло» и ЛВС-2005 и ЛМ-2008 – большой путь пройден трудовым коллективом, который в 1993 году был преобразован в ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод».

Трамваи, которые рождаются в его цехах, сегодня можно увидеть не только на улицах и проспектах северной столицы. Они работают в 24 городах страны.

Максим Шигапов.
Коллаж Марины Власовой

ГОРОД-ГЕРОЙ ЛЕНИНГРАД. 6-9 МАЯ 2009 ГОДА

Возложение венков к памятной плите на Пискарьёвском мемориальном кладбище. В торжествах принял участие директор СПб ГУП «Горэлектротранс» Леонид Геннадьевич Серебряков.

Ветераны и молодёжь Восьмого трамвайного парка, представители Администрации Кировского района, школьники, суворовцы стали участниками митинга у памятника Блокадному трамваю на проспекте Стачек.

Трамваи времён Великой Отечественной войны вышли на улицы нашего города в канун 64 годовщины Победы над фашистской Германией.

Фоторепортаж Марины Власовой



КОГДА ПОШЁЛ ТРОЛЛЕЙБУС...

24 мая 1944 года возобновлено троллейбусное движение в Ленинграде



«...От Московского до самой Александрово-Невской лавры – цепь обледеневших, засыпанных снегом, тоже мёртвых, как люди, мёртвых троллейбусов. Друг за другом, вереницей, несколько десятков...» писала в «Ленинградском дневнике» Ольга Берггольц.

Вот эта знаменитая фотография – мёртвые троллейбусы на ленинградских улицах.

Когда это было? Почему так получилось? Ответы на эти вопросы ищем в книге «Ленинградский петербургский троллейбус. История и современность», вышедшей в 2006 году.

Читаем: 8 декабря 1941 года Ленэнерго прекратил подачу электроэнергии, и произошло частичное погашение тяговых подстанций. Троллейбусное движение в городе замерло.

Занесённые снегом, они простояли на ленинградских улицах всю зиму. Самую тяжелую первую блокадную зиму.

Весной 1942 года городские власти распорядились убрать машины с магистралей. Своим ходом троллейбусы идти не могли, пришлось организовывать их транспортировку. Было решено сосредоточить троллейбусы в трёх местах: в парке на Сызранской улице, на бульваре Профсоюзов и на Красной площади.

15 апреля 1942 года в блокадном городе был пущен трамвай, город вновь перестал быть пешим. Увы, судьба ленинградского троллейбуса была ещё более драматичной.

Ущерб троллейбусному хозяйству города был причинён огромный. Контактные сети разрушены. Подвижной состав выведен из строя. Только 13 ноября 1943 года Ленгорисполком

принял решение о возобновлении троллейбусного движения в городе.

27 января 1944 года Ленинград ликовал. Вместе с невосстановленной вся Советская страна праздновала полное освобождение города от вражеской блокады. Пришло время, взяться и за троллейбус!

Приказом по ТТУЛ ещё накануне 10 февраля восстанавливалась троллейбусная служба. Стали возвращаться бывшие рабочие – электротранспортники, инженеры, специалисты. Троллейбусная служба объявила о наборе учеников водителей из числа возвратившихся в город молодых ленинградок. Впервые было принято смелое решение о подготовке женщин-водителей. Шла война, на мужчин рассчитывать не приходилось.

И он настал – счастливый день, о котором Ольга Берггольц, видя троллейбусные кладбища на ленинградских улицах, даже мечтала не решалась. Вернитесь к началу этих заметок. Цитата оборвана на полуслове. Вот её продолжение: *«Стоят... Наверное, всегда теперь так будут стоять. Невозможно представить, чтобы всё это когда-нибудь двинулось, зазвенело, зашестело по асфальту...»*.

Да, трудно было представить зимой 1942 года. Но в мае 1944 года это случилось.

В Летописи нашего городского троллейбуса можно прочесть отрывок из статьи, опубликованной в мае 1944 года в «Ленинградской правде»:

«После 32-месячного перерыва вчера, 24 мая, в Ленинграде возобновилось движение троллейбусов. В полдень вышли на линию машины 4-го маршрута: Сызранская улица – Адмиралтейство».

Накануне, на десять дней раньше намеченного срока была официально закончена и принята к эксплуатации первая троллейбусная трасса протяжённостью в 8,4 км, идущая от Сызранской улицы до Адмиралтейского проспекта.

Молодой водитель Мартыненко вывела из парка свою машину в пробный рейс. Плавнo огибая выбоины в асфальте Международного (ныне – Московского) проспекта – следы раз-

рывавшихся здесь снарядов, троллейбус шёл к центру города – ярко-красный, сияющий стёклами и никелированными деталями.

Испытание прошло отлично: ни сеть, ни машина не вызвали ни малейших нареканий. И 24 мая 1944 года такая же красная машина, управляемая водителем Бушуевой, приняла первых пассажиров.

Полным ходом шли работы в парках. Чинили кузова машин, стеклили окна, ремонтировали диваны, восстанавливали электрооборудование и автомеханические части.

Самое удивительное – началась окраска троллейбусов. И цвета подбирались тщательно. Были подготовлены 24 машины четырёх цветов. Десять из них вышли на первую трассу.

«Хороший день пришёл, подарок сделан, троллейбус снова на улицах Ленинграда», – так завершает свою статью в «Ленинградской правде» корреспондент И. Головань.

После пуска троллейбуса Ленинград уже окончательно перестал быть пешим. Вот хроника его возвращения к нормальной жизни.

В конце 1944 года было восстановлено движение на маршруте «Красная площадь – площадь Труда». Уже в первые месяцы на двух маршрутах работало 20 машин. В конце года их было 38.

Итоги проделанной работы подвёл ЛенТАСС:

«С мая по ноябрь 1944 года по двум маршрутам перевезено 7,5 миллионов пассажиров. Троллейбусы сделали пробег в 600000 машино-километров».

Максим Шигапов.

Фото – из архива и Марины Власовой



ВЕСНА – ТРАДИЦИОННОЕ ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ КОНКУРСОВ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА ВОДИТЕЛЕЙ ТРАМВАЯ И ТРОЛЛЕЙБУСА. В ЭТОМ ГОДУ, КАК И ПРЕЖДЕ, СМОТРЫ ПРОВОДЯТСЯ В ДВА ЭТАПА.

ПЕРВЫЙ ЭТАП – ОТБОРОЧНЫЙ – ПРОВОДИЛСЯ НЕПОСРЕДСТВЕННО В ПАРКАХ. ОН СОСТОЯЛСЯ В ПОСЛЕДНЕЙ ДЕКАДЕ АПРЕЛЯ.

ВТОРОЙ ЭТАП – ГОРОДСКОЙ КОНКУРС – ПРОЙ-

ДЁТ С 19 ПО 21 МАЯ – ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАМВАЯ В СОВМЕЩЁННОМ ТРАМВАЙНО-ТРОЛЛЕЙБУСНОМ ПАРКЕ И С 26 ПО 28 МАЯ – ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТРОЛЛЕЙБУСА В ПЕРВОМ ТРОЛЛЕЙБУСНОМ ПАРКЕ. О НЁМ МЫ РАССКАЖЕМ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ ГАЗЕТЫ.

А СЕГОДНЯ НАШ РАССКАЗ О КОНКУРСАХ ВОДИТЕЛЕЙ В СЕДЬМОМ ТРАМВАЙНОМ И ЧЕТВЁРТОМ ТРОЛЛЕЙБУСНОМ ПАРКАХ.

СОРЕВНУЮТСЯ ВОДИТЕЛИ ТРАМВАЯ

Больше месяца в Седьмом трамвайном парке занимались подготовкой к конкурсу, тренировали будущих участников по всем конкурсным дисциплинам.

Условия парковских конкурсов, время, отпущенное на ответы, а также штрафные санкции были абсолютно такими, как и в конкурсах предыдущих лет и вполне соответствовали также общегородским конкурсам водителей трамвая и троллейбуса.

В седьмом трамвайном первоначально было заявлено 15 участников, но семь из них выбыли по различным причинам.

В первый день сдавали Правила дорожного движения, теорию и приемку подвижного состава. Лучшей по ПДД, с нулевым количеством штрафных очков, была водитель Татьяна Гутброд. Она и завоевала по этой дисциплине первое место. Нулевое количество штрафных по ПДД получили также конкурсанты. Виктория Румбешт и Андрей Хахалов, занявшие здесь соответственно второе и третье места. У этих трех участников конкурса при абсолютно правильных ответах на вопросы различалось время самих ответов. Место было тем выше, чем меньше затрачивалось времени на ответ.

На теории также определился победитель. Это водитель Евгений Егоров, совсем не набравший штрафных. На второе место выдвинулся Андрей Хахалов, на третьем оказалась Виктория Румбешт. Эта тройка также шла без штрафных, распределяя места, как и в первой дисциплине, по наименьшему затраченному времени.

По приемке подвижного состава победителем с нулем штрафных стала водитель Виктория Румбешт. Второе и третье места разделили водители Оксана Кондратьева и Андрей Хахалов, набравшие соответственно



два и четыре штрафных очка по этой дисциплине.

Во второй день соревнований, 23 апреля, соревновались по культуре обслуживания пассажиров и вождению. По первой из них победителем также стала Виктория Румбешт, совсем без штрафных очков. Второе и третье места завоевали соответственно водители Евгений Егоров и Евгений Рабанжанкин, но у каждого по 48 штрафных очков. Вождение проводилось на веере, на подготовленной здесь трассе. Было два заезда, первый из них – «примерочный», второй – зачетный. У всех участников место определялось по второму заезду. Победителем по вождению стал Андрей Хахалов, он проехал всю трассу безукоризненно, совсем без штрафных очков. Также без штрафных всю трассу проехали водители Евгений Рабанжанкин и Татьяна Гутброд, занявшие соответственно второе и третье места. У водителя Виктории Румбешт по вождению оказалось 35 штрафных, и ей досталось всего лишь 7-е место.

Но по итогам всех дисциплин водитель Виктория Румбешт стала победительницей парковского конкурса. Из пяти дисциплин у нее в четырех совсем не было штрафных. А итоговое число штрафных, 35 очков, она набрала только на вождении. Второе место в общем зачете досталось водителю Андрею Хахалову.

У него из пяти дисциплин без штрафных оказались три. А общее количество штрафных у этого водителя – 82. Как видим, отрыв от победителя все же значительный. Но еще более значителен отрыв у Евгения Егорова, занявшего по итогам всего конкурса третье место. У него 152 штрафных по общему зачету. А наибольшее количество штрафных было в общем зачете этого конкурса 443.

К особенностям этого конкурса можно отнести то, что никто из его участников совсем не набрал штрафных за нарушение должностной инструкции, таковых нарушений просто не оказалось. Подобное радует, значит, эти знания здесь усвоены хорошо.

Три названных выше призера «местного» конкурса, проводимого в парке, завоевали право принять участие в общегородском конкурсе водителей трамвая. Причем, водитель Виктория Румбешт в общегородском конкурсе будет участвовать уже не первый раз. В прошлом году она на общегородском конкурсе завоевала только четвертое место. Сегодня ее настрой – войти в призовую тройку общегородского конкурса.

Водитель Андрей Хахалов второй раз участвует в парковском конкурсе. В прошлом году ему здесь досталось только четвертое место, и он не получил право выйти на общегородской конкурс. Как видим, на этом он не остановился. В нынешнем году он примет, наконец, участие в общегородском конкурсе. Водитель Евгений Егоров имеет стаж всего два года, при этом второй раз участвует в парковском конкурсе и второй раз завоевывает право на участие в конкурсе общегородском.

Валерий Межонный.
Фото Марины Власовой

СОРЕВНУЮТСЯ ВОДИТЕЛИ ТРОЛЛЕЙБУСА

В Четвертом троллейбусном парке конкурс водителей был проведен в течение одного дня – 24 апреля. И условия соревнований, и дисциплины были традиционные, такие же, как и много лет подряд. Но было и одно исключение, согласованное с руководством СПб ГУП «Горэлектротранс». По вождению конкурсантам несколько укороченная трасса, и количество фигур, исполняемых претендентами, также было неполным. Во время вождения здесь участники конкурса выполняли въезд в бокс, подъезд к остановке, объезд колодцев, объезд ограждения и стоп-финиш. При подготовке к общегородским соревнованиям тройка фаворитов этого парка будет заниматься по полной программе городского конкурса: на трассе полной длины и с выполнением полного количества фигур.

Всего в соревнованиях здесь приняло участие девять водителей. Из них только двое имели опыт участия в подобных конкурсах, а также в конкурсах городских. Остальные семь участников были в этих делах новичками, они имели минимальный стаж по профессии, от полугода. Несмотря на это здесь не обошлось без приятных сюрпризов. И главным из них был тот, что общее первое место по сумме всех дисциплин конкурса завоевала молодой водитель со стажем работы чуть более полугода. Это Марина Тимофеева.

Мы опасаемся, что называется, взглянуть ее дебют, а потому стараемся быть сдержанными в похвалах. Но невозможно не упомянуть, что при общем первом месте она набрала всего 184 штрафных очка – по всем дисциплинам. В то время как ближайшие ее соперники, водители Светлана Бондарь и Елена Храпова, занявшие в общем зачете соответственно второе и третье места, более чем вдвое превзошли ее по

штрафным. В то же время разница по штрафным между вторым и третьим местами составила всего 14 очков. Надо к тому же отметить, что водители, занявшие второе и третье места, уже имеют опыт участия и в парковских, и даже в общегородских конкурсах. И тем удивительней победа водителя Марины Тимофее-

Тимофеевой. У Светланы Бондарь также три вторых места: по ПДД, теории и культуре обслуживания пассажиров. И только седьмое место по вождению с 259 штрафными.

Третье общее место завоевала водитель Елена Храпова. В ее активе вторые и третьи места по ряду дисциплин. И только четвертое место по вождению.

Вождение здесь выполнялось в два заезда. Причем результат засчитывался по лучшему. И все же, на наш взгляд, вождение стало «слабым местом» для конкурсантов Четвертого троллейбусного парка, по этой дисциплине они набрали наибольшее количество штрафных. Разброс штрафных по итогам всего конкурса также большой. Разница между первым и последним



местами составляет внушительную сумму в 705 очков. Между тем в парке считают, что результат у них в целом неплохой. Тренировка конкурсантов проводилась под руководством опытных водителей, бывших участников Общероссийских конкурсов водителей троллейбуса. Это известные на нашем электротранспортном предприятии водители С.В. Марков (он даже призер Общероссийского конкурса) и О.М. Иванов.

Четвертый троллейбусный парк уже несколько лет подряд занимает призовые места в общегородских конкурсах водителей троллейбуса и завоевывает право участия в Общероссийских конкурсах. И здесь сохраняется добрая традиция – передавать этот опыт молодым поколениям.

Что их ждет в нынешнем году – гадать не стоит. В оставшееся время необходимо максимально хорошо подготовиться к общегородскому конкурсу водителей троллейбуса, который пройдет в конце мая.

Второе место в общем зачете принадлежит водителю Светлане Бондарь. У нее первое место, без штрафных, по приемке подвижного состава. Первое же место с таким же результатом по этой дисциплине было и у Марины

Валерий Межонный.
Фото Марины Власовой

И ТАНЕЦ, И ПЕСНЯ, И СТИХ Настоящим праздником стал смотр народных талантов «Минута славы»



В этот тёплый весенний вечер в Малом зале Дворца культуры имени Горького можно было встретить многих добрых знакомых. И не только в зрительном зале, но и на сцене. Кстати, эти люди знакомы и вам, уважаемый читатель, ведь они были героями наших газетных публикаций.

Вот Александр Россамахин из Первого трамвайного парка. В родном коллективе его знают как хорошего профессионала-аккумуляторщика. А ещё Александр Леонидович известен как исполнитель эстрадных песен. Много лет он радует нас своим вокальным искусством.

Елену Захаровну Чухнову, работника службы социальных объектов, тоже представлять долго нужды нет. Она пишет стихи и читает их на многих наших мероприятиях.

Во Дворец культуры они пришли показать своё умение, мастерство. Здесь состоялся смотр народных талантов. Ещё не так давно такие конкурсы назывались «Алло, мы ищем таланты». Ныне телевидение подарило новый формат – «Минута славы».

Свои минуты славы предстояло пережить в этот вечер не только чтецам и исполнителям эстрадной песни, но и поклонникам русского романса, танцорам.

Организован смотр был на высоком уровне. В парках, на предприятиях своевременно были вывешены объявления – приглашения. Понятно, что была проделана серьёзная подготовительная работа. И вот – финал. Праздник и для зрителей и для участников.

Конкурс, повторимся, прошёл по четырём номинациям. Первый – художественное слово. Понятно, что открывала его Елена Захаровна Чухнова. Тема, что называется, родная:



«Никогда не забывай петербургский наш трамвай...». Свои стихи читала и кондуктор Седьмого трамвайного Ирина Полина. Валентин Григорьевич Кузьминский, кондуктор Первого трамвайного парка, исполнил басню советского классика Сергея Михалкова. А водитель троллейбуса Четвёртого парка Владимир Александрович Леонтьев вынес на суд слушателей свои лирические произведения.

Второе отделение представили конкурсанты номинации «Танец». Тут были и ансамбль «Феерия» и танцевальные дуэты.

В составе «Феерии» танцевала кондуктор Шестого троллейбусного пар-



ка Зинаида Николаевна Балакшиева. Особый восторг публики вызвало исполнение Еленой и Константином Клабуковыми зажигательных латиноамериканских танцев.

В новом жанре блеснула и Ирина Полина. Она танцевала в паре с водителем Седьмого трамвайного парка Андреем Петровым. Свой дуэт они назвали «Индиго».

По настоящему состязательным стал смотр исполнителей русских народных песен и романсов. В нём приняли участие Виктор Ефимович Заболотский, шлифовщик механического цеха Троллейбусного депо, кондуктор Первого трамвайного парка Лидия Евгеньевна Воробьева. Тепло было встречено и выступление начальника маршрута Первого трамвайного парка Евгении Викторовны Горбуновой.





Особым лиризмом было отмечено исполнение романса «Тёмно-вишнёвая шаль» водителем Шестого троллейбусного парка Екатериной Георгиевной Прокофьевой.

И вновь на сцену вышла Елена Захаровна Чухнова. Она, аккомпанируя себе на пианино, спела «Очи чёрные». Валентин Георгиевич Кузьминский вспомнил молодость, в его исполнении прозвучали авторские песни 60-х годов.

Программа смотра была продуманной. И не случайно участники смотра современной эстрадной песни завершали этот ставший праздником вечер. Тут действительно был настоящий парад талантов.

Проникновенно спела пахмутовскую «Нежность» водитель Седьмого трамвайного парка Елена Степанова.

Александр Россамарин с присутствующим ему блеском исполнил пародии на своих любимых исполнителей М. Боярского, В. Кикабидзе, Я. Евдокимова, А. Серова.



И особый успех выпал на долю Олега Петриченко – слесаря по ремонту подвижного состава Третьего троллейбусного парка. Каждая его песня вызывала шквал аплодисментов. Похоже, жюри полностью разде-



лило мнение зала. Олег Петриченко был признан победителем смотра народных талантов нашего предприятия. Ему вручён денежный приз. Памятные подарки, букеты цветов

поздравления получили все участники яркого конкурса.

Концертный зал зрители покидали с улыбками. Хорошее настроение им на это вечер подарили их товарищи по труду.

Похоже, счастливы были и участники смотра. Дадим слово одному из них.

– Я больше тридцати лет проработал ведущим инженером в научно-исследовательском институте, – рассказал Валентин Григорьевич Кузьминский. – Вышел на пенсию. Сегодня – кондуктор в Первом трамвайном парке. С песней не расставался всю жизнь, пел в Академическом мужском хоре Дворца культуры имени Первой пятилетки. И вот удача. Оказывается, и на нашем предприятии дружат и с песней, и с танцем, и с художественным словом...

Мансур Арифалин.

Фоторепортаж из Дворца культуры имени Горького вела Марина Власова



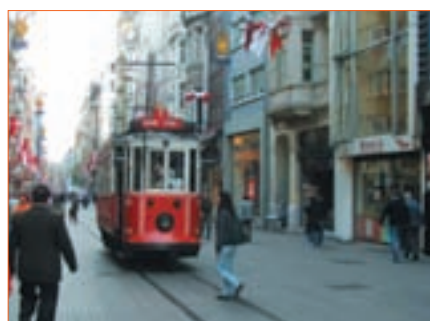
И НОВЫХ МАРШРУТОВ!



Имя Вольфрама Зайделя знакомо нашим читателям. В прошлом году мы публиковали его фоторепортаж, посвящённый 100-летию открытия трамвайного движения в Потсдаме. Рассказали мы и о диске, вышедшем в Потсдаме к юбилею городского трамвая, который он прислал нашей редакции. И вот новая бандероль. На сей раз – подарок для тех, кто интересуется не только историей трамвая, но и одновременно увлекается филателией.

Немецкая частная почта «Die Briefboten» выпустила блок «100 лет трамваю в Потсдаме». На первой марке – фотография площади Вильгельма 1907 года со знаменитым вагоном «Линднер». Вагон этот не сохранился. Для участия в юбилейном параде был приглашён его ровесник из Австрии «TV-299». На следующей марке – площадь Наций, фотография 1956 года. Здесь уже трамвай, произведённый в ГДР. Кстати, трамваи завода «Гота» можно было встретить на улицах не только Германской Демократической Республики, но и в Виннице, в Выбор-

ге, Калининграде, Кишинёве, Львове, Николаеве, Пятигорске, Симферополе, Ташкенте, Ульяновске. Ему посвящена специальная марка. Надпись – «Памятный вагон. 1967». Почему памятный? Да потому, что именно в 1967 в городе Гота был прекращён выпуск трамваев. На смену вагонам



«Гота» пришли трамваи из братской Чехословакии. Вот красно-жёлтая «Татра» на потсдамской улице в 1972 году. А последняя марка посвящена нынешнему хозяину городских магистралей – вагону «Combino». Фотография датирована юбилейным 2007 годом. «Combino» (Siemens) создан в Дюссельдорфе и специально усовершенствован для Потсдама.

Весь блок размещён на специальном конверте. На нём изображена фотография начала прошлого века. Это площадь «Старый рынок». Облик современного Потсдама на этой фотографии узнать непросто. На марках штемпель первого дня – 1 сентября 2007 года. В этот день отмечалось 100-летие трамвая в Потсдаме.



На этой же странице мы публикуем фотографию, которую Вольфрам Зайдель прислал редакции из Стамбула.

Вот текст его письма: «Этот исторический трамвай я снял на стамбульской улице Истикаль. На ней располагаются знаменитые магазины, кондитерские, консульства. Она тянется почти полтора километра и ведёт к площади Таксим со знаменитым памятником Независимости. Здесь и ездит исторический трамвай под номером два. На маршруте работают два моторных ретро-вагона. Путь – одноколейный. На середине маршрута есть остановка, где путь расходится, вагоны могут разъехаться. Ничего подобного ни в Берлине, ни в Потсдаме видеть мне не доводилось».

Спасибо, Вольфрам! Теперь и наши читатели узнают о необычном маршруте. И ждём от тебя новых фотографий, новых репортажей. Человек ты неутомимый. Только за последние годы проехал такие экзотические страны как Египет, Китай, Индия. Что уж говорить о старушке Европе! Здесь, наверное, не осталось уголка, где не бывал Вольфрам Зайдель.

У нашего друга в этом году юбилей. Поздравляем! И желаем прежде всего доброго здоровья и многих новых интересных маршрутов!

Мансур Арифалин.
Фото Вольфрама Зайделя.

Потсдам. Германия.
А эти два снимка наши фотограф
Марина Власова сделала
в немецком городе Дрездене

