

ХРЕЩАТИК

№8 (3833)

середа, 19 січня 2011 року

Київська муніципальна газета



стор. 2

КВАРТИРИ ДЛЯ ЧЕРГОВИКІВ ЗДЕШЕВЛЯТЬ НАПОЛОВИНУ

На програму доступного житла міський бюджет виділить 183 мільйони гривень



стор. 4-5

КИЇВСЬКИЙ АВТОБУС СВЯТКУЄ ЮВІЛЕЙ

85 років тому в столиці почали курсувати перші комунальні буси німецького виробництва

На Майдані коло Жовтневого палацу зсув іде

Через розмокання ґрунтів квітковий годинник може “поїхати”



Фото: Миколи ТИМЧЕНКА

На схилі поблизу будівлі Жовтневого палацу продовжує зсуватися ґрунт, зокрема після сходження снігу стали добре помітними тріщини, які утворилися у викладених плиткою доріжках

Наталка МАРКІВ
“Хрещатик”

На схилі поблизу будівлі Жовтневого палацу триває зсув ґрунту. Сніг зійшов, і знову стали добре помітними тріщини, які утворились у викладених плитками доріжках. Фахівці заповняють, що небезпеки для Міжнародного центру культури та мистецтв наразі немає, а ось квітковий годинник після першої ж сильної зливи може сповзти зі схилу на майдан Незалежності.

Ситуація зі зсувом ґрунту на вулиці Інститутській показова для міста. Про цю адресу знають усі столичні служби, з цього приводу в жовтні 2010 року відбулося засідання постійної комісії з питань техногенної безпеки та надзвичайних ситуацій. Проте наразі грошей для укріплення схилу немає, і талі води його потроху роз’їдають. Аби помітити, що ці процеси тривають і нині, не треба бути фахівцем. Досить піднятися з майдану Незалежності до Жовтневого палацу — сходи “замулені” піском та підмитим ґрунтом, по доріж-

ці зміяються тріщини, а приймачі дощової каналізації забиті сміттям.

Як розповів “Хрещатику” голова ВАТ “Спеціалізоване управління протизсувних підземних робіт” (СУППР) Олег Рубльов, проблеми на схилі почалися після облаштування квіткового годинника, який потребує посиленого поливу. Водночас проектної документації витвору флористів з цим управлінням не узгоджували та не надавали технічних умов на проектування об’єкта. Крім того, на вказаній ділянці не працює дощова каналізація (хоча вона там є), це все і спричинило перезволоження ґрунтів і початок зсувних процесів.

“Тепер, щоб зберегти стійкість схилу, треба привести до ладу дощову каналізацію на всій території Міжнародного центру, зробити водовідведення і ретельно контролювати полив цієї клумби”, — зазначив пан Рубльов. — Крім того, потрібно облаштувати протизсувний бортик на брівці схилу”.

Як повідомив “Хрещатику” начальник Головного управління з питань надзвичайних ситуацій та цивільного захисту населення КМДА Віталій Пшеничний, схил, на якому зроблено квітковий годинник, належить приватній фірмі, котра і повинна його експлуатувати. Тобто, ні Печерська РДА, ні “Київзеленбуд”, ні СУППР не мають права виконувати протизсувні роботи. Проте парадокс ситуації в тому, що фірма ніби розчинилась у

повітрі. Тому, на думку Віталія Пшеничного, “Київзеленбуду” треба прийняти вольове рішення і підготувати на розгляд Київради документи про вилучення цієї ділянки з приватної власності й передачу її на баланс чи “Київзеленбуду”, чи “Київавтодору”. Лише тоді підприємства матимуть законні підстави витратити бюджетні гроші на укріплення пагорба ●

ДОВІДКА “ХРЕЩАТИКА”

Нині в Києві зафіксовано 82 зсувонебезпечні ділянки. Приблизно десять із них перебувають в аварійному стані. Насамперед це схили Совської балки, зокрема вулиця Петра Радченка. Дуже зсувається ґрунт біля Пішохідного мосту через Дніпро. Тривають такі процеси і на вул. Нижньоюрківській, 53. Також СУППР наполягає на продовженні робіт біля церкви Святого Макарія — на розі вулиць Старої Поляни і Нижньоюрківської. Під загрозою приватний сектор, зокрема в Голосіїві в районі вулиць Адмірала Ушакова, 24-26 і Квітки-Основ’яненка, 14. Також стабільно напружена ситуація з Андріївською церквою, Олександрівською лікарнею та схилом біля 10-го корпусу Національного аграрного університету на вулиці Героїв оборони, 11. Небезпеку становлять і пагорби біля озера Глінки (Либідська площа).



ОФІЦІЙНО

Столичні вулиці та площі отримають паспорти

Головне управління містобудування, архітектури та дизайну міського середовища КМДА виступило з ініціативою створення паспортів вулиць. Це стане першим кроком до формування містобудівного кадастру. До переліку першочергових об'єктів увійшло 100 вулиць і площ міста. Документ міститиме інформацію про благоустрій та озеленення, стан фасадів будинків, інженерних мереж, дорожнього покриття, громадського транспорту, розміщення реклами, тимчасових споруд та інформаційних вивісок. Постійний моніторинг дасть змогу ухвалювати зважені рішення щодо проведення конкретних видів робіт, наприклад, заміни інженерних мереж, оновлення озеленення, ремонту чи реставрації фасадів. Вулиця Басейна стане пілотним проектом, на якому буде відпрацьовано технологію створення паспорту вулиці. Першочергову увагу планують приділити розміщенню рекламних носіїв і озелененню цієї вулиці ●

У Гідропарку з'явиться каналізація

Управління інженерної інфраструктури міста розглянуло проект будівництва каналізаційної системи масиву Гідропарк і надало пропозиції щодо його вдосконалення. Замовник проекту — УКБ ВАТ "Київводоканал", проектна організація — ТОВ "Інжпроектсервіс", повідомили в Головному управлінні містобудування, архітектури та дизайну міського середовища. Відсутність каналізування нині призводить до забруднення рекреаційної зони. Будівництво каналізації, що відповідає сучасним технічним та екологічним вимогам, сприятиме збереженню довкілля, комплексному розвитку інфраструктури відпочинку і розваг у Гідропарку ●

Ціни на гречку становлять 14—18 гривень

15—16 січня 2011 року працівники Державної податкової адміністрації в Києві провели моніторинг цін на гречку, що встановили зареєстровані суб'єкти господарювання. Столичні податківці відвідали великі торговельні мережі ("Сільпо", "Фуршет", "Велика Кишеня", "Ашан", "Білла", "Еко-маркет", "Фора" та "Вестлайн"), окремі магазини і гастрономи та ярмарки.

У результаті моніторингу податківці встановили, що середній рівень цін на гречку в столиці коливається у межах від 14 до 18 грн за кілограм круп. Лише в двох столичних супермаркетах ціни були вищі за середні в місті. Як пояснили працівники супермаркету, ця крупа значно якісніша. Найнижчі ціни на крупу традиційно були на столичних ярмарках, які проводить Київська міська державна адміністрація. У вихідні дні на таких ярмарках кілограм гречки можна було придбати за ціною від 11 до 14 грн. В цілому ажіотажу та дефіциту на гречану крупу в столиці податківці не спостерігали ●

Станції "Героїв Севастополя" та "Польову" відкрито для пасажирів

Завершено основні роботи з будівництва станцій швидкісного трамвая "Героїв Севастополя" та "Польова", повідомили в комунальному підприємстві "Київпастранс". З 7 грудня 2010 року до 16 січня 2011 року станції "Героїв Севастополя" та "Польову" було закрито для проведення основних будівельних робіт. Заклучні роботи виконуватимуть відповідно до графіка без закриття станцій.

Найближчим часом буде тимчасово закрито для проведення будівельних робіт станції "Івана Лепсе" та "Гарматну". А до 1 березня 2011 року планується повністю завершити роботи з реконструкції та облаштування потрібним обладнанням станцій лінії швидкісного трамвая "Івана Лепсе", "Героїв Севастополя", "Гарматна", "Польова", "Політехнічна" та "Площа Перемоги" ●

ГАРНА НОВИНА

Квартири для черговиків здешевлять наполовину

На програму доступного житла міський бюджет виділить 183 мільйони гривень

Марина ЧОРНА
"Хрещатик"

17 січня прем'єр-міністр України Микола Азаров і голова Київської міської державної адміністрації Олександр Попов відвідали найбільший в Україні будівельний майданчик — Дарницький район столиці.

Київ залишається містом, яке найактивніше забудовують. За 2010 рік у місті введено в експлуатацію 1012 тис. кв. м житла, що становить 104 % від показника 2009 року. Цього року заплановано будівництво понад 1 млн кв. м. Домінуюча частка нових будинків зводиться в Дарницькому районі, на території масиву Осокорки та Позняки. У 2010 році в районі введено в експлуатацію 8 житлових будинків загальною площею 163,5 тис. кв. м. На 2011 рік заплановано здати ще 20 житлових будинків загальною площею 395 тис. кв. м.

Процес зведення деяких із цих будинків у понеділок проінспектував глава уряду. "У Києві повинні бути мінімальні ціни на житло в країні, столиця має бути прикладом для інших міст. Ми домовилися про це з забудовниками", — зауважив Микола Азаров. За його словами, в середньому в Києві 1 квадратний метр житла не повинен коштувати більш ніж 8 тисяч гривень.

Прем'єр нагадав, що за програмою "Доступне житло", яку

активно реалізують за сприяння голови КМДА Олександра Попова, соціальне житло для вчителів, лікарів, працівників сфери ЖКГ і черговиків повинно коштувати 4 тис. грн за кв. м.

Олександр Попов пояснив: "У 2011 році з міського бюджету Києва буде виділено 183 мільйони гривень на підтримку програми доступного житла, що надасть можливість збудувати 1 тисячу 700 квартир і забезпечити здешевлення вартості житла для черговиків".

Місто фінансово підтримує не лише програму "Доступного житла" 50x50 для соціально-незахищених верств, а й ще програму 50x30x20. Вона надає змогу отримувати дешеве житло за вартістю квадратного метра 4 тис. грн не лише соціально незахищеним верствам населення, а й усім черговикам квартирної обліку. При цьому майбутній власник помешкання сплачує 50 % вартості житла, 30 % вартості бере на себе держава, а ще 20 % компенсує міський бюджет.



Фото Бориса КОРПУСЕНКА

Прем'єр-міністр України Микола Азаров і голова КМДА Олександр Попов днями побували на найбільшому в Україні будівельному майданчику, розташованому в Дарницькому районі столиці

Голова правління АТ ХК "Київміськбуд" Михайло Голиця підтвердив, що перші дешеві квартири за цією програмою

вже збудовано. Але скористатися пільгами терміново зможуть ті черговіки, які мають змогу сплатити 50 % вартості житла ●

СОЦІАЛЬНІ ПРОГРАМИ

Громадським організаціям виділять 78 мільйонів гривень

Київ прописав "Соціальне партнерство 2011—2015"

Ірина ЛАБУНСЬКА
"Хрещатик"

Кажучи про плани на 2011 рік, голова КМДА зазначив, що основним завданням буде економічний ривок. При цьому Олександр Попов наголосив, що міська влада не забуде і про соціальні програми. Дві з них Київрада має затвердити вже найближчим часом. Зокрема "Соціальне партнерство 2011—2015" передбачає фінансову підтримку громадським організаціям у розмірі понад 78 млн грн. Із них 9 млн грн освоюють уже цього року. Ще 4 млн грн у 2011 році спрямують на запобігання сирітству в столиці та боротьбу з насиллям щодо дітей. Такі заходи передбачені програмою "Діти столиці 2011—2013".

Незабаром на затвердження сесією Київради буде винесено дві міські цільові програми, що стосуються соціально захисту населення: "Соціальне партнерство 2011—2015" та "Діти столиці 2011—2013". Учора проекти документів схвалила постійна комісія Київради з питань соціального захисту та охорони здоров'я.

Суть програми "Соціальне партнерство" у тісній співпраці міської влади з громадою через громадські організації найрізноманітнішого стибу: ветеранські, організації інвалідів, за рівні права жінок і чоловіків. Співпраця полягає в тому, що громадські організації виконують добрі справи, а міська влада надає фінансову підтримку на оренду та компослуги, підтримує організаційно і фінансово соці-

альні акції та заходи, сприяє надаванню різних соціальних послуг населенню. На це з бюджету міста протягом п'яти років планують витратити загалом 78 млн 523 тис. грн.

З них лівова частка піде на сплату комунальних послуг та оренди за приміщення для громадських організацій. Ще частина — на зарплати. І зовсім дешиця на надання юридичних, психологічних консультацій, сприяння соціальній адаптації інвалідів.

На цей, 2011 рік, на програму витратять приблизно 9 млн грн. Із них 2,2 млн грн підуть на 127 районних громадських організацій, 3,2 на — 80 міських. Ще 2,1 млн грн спрямують на заходи. Протягом року таких назбиреться приблизно 30.

Програма "Діти столиці" розрахована на три роки. Потребує щорічного фінансування майже 4 млн грн. Як розповів керівник Служби у справах дітей Микола Кулеба, заходи програми кардинально не змінюються. Вони будуть спрямовані на подолання безпритульності та бездоглядності. "Ми постійно здійснюємо рейди, аби виявити дітей на вулицях і вчасно надати їм допомогу. Це також запобігання насильству щодо дітей у сім'ях. Шукаємо сім'ї, де такі факти трапляються чи можуть статися. Проводимо профілактичні роботи, щоб запобігти цьому", — пояснив пан Кулеба. Триває робота з неблагополучними сім'ями чи родинами, які опинилися в складних життєвих обставинах. Їм надають підтримку, щоб мінімізувати ризик виникнення сирітства. До програми входить також соціальна реклама, робота з сім'ями, які взяли чи планують взяти на виховання дітей-сиріт. Частково фінансується оздоровлення дітей тощо. Микола Кулеба каже, що за попередні роки такі заходи дали в столиці доволі сильний ефект. Якщо п'ять років тому в Києві було приблизно 3 тисячі дітей-сиріт, то нині — майже 2,5 тисячі. Такої динаміки немає в жодному регіоні. Ще кращі результати щодо проблемних сімей. Якщо кілька років тому їх було майже 500, то тепер уже вдвоє менше ●



Транспорт змінює маршрути

Для належного транспортного обслуговування мешканців Солом'янського та Голосіївського районів змінено рух автобусних маршрутів № 12, 19, 78 і тролейбусного маршруту № 42. Зміни почали діяти з 15 січня цього року

Ірина ЩЕРБАТА
"Хрещатик"

Комунальне підприємство "Київпаstrанс" вніс зміни у схеми руху автобусних маршрутів № 12, 19, 78 і тролейбусного маршруту № 42. Як пояснили у підприємстві, це було зроблено з метою забезпечення належного транспортного обслуговування мешканців Солом'янського та Голосіївського районів, а також враховуючи результати вивчення пасажиропотоків і опитування громадян.

Відтак, за новою схемою руху, автобусний маршрут № 12 у робочі дні працюватиме за схемою: вулиці Ізюмська — Кіровоградська — Монтажників — Нечуя-Левицького — Над'ярна — Яслинська — Клінічна — Амосова — Клінічна — Університетська — Клименка (колишня вулиця Солом'янська) — Олексіївська.

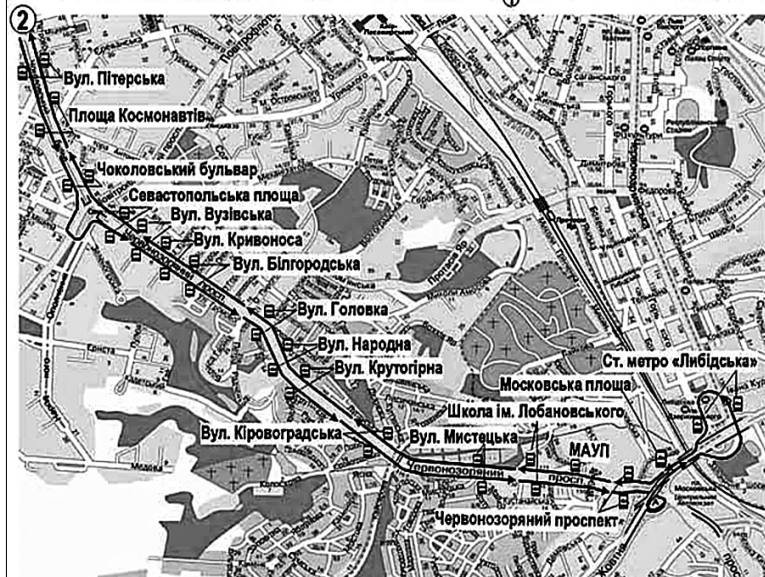
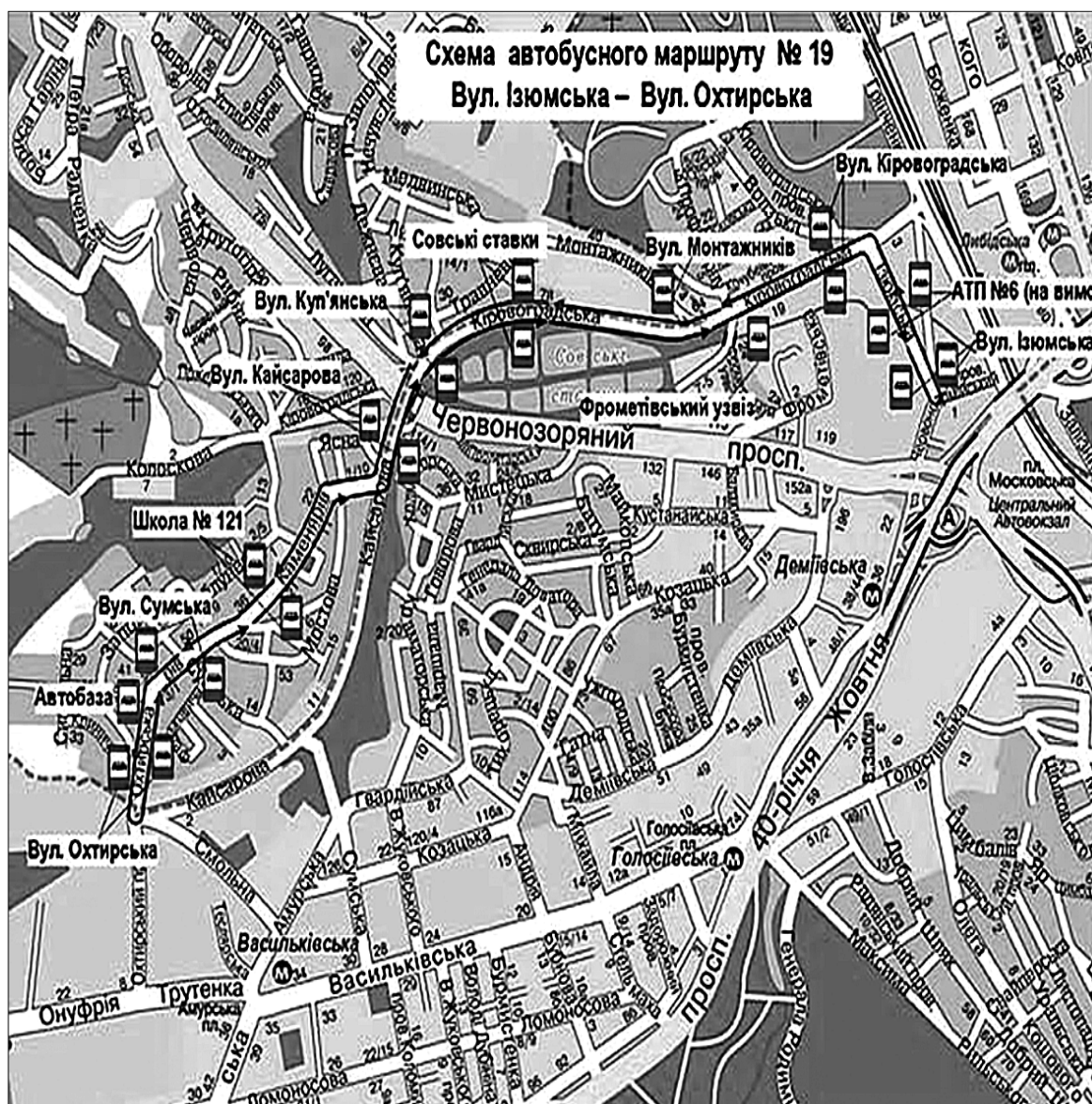
У вихідні дні автобусний маршрут № 12 курсуватиме по трасі: вулиці Ізюмська — Кіровоградська — Монтажників — Нечуя-Левицького — Над'ярна — Яслинська — Клінічна до вулиці Амосова.

Автобусний маршрут № 19 іхатиме трасою: вулиці Ізюмська — Кіровоградська — Кайсарова — Каменярів — Охтирська.

Автобусний маршрут № 78 у

напрямку станції метро "Васильківська" курсуватиме: аеропорт "Київ" — нова дорога — Кільцева дорога — вулиці Радянська — Шевченка — Повітрофлотська — Героїв війни — Леніна до вулиці Вільямса (розворот на перехресті з вулиці Якубовського) — вулиці Вільямса — Трутенка — Амурська — Козацька — Жуковського — Васильківська — Трутенка — Леніна — Героїв війни — Повітрофлотська — Шевченка — Радянська — Кільцева дорога — Нова дорога — аеропорт "Київ".

Тролейбусний маршрут № 42 організовано по трасі: від станції метро "Либідської" — бульваром Дружби народів — проспектом Червонозоряним — Чоколівським бульваром — вулицями Гетьмана — Довженка — Десятківською





Київський автобус святкує ювілей

85 років тому в столиці почали курсувати перші комунальні буси німецького виробництва

Юрій ЗІЛЬБЕРБРАНД
інженер шляхів сполучення

Складно уявити собі нинішню столицю України без автобусного сполучення. Сьогодні в Києві лише комунальний автобусний транспорт обслуговує 69 міських, 23 приміських та близько 10 міжміських маршрутів. Загальна протяжність тільки міських і приміських маршрутів перевищує 2,7 тис. км. Щодня на дороги виїжджають 400–420 автобусів різної місткості, які щодоби обслуговують понад 700 тисяч пасажирів, тобто майже п'яту частину загального обсягу пасажирських перевезень. Сьогодні у восьми автопарках КП «Київпастранс» експлуатується приблизно 1,6 тисячі автобусів різного класу. Про те, як зароджувався у столиці автобусний рух, мова далі.

Основним видом міського громадського транспорту в Києві 85 років тому був невтомний трудівник-трамвай, що тільки-но почав відновлюватися після військової розрухи 1914-1921 року. До середини 1924 року кількість населення почала наблизитися до півмільйонної позначки. В цей час у місті вже працювали 11 відновлених трамвайних маршрутів, на яких експлуатували тільки 148 вагонів застарілих конструкцій, чого явно бракувало для задоволення дедалі більших потреб городян у пасажироперевезеннях. Тому одночасно з інтенсивним відновленням трамвая було визнано доцільним вивчення питання про організацію в місті автобусного сполучення.

У ті роки автобусний рух уже інтенсивно розвивався в багатьох західних країнах. Та й кияни мали певний досвід. Зокрема, ще в 1912 році міська влада і приватні підприємці вперше спробували організувати автобусне сполучен-

ня. 1913 року у зв'язку з відкриттям у Києві Всеросійської промислової виставки закурсували автобуси двома маршрутами: Промислова виставка (нині Олімпійський стадіон) — Царська площа (нині Європейська площа) і Промислова виставка — вокзал. Періодично діяв і третій маршрут: Царська площа — Міська Дума — вокзал. До початку Першої світової війни пасажирів обслуговували 6 автобусів, що належали місту. Машини розвивали швидкість до 20-25 км/год і вмщали до 20 пасажирів. Недосконалість конструкції та часті аварії викликали радість у конкурентів — трамвайників. Вони навіть випускали спеціальні листівки, в яких закликали киян не користуватися автобусами, залякували пасажирів усілякими можливими і неможливими бідами.

В цей час у Києві з'явилися і перші таксомотори — 20 машин марок Ford, Dodge і Kase, що належали Таксомоторному товари-



Автобуси німецької фірми "Daimler-Mercedes" в 1925 році відкрили еру пасажироперевезень у Києві

ству. На початок революції 1917 року в місті працювали близько 20 автобусів, частина з яких курсувала, щоправда, далеко не регулярно на трьох маршрутах, а іншу частину використовували різні компанії та організації винятково для своїх спеціалізованих перевезень. Киян у цей час також обслуговували майже три десятки таксомоторів. Усі автобуси і таксомотори належали кільком різним компаніям та приватним особам.

Вже в радянські часи ініціювало відкриття автобусного сполучення в Києві комунальне підприємство (в його компетенції тоді були і трамвайні перевезення). У пояснювальній записці на ім'я голови Київського губернського виконкому перевізники просили владу знайти кошти на придбання 31 автобуса для заміни трамвая на центральних вулицях. Керівництво міста позитивно сприйняло пропозицію і виділило гроші на придбання 10

автобусів. Після цього розпочалися підготовчі роботи з організації автобусного сполучення та пошуки найприйнятнішої для Києва конструкції автобуса. Було розглянуто пропозиції багатьох фірм з різних країн світу. Німецькі автобуси представляли п'ять фірм: Bussing — 2 типи; Mennesman — 2; Vomag — 1; MAN — 1; Daimler-Mercedes — 1 тип.

Також машини представили три американські фірми, одна — з Великобританії. Французька фірма Renault запропонувала одразу 19 типів автобусів — від мікроавтобусів місткістю 8-12 пасажирів до автобусів на 39 місць. Усі фірми пропонували кредити під невисокі відсотки і пільгові умови продажу та постачання.

Слід зазначити, що тоді також було розглянуто можливість застосування замість автобусів з двигунами внутрішнього згорання машин з електродвигунами і акумуляторними батареями та навіть безрейкових мотобусів — електробусів (так у той час називали тролейбуси). Однак ті пропозиції одразу ж відхилили через численні недоліки машин.

З представлених вище типів автобусів з низки різних причин перевагу віддали Daimler-Mercedes. З німецькою фірмою і було укладено договір на постачання 10 перших автобусів.

1 ось 16 листопада 1925 року до Києва прибули з Німеччини перших два автобуси. Ось що писала про цю подію газета «Київський пролетарій» в номері за 18 листопада 1925 року:

«В Київ прибули автобуси Позавчора в Київ прибули два перших автобуса из числа 10, заказанных Комхозом в Германии. Были произведены первые пробные поездки, давшие вполне положительные результаты. Автобусы проделали путь к мосту имени Евгении Бош по довольно крутому Николаевскому спуску. Вернувшись, проехали по Александровской улице вниз на Подол и затем прошли по улице

Воровского. В ближайшие дни ожидается прибытие двух следующих автобусов, после чего начнется курсирование автобусов по городу. Предполагается, что прежде всего они будут обслуживать линию Вокзал — Подол через Вознесенский спуск. Этот путь, связанный с некоторыми трудностями, является кратчайшим. Таким образом в Киеве в ближайшие дни восстановится автобусное сообщение, прекратившееся с первого года войны, когда автобусы курсировали по линии Вокзал — Выставочная площадь (ныне Олимпийский стадион) и др. Прибывшие автобусы — одноэтажные, имеют 29 мест».

У цій же газеті повідомляється і про підготовку та випробування «шофферів» (таким у той час було російське написання професії водія) при Київському автоклубі.

І нарешті газета «Київський пролетарій» у номері за 10 грудня 1925 року повідомила:

«Автобусне движение в Киеве Как у нас уже сообщалось, с сегодняшнего дня начинается регулярное автобусное сообщение по такому маршруту: площадь III Интернационала — ул. Пятакова — ул. Борохова (бывш. М. Васильковская) — Рогнединская — пл. III Интернационала. Этот маршрут автобусы будут проходить за 20 минут. За проезд от пл. III Интернационала до Бессарабки взимается плата в размере 10 коп., а от Бессарабки до ул. Пятакова — 5 коп. За проезд от Лукьяновского рынка до пл. III Интернационала (при выезде из парка и при возвращении в парк) — 15 коп.

Пересадочные билеты трамвая, талоны абонементных книжек, контрмарки Наробраза и, вообще, различные льготные билеты на автобусах недействительны. Правом бесплатного проезда в автобусах не пользуются также ни члены Окрисполкома, ни члены Горсовета, ни служащие трамвая. Входит в автобус мож-



Ззеленований автобус Ікарус-180 курсував вулицями міста наприкінці 60-х — в середині 70-х років минулого століття



но тільки через задню дверь, а виходить — через передню”.

25 грудня ця ж газета повідомляла своїм читачам:

“Новый маршрут автобусов

С сьогоднішнього дня для автобусов установлен новый маршрут — от пл. III Интернационала до Владимирского рынка. Новый автобусный маршрут распределяется на следующие участки: от пл. III Интернационала до ул. Свердлова (бывш. Прорезная) стоимость билета устанавливается в 5 коп., от пл. III Интернационала до Бессарабки — 10 коп., от ул. Свердлова до ул. Пятакова — 10 коп., от Бессарабки до ул. Пятакова — 5 коп. и от ул. Пятакова до Владимирского рынка — 10 коп. Стоимость билета от пл. III Интернационала до Владимирского рынка устанавливается в 25 коп. С сегодняшнего дня по указанной линии будут курсировать уже 4 автобуса”.

2 березня 1926 року газета повідомляла:

“Доходность автобусов

Автобусы в Киеве начали работать с 10 декабря прошлого года. После ряда изменений маршрутов 7 января открыто движение автобусов по линии № 9. В течение всего января тариф на маршруте № 9 для проезда автобусами был установлен в 5 коп. за полустакта. С 1 февраля полустакта были устранены и установлен тариф в 10 коп. за участок. В течение декабря автобусами было сделано 49 автобусодней и выручено 4334 руб. В течение января автобусами было сделано 211 автобусодней и выручено 20308 руб. До 26 февраля сделано 211 автобусодней и выручено 17678 руб. Всеми автобусами за все время эксплуатации сделано 68118 км”.

Варто зазначити, що автобуси, котрі прибули до Києва з Німеччини наприкінці 1925 року, власне, були вантажними машинами Daimler із карданною передачею, на шасі яких поставили тридверні кузови для перевезення пасажирів. Двоє дверей для пасажирів і одні — для водія, усі з правого боку за ходом руху автобуса. Загальна кількість місць для сидіння і стояння (водій також) — 29. Дерев'яний кузов типу “лімузин” із заокругленими кутами і вигнутою задньою і бічними стінами мав дерев'яний каркас, оббитий зовні металевими листами. Вздовж кузова з правого боку за ходом руху були укріплені сидіння, оббиті червоною міддю і алюмінієм. Внутрішнє оздоблення салону автобуса було доволі зручним і комфортабельним — всі сидіння з чудовими пружинами, обшиті шкірою; на вікнах — гардини з рипсу; стіни до висоти вікон вкриті штучною шкірою під колір оббивки сидіння; підлога вкрита лінолеумом. Освітлення електричне — дві лампочки в пасажирському салоні й одна — в кабіні водія. Мотор — 4-циліндровий, потужністю 37/40 кінських сил із електроустаткуванням (а також стартером) фірми Bosh — забезпечував швидкість до 25 кілометрів на годину на суцільних шинах і до 40 кілометрів на годину — на пневматичних. З таким мотором автобус міг долати підйоми 16 %.

Кожен автобус був оснащений хорошим набором водійського інструменту і великим вогнегасником, що був закріплений зовні кузова біля дверей кабінки водія. Варто зазначити, що за потужністю і витривалістю двигунів ці автобуси могли б експлуатуватися на будь-яких дорогах, але їхня надмірна вага як колишніх вантажних машин цього не до-



Понад півстоліття тому на київські маршрути запустили вітчизняні автобуси львівського виробництва

зволяла, оскільки або пошкоджувалися ресори, або розбивалася сама дорога. Такі явища спостерігалися і під час роботи автобусів на київських бруківках, технічний стан яких був далекий від належного.

Як автобусний гараж спочатку передбачалося використовувати трамвайний парк імені Шевченка (колиш. Кузнечний), але врешті-решт було ухвалено рішення влаштувати автобусний гараж у трамвайному парку імені Леніна (колиш. Лук'янівський). Для зберігання і огляду автобусів у парку імені Леніна було виділено невелике відділення і зроблено потрібні для експлуатації автобусів пристрої, як, наприклад, мотор-компресор для накачування шин, автозаправку. Зазначимо, що автобусний гараж при парку імені Леніна був розрахований лише на 10 машин і не мав тут ніякої перспективи розвитку, тобто він одразу ж розглядався як тимчасовий. У зв'язку з цим у середині 20-х років автобуси перевели до слобідського парку автотранспортного трамвая імені Фрунзе, що розташований на Микільській Слобідці (нині — район станції метро “Лівобережна”, де досі збереглися дві двоповерхові будівлі цього парку). У цьому парку вже було створено більш-менш відповідні умови для тех-

нічного обслуговування і ремонту автобусів.

На жаль, до 1933 року парк київських комунальних автобусів не поповнювався. Доти стан машин, що вже давно пережили свою амортизацію і були надзвичайно зношеними, був не ідеальним. Зокрема на кінець 1932 року в експлуатації були все ще лише ті перші 10 автобусів Daimler-Mercedes, а на придбання нових автобусів за кордоном валютні кошти не виділяли.

Шоправда, варто зазначити, що в місті експлуатувалися ще приблизно півтора десятка автобусів виробництва різних фірм, які належали різним організаціям і відомствам. Використовували ці автобуси винятково для спеціалізованих перевезень. Розвиток автобусного сполучення в Києві стримувався відсутністю на ринку достатньої кількості машин радянського виробництва, а також слабким розвитком у місті вулично-дорожньої мережі з досконалими типами дорожніх покриттів, придатних для організації автобусного сполучення. Виробництво ж автобусів у СРСР було освоєно лише в 1927 році, коли було випущено 24 машини на шасі вантажних автомобілів АМО-Ф15 і Я-3.

З початку 1933 року київський автобусний парк нарешті почав поступово поповнюватися авто-

бусами радянського виробництва. Спочатку це були автобуси на шасі АМО-4 (на 19—21 місце для сидіння) і ГАЗ-03-30 (на 16—17 місць для сидіння), а потім, з 1934—1935 років, і автобусами типу ЗІС-8, а з 1938 року автобусами ЗІЛ-16 та ЗІЛ-16С і ЗІС-16 (на 19—21 місце для сидіння). Всі ці автобуси були створені на шасі вантажних автомобілів АМО-Ф15, ГАЗ-АА і ЗІС-5. Всі вони мали дерев'яні кузови, обшиті металевими листами. Максимальна швидкість із повним навантаженням у автобусів АМО-4 і ЗІС-8 була 60 км/г, а в автобусів ГАЗ-03-30 — 65 км/г.

На кінець 1933 року кількість київських комунальних автобусів сягла 24 одиниці, і в слобідському трамвайному парку імені Фрунзе їм уже було затісно. У зв'язку з цим і запланованим переїздом столиці України з Харкова до Києва рішенням київської міської влади автобусне господарство київського комунального трамвая (ККТ) у 1934 році було виділене в окреме комунальне автотранспортне підприємство, що називалося “Автобусна таксомоторна база № 1”, яка розміщувалася за адресою Боєнський провулок, 3 (нині вулиця Івана Кудрі). У тому ж році підприємство поповнилося 20 новими автобусами радянського виробництва, а ще через деякий

час — таксомоторами американського виробництва фірми Ford, і в Києві почалося таксомоторне сполучення.

На кінець 1935 року кількість автобусів збільшилася до 57 машин, а на кінець 1937-го — до 80 машин. Поповнення парку автобусів здійснювалося за рахунок постачань лише радянських машин ГАЗ і ЗІС.

Так це невеличке комунальне автотранспортне підприємство дало початок інтенсивному розвитку автобусного і таксомоторного сполучення в Києві і його найближчих передмістях. За 9—10 годин праці кожен автобус перевозив майже 200 пасажирів і давав виручку в середньому 50 крб. Ці результати тоді визнали дуже хорошими.

Проте доцільність застосування автобусів у містах викликала сумніви. Розгорнулася широка багаторічна дискусія “Трамвай чи автобус?”, що тривала до 60-х років, хоча вже в першій половині 20-х років транспортна наука доволі повно визначила позитивні сторони автобусного руху, і згодом нічого нового сюди внесено не було. Автобус виявився найгнучкішим видом масового сполучення, що пристосовується до існуючих умов. Можливість швидкої зміни маршруту автобуса на відміну від трамвая, що має раз і назавжди встановлений рейковий шлях, є основною перевагою автобуса як самостійного виду міського транспорту. Експлуатаційні витрати автобусного транспорту були приблизно на 30 % вищими, ніж у трамвая, але прокладання трамвайної колії було пов'язано з великими витратами. Первинні витрати на організацію трамвайного руху становили 4—5 млн крб — суму, яку жоден провінційний комунальний відділ тоді не зміг би знайти. Тим часом організація автобусного руху в такому самому масштабі вимагала не більш ніж 500—600 тис. крб, але це без урахування витрат на дорожні роботи. Як тоді вважали фахівці, основна складність розв'язання проблеми організації автобусного руху — це практично повна відсутність доріг із поліпшеним покриттям і відсутність достовірних даних про практику експлуатації автобусів ●



Автобуси марки ГАЗ використовувалися в Києві як на міських, так і на приміських маршрутах



Прийшло кохання в серце

“Хрещатик” продовжує знайомити читачів із віршами киянина Віктора Нагорного. Сьогодні в центрі уваги — лірика кохання. Вдало змальовані автором глибокі почуття, оптимістичні ноти та піднесена емоційність віршів нікого не залишать байдужим.

У серці спокою не стало

У серці спокою не стало,
Тривожить сон, душевний біль.
Останні дні мені здавалось,
Що я у тебе не один.

Що хтось іще зі мною ділить
Твою красу, тепло в очах,
І синє небо стало сірим,
Адреналін зриває “дах”.

Невже це сон, невже примари
Змінили спокій на журбу?
Розвій ці сіро-чорні хмари,
Скажи: “Я лиш тебе люблю!”

Я тебе за щось кохаю

Я тебе за щось кохаю
Ні, ні за що — просто так.
Я все про тебе знаю,
Ні, не все. В моїх думках

Ти з'явилася жадано,
Ти живеш в моїй душі.
Це тобі, тобі, кохана,
Я присвячую вірші.

Це для тебе зорі сяють,
Плинуть хмари, ллють дощі...
Я тебе за щось кохаю,
Ні, так просто — від душі!

У закоханих чиста душа

У закоханих — чиста душа
І глибокі омріяні очі,
А слова — у ліричних віршах,
Рано-зранку й до пізньої ночі.

У закоханих — подих тремтить,
У закоханих — ніжні руки,
У закоханих — серце болить,
Коли натяк на довгу розлуку.

У закоханих — світлі вуста,
Що ніколи не дійдуть до крику.
І єдина велична мета —
У коханні прожити довіку!

Про крок від щастя до розлуки

Я фарби клав на полотно,
хотів малюнком розказати,
Про те, що у душі пекло і що
не дозволяє спати.
Від чого туга надійшла, від чого
зморшки на обличчі,
Від чого пульс зриває такт,
з прискоренням удвоє, втричі...

Я римував думки, слова... писав
тремтячими руками,
Шукав сердець, шукав очей,
що просльозяться над рядками.
У літери життя вкладав, утворював
численні звуки.
Я малював, казав, писав... про крок
від щастя до розлуки.

Після слова

Після слова “іди” починається рух
в порожнечу,
Закриваються очі, щоб тримати холодну
сльозу.
І немає думок, мозок — сіре і зморщене
лечо...
Замість слів — дріботіння... і на дно,
бо відрода внизу.



Після слова “пробач” відчиняється
зморене серце,
Сива пам'ять зрізає пласт гірких
непотрібних думок.
Всі недбалі слова викидає в іржаве
діряве відерце.
І у тебе є шанс на новий, більш
розважливий крок.

Після слова “твоя” ти уже не ідеш,
ти літаєш,
Зігріваєш собою холодний навколишній
світ.
І не треба пояснень, ти усе розумієш
і знаєш.
Ти прибудеш в коханні, скільки випаде
райдужних літ.

Ти прийди уві сні

Починається ніч, місяць світить
з безкрайнього неба,
Тихо шепчуть вітри, колісаючи голі
верхівки.
А я хочу тепла твоїх рук, твоїх уст!
Мені треба!
І чомусь не заснути, якимось порожньо
і дуже гірко.

Мерехтять в небесах, догоряючи,
стомлені зорі.
Ти прийди уві сні, розкажи, що без мене
сумуєш.
Надихає і тішить — ти далеко, а подих
твій поряд.
Підійди, обійми — заспокоїш, ні —
просто врятуєш...

У пристрасті є риси

У пристрасті є риси — палка, миттева,
грізна...
Розідрані панчохи, надірвана білизна...
Гарячі поцілунки, в яких зникає дійсність,
А шкіра залишає малюнки ненавмисні.

У пристрасті є чари, що розум
вимикають...
Бажання рве свідомість, а сумніви
втікають
Пошарпає у дрантя колишні заборони,
Через колючий дріт, через стійкі
кордони!

І все це задля того, щоби ввійти
в глибини
Шалених ніжних тіл, з яких бажання
лине,
Пізнати почуття величне і інтимне...
У пристрасті є вада — вона така
нестримна!

Написані листи

Написані листи — слова у білім човні,
Що принесе поштар, у скриньку
покладе.
Мерщій дістань рядки із білого полону
І занеси у серце, не розгуби ніде.

Там розповідь пряде товсту вовняну
нитку.
Наближує серця, на необ'ємний крок,
Що відстані руйнує безжалісно і швидко
І робить дещо м'якшим самотності
ковток.

Прочитані слова, а краще б їх почути,
Побачити вуста, торкнутися долонь...
Мелодії рядків — дзвінки та ніжні звуки
У них тепло і світло, шаленство і вогонь..

Ходи до мене

Ходи до мене, пригорну
І дуже ніжно поцілую.
Не говори, що ще не час,
Я все одно тебе не чую.

Я чую, як тремтить твій стан,
Як серце груди розриває...
І той вогонь, що запалив —
Ні, ні, не тліє — він палає!

Іди в тепло моїх долонь,
Я без твоїх очей сумую.
Ходи до мене, пригорну
І дуже ніжно розцілую...

То є просто чудово!

Поки сонце у небі, серце б'ється
у грудях,
Поки світяться зорі і є ти — жити буду.
Я завжди буду поряд, і, не знаючи
втоми,
Цілуватиму руки і все інше потому...

Намалюю в рядках ніжність наших
стосунків
У чарівних словах, що нашіптує осінь.
І окрилений поглядом, дотиком,
словом —
Поринаю в кохання! То є просто чудово!

У гарячих обіймах

У гарячих обіймах, у словах дуже тихих
Ти забудеш про біль, я забуду про лихо.
Ми підемо у світло, пофарбуємо сірість,
Докір кинем об землю, що до того
носились.

Ми пийнемо із уст, ми закриємо віки
Ми залишимо іншим дикий стогін
і крики.
Ми розчиним лахміття, ми торкнемося
тілами,
Ми подивимось ззовні те, що коїться
з нами.

І у тиші дзвінкій, на солодкому лоні,
Ми щосили притиснем до надкрилля
долоні.
Не гукаючи слів — один одне почувем.
Доведемо невірам, що кохання існує!

Прийшло кохання в серце

Чому я знову хочу твої вуста читати?
Чому я чую подих, чому я бачу очі,
Чому я всьому світу волю розказати
Які гидкі без тебе й порожні чорні ночі?

Чому тепло у серці, залишене тобою,
Ще й досі зігріває, не знаючи спокою?
Без тебе в'януть квіти. Не зрозуміло
досі,
Чому без тебе сіра і невиразна осінь?

Чому я інших бачу, але не помічаю?
Чому життя без тебе здоровий глузд
втрачає?
А відповідь звичайна на дивні
запитання —
Прийшло кохання в серце, не перше —
та останнє ●


БЛАГОВІСТ

А той, третій празник — святе Водохреще

У цей день збереглося особливе ставлення до води

 Оксана ЛИСИНОК
 "Хрещатик"

Сьогодні всі християни святкують третє велике свято різдвяного циклу — Водохреще або Богоявлення. На берегах річок збираються люди, аби після освячення набрати цілющої води. У цей день усі охочі можуть зануритися у святу воду, щоб очиститися та оздоровитися. Освячення води у столиці розпочнеться о 12.00 на Оболонській набережній біля Свято-Покровського собору та о 14.00 у Парку культури і відпочинку "Гідропарк". На завершення для киян буде організовано народні гуляння.

19 січня всі християни святкують завершальне велике свято різдвяного циклу — Хрещення Господнє. У народі його ще називають Йордан (від назви біблійної річки, де хрестили Ісуса Христа) або Водохреще.

Це свято пов'язане із хрещенням Ісуса Христа в Йордані. Воно має й іншу назву — Богоявлення, яка походить із біблійних переказів про те, що після хрещення Ісуса на нього зійшов із небес Дух Святий у вигляді голуба і голос почувся із небес: "Це Син Мій Улюблений, що його Я вподобав!" (Мт. 3:17).

Вважається, що цього дня звичайна вода перетворюється у води священної річки Йордан і той, хто викупався в ній, змиває з себе всі гріхи.

У цей день у всіх містах і селах священники освячують воду. Чудотворна вода на Водохреще в сиву давнину звалася "Великою аліасмою", тобто великою святиною, і українці вважали, що вона дуже допомагає від багатьох недуг. Нею освячували

оселі, садиби, худобу і посіви, а в йорданських ополонках купали тяжкохворих людей. Нині ж зануритися в ополонку може кожен охочий, аби очиститися і оздоровитися. За словами священників, останнім часом моржування набуває дедалі більшої популярності серед українців.

Дівчата в посвячену воду кляли калину чи коралі і вмивалися, аби шоки були рум'яними. Люди зберігали цю воду протягом року біля образів й користувалися нею як оберегом і лікувальним засобом. На диво, вона не псується, не має запаху і не втрачає чудодійних властивостей протягом року. Дехто схильний вважати, що цьому сприяє срібний хрест, який священник занурює у воду після обряду. Проте ця думка хибна, бо не завжди у воду занурюють саме срібний хрест. Інколи використовують дерев'яний чи з будь-якого іншого металу, а вода все одно не псується, бо на ній благодать Божа.

За традицією освячення води відбувається



Усі кияни та гості столиці в день Водохреще мають змогу згадати старі традиції та завітати на освячення й зануритися у святу воду

просто неба, на берегах річок. Напередодні Водохреще з льоду вирубували великий хрест і ставили його біля ополонки вертикально, нерідко його обливали буряковим квасом або прикрашали гілками сосни.

До радянських часів у день Водосвяття в селах і містах влаштували багатолюдну ходу до річки. Окрім ікон, учасники цих процесій несли запалені "триїці" — три свічки — перевиті зіллям васильків, чебрина, а вода все одно не псується, бо на ній благодать Божа.

Цей акт у багатьох місцевостях супроводжувався стріляниною з рушниць порожніми набоями. Одночасно у небо випускали голубів, попередньо прикрашаючи їх стрічками з кольорового паперу.

Усі кияни та гості столиці сьогодні мають змогу згадати стародавні традиції та завітати на освячення й зануритися у святу воду. Загальноміські святкування відбуватимуться о 12-й годині на Оболонській набережній біля Свято-Покровського собору Української православної церкви (вулиця Прирічна, 5-а) та о 14.00 у Парку культури і відпочинку "Гідропарк". Після урочистої частини у місцях святкування відбудуться народні гуляння ●

Гороскоп киянина на 19 січня

23.22 — фаза повного Місяця. День видасться дуже напруженим, емоційно наелектризованим. Аби уникнути невдач, будьте уважнішими, цілеспрямованими, не гарячкуйте, дозовано виявляйте емоції та почуття. Це вдалий час для самовираження, оригінальної і незвичайної діяльності, яка наповнить вас новими незабутніми враженнями.

ОВНІВ порадують емоційним теплом сімейні взаємини, в оселі запанують мир та злагода. Сюрпризом стануть приємні події в домі, можлива добра допомога від батьків, родичів, земляків. А на роботі з'явиться впливовий таємний друг і покровитель, тож скористайтеся цим для стабілізації кар'єрних рубежів. Якщо є заповітна мрія, молисья Всевишньому про її здійснення.

ТЕЛЬЦІ, тримайтеся дружнього оточення, воно несе благодать. Відриватися від колективу нерозумно, водночас спілкування з однодумцями, кровними родичами сприятиме розширенню духовного кругозору. Зміцнення зв'язків з популярними і впливовими особами, з представниками громадських організацій і співтовариств матиме успіх. Проте не забувайте, що ваша взаємодія з ними переходить нині на новий рівень.

БЛИЗНЯТ чекає щасливий бумеранг (насамперед у кар'єрі) — ждїть заслужених винагород за альтруїстичний вклад у моральній, матеріальній, професійній сферах. Тримайте ширше кишені та наповнюйте вщерть. А втім, дари Фортуни можуть мати і нематеріальний ракурс, приміром, слугувати душевним стимулом. Охоче приймайте подарунки, допомогу, радісно сприймайте слова подяки, адже ви все це чесно заробили!

РАКІВ пестуватиме доля, не буде відмови ні в чому, що виявлятиметься в щасливому збігу багатьох обставин. На серці розквітнуть троянди щастя, подарунки самі йтимуть до рук, популярність зросте до захмарних висот, а творче осяяння окрилюватиме, від чого зміцниться авторитет. Ловить кожну прекрасну мить буття, адже за кілька днів доведеться потроху відкидати від фантастичного везіння.

ЛЕВИ переживають кармічні епізоди буття. Не переплутайте їх із нинішньою реальністю, яка закликає створити позитивний емоційний резонанс з оточенням, мати справи з людьми, котрим щиро довіряєте, не посвячувати у свої секрети малознайомих осіб. Нині є чудові умови для зміцнення давньої дружби і гармонійного, безболісного виходу з кризової ситуації, передусім у службовій сфері.

ДІВИ, ситуації дня сприяють неформальним контактам, оригінальним домовленостям на майбутнє. Щодо офіційних контактів поквартесь! Коли хтось пообіцяв вам консультацію, протекцію, заступництво, такою прихильністю слід скористатися негайно. Якщо прогаєте шанс, згодом кусатиме лікті! Бо вже наступного дня ваш синій птах... назавжди зникне за обрієм.

У ТЕРЕЗІВ професійні почини та дружні зустрічі запрограмовано на успіх. Ви можете в останню мить скочити на підніжку професійного "потяга", що мчить на фортуних парах, і врятувати свій бізнес чи посадову репутацію. Може пощастити і рідним, тоді й вам дістанеться ласий шмат від їхніх здобутків. Постарайтеся утримати поруч хорошого помічника, спонсора, юриста, лікаря, бо вони мають намір вас покинути або змінити умови співпраці.

СКОРПІОНА, будьте на публіці, рекламуюте свої таланти, в мистецтві акторства, привабливості протилежної статі ви сягнули досконалості. Ця річна смуга успішно добігає кінця, тож постарайтеся на фініші зірвати максимальні "оплески", захохати шанувальників. За кілька днів повіють інші вітри, де факіри свят і забав уже не будуть у ціні. І негайно залагоджуйте справи, пов'язані із зарубіжжям.

У СТРИЛЬЦІВ назрівати кардинальні зміни в житті. Годі мріяти, облиште барикадний настрій, нікому нічого не доводьте: ви вже все сказали і зробили, що могли. З почуттям власної гідності спочивайте на лаврах минулих досягнень. Залежно від ситуації можете насолодитися сімейним затишком чи привілеями, які маєте завдяки своїй авторитетності, популярності у певних колах.

КОЗОРОГИ, найсуворіші супротивники та критики готові змінити гнів на милість, виявити великодушність і поблажливість. Скористайтеся цим, аби налагодити розбиті стосунки чи внести ясність у давні домовленості. Про минулі сварки, претензії ліпше просто забути. Навіть якщо союз розвалюється, не забудьте висловити подяку тому, хто вас чогось навчив або довго був соратником, душевною опорою.

ВОДОЛІІ, внесіть до звичного алгоритму праці кілька творчих нововведень, і робочий день промайне на продуктивній ноті. Дуже важливо увійти в гармонійний резонанс з оточенням, вияви турботи, уваги, заступництва і дружелюбності допоможуть створити маленьке диво навіть у безнадійній ситуації. Контакт із домашньою твариною матиме цілющий психотерапевтичний ефект для тих, хто занедужав.

РИБИ, перед вами два шляхи: або енергійно та масштабно діяти, або безтурботно байдикувати, віддавшись стихії розваг. Обирайте, що миліше... Нині ви в змозі багато чого досягти і багатому допомогти, використовуючи на повну потужність вже створену раніше базу, приміром, авторитет або знання, приплив творчого натхнення чи нереалізовані шалені почуття, що б'ють із серця через вінця ●

Підготувала Любов ШЕХМАТОВА, астролог

СУДОКУ

4			7		1		8
		2		9	5	7	6
7						5	
		9			1		6
	7			8	4		
		1	7		2		
	1					4	5
	4			7		2	
8	3						7

Відповідь на sudoku, вміщений у нашій газеті 18 січня

Правила sudoku

Гральне поле 9 на 9 клітинок. Поле розділене на квадрати 3 на 3. На початку гри відома певна кількість цифр. Спочатку — заповнити всі порожні клітинки цифрами від 1 до 9 за такими правилами:

1. Цифра може з'явитися тільки один раз в кожному рядку.
2. Цифра може з'явитися тільки один раз в кожному стовпчику.
3. Цифра може з'явитися тільки один раз в кожному квадраті.

9	1	4	6	2	8	5	7	3
5	6	3	4	9	7	8	1	2
8	7	2	5	3	1	9	6	4
3	4	9	2	1	8	6	5	7
6	5	8	3	7	4	1	2	9
1	2	7	9	6	5	3	4	8
7	8	5	1	4	3	2	9	6
4	9	1	8	2	6	7	3	5
2	3	6	7	5	9	4	8	1

НАРОДНИЙ КАЛЕНДАР

Завтра

В Україні хмарно. На більшості території опади. Вітер південно-східний, північно-східний, 3—6 м/с. Температура вдень +2...+5°C, вночі 0...—1°C; на узбережжі Криму до +8°C; на Одещині та в Криму місцями +6...+8°C, на сході країни —5...—8°C, вночі —6...—10°C; у західних областях місцями +2...+4°C, вночі 0...—1°C.

На Київщині хмарно. Часом сніг. Вітер південно-східний, 2—5 м/с. Температура вдень +4...+5°C, вночі +2...+3°C.

Сьогодні

19 січня — Водохреще. Йордань (Хрещення Ісуса Христа). Це було останнє велике завершальне різдвяно-новорічне свято. Зі святом Водохреще пов'язані й прикмети: "День погожий, теплий — буде неврожай на хліб, а якщо похмуро — хліба буде вдосталь", "Іде густий лапатий сніг — на гарний врожай", "Повний місяць — на весняну повінь", "Зоряна ніч — урожай на горіхи й ягоди"

Іменинники:

Марта, Роман ●

 Засновник — Київська міська Рада
 В. о. головного редактора Денис ЖАРКИХ

 Газета заснована 7 вересня 1990 року.
 Перерестрована в Міністерстві інформації України 10 січня 1999 року.
 Свідоцтво серії КВ №3620

ХРЕЩАТИК

 01034, м. Київ-34, вул. Володимирська, 51-б
 Телефон для довідок 502-34-37, факс: 235-01-93
 Телефони рекламного відділу: 234-21-84, 531-91-05, факс: 235-61-48
 Телефон відділу розповсюдження та реалізації: 234-27-35
 Internet: www.kreschatic.kiev.ua E-mail: info@kreschatic.kiev.ua

виходить у вівторок, середу, четвер та п'ятницю

Редакція листується з читачами тільки на сторінках газети. Газета публікує також ті матеріали, в яких думки авторів не збігаються з позицією редакції. При передруку посилання на "Хрещатик" обов'язкове. Рукописи не рецензуються і не повертаються. Матеріали зі знаком (D) та під рубрикою "Конфлікт" друкуються на правах реклами.

 Загальний наклад 131855
 Замовлення 17