

Как автомобилист я, признаться, велосипедистов недолюбиваю. Кому приятно, когда в какой-нибудь пробке лихач на двух колесах, вынырнув у тебя под носом, преспокойненько катит дальше под нервный аккомпанемент клаксонов. Но как житель большого города понимаю: велосипед -- именно тот вид транспорта, который сохраняет экологическую чистоту, а значит, и здоровье.

Не случайно в правительственной программе по защите окружающей среды, действующей в Австрии почти два года, особое внимание уделено популяризации в Альпийской республике pedalного транспорта. За дело взялись рьяно. Во многих городах и в столице, в частности, вдоль основных магистралей довольно быстро проложили велосипедные дорожки, четкой границей отделенные от тротуара. Сам бургомистр Вены Михаэль Хойпль не раз обращался к горожанам с призывом активнее пользоваться двухколесным pedalным транспортом, который в часы пик куда надежнее автомобиля. А некоторые фирмы в качестве поощрения сотрудников, добирающихся до работы на велосипеде, решили даже ежемесячно доплачивать энтузиастам к зарплате по 50 евро.

Результаты не замедлили сказаться. Число приверженцев велосипеда в столице выросло в пять раз, а доля двухколесных pedalных машин в городском движении поднялась с 0,4 процента до четырех. Велосипедом охотно пользуются домохозяйки, отправляясь за покупками, доставщики писем и газет -- несколько десятков специально оборудованных машин находятся в распоряжении Венской почты, полицейские, патрулирующие "на двух колесах" свои участки, студенты -- на специальных стоянках около Венского университета и других высших учебных заведений в дни занятий нелегко отыскать свободное место. В последнее время и туристические бюро все чаще соблазняют велосипедными загородными экскурсиями тех, кто pedalный транспорт и свежий воздух предпочитает креслу в комфортабельном автобусе с кондиционером.

Росту популярности велосипеда, призванного укрепить здоровье нации, способствует и экологическая обстановка в австрийской столице, жители которой весьма озабочены своим самочувствием. Электронные табло, установленные на оживленных перекрестках, круглосуточно информируют венцев об идеальной чистоте воздуха, в котором отсутствуют не только какие-либо вредные примеси, но и банальная пыль. Лишь иногда к вечеру в нем снижается содержание озона. Так что в Вене, в отличие от других городов мира, велосипедисты на дорогах не рискуют отравиться выхлопными газами.

И все же австрийская столица пока отстает от других крупных городов Европы по числу владельцев велосипедов, стоимость которых нередко превышает тысячу евро, хотя в магазинах предлагают и более дешевые модели. А, чтобы активнее приобщить горожан к pedalному транспорту, Венское общество велосипедистов "Виеннабайк" при поддержке спонсоров -- телекоммуникационных компаний "Т-Мобиле" и "Нокиа" -- месяц назад объявило акцию "Велосипед под залог". В разных уголках города появилось 235 терминалов с парковкой на шесть машин. Большинство из них предусмотрительно размещены близ остановок городского транспорта. Это удобно: если велосипедист

подустал, он может пересесть на автобус, трамвай, метро или городскую железную дорогу, оставив наемного "двухколесного коня" на любой близлежащей стоянке.

Как-то утром воспользовался бесплатным "здоровым" транспортом и я. Просто из любопытства. Все оказалось именно так, как расписывала реклама. На стоянке-терминале я выбрал велосипед, прикрепленный к стойке цепочкой. Чтобы открыть замок, опустил в прорезь монету достоинством в два евро -- символический залог за прокат, вытянул из лежащей тут же стопки карту, на которой отмечены все городские "велогаражи". Машинка моя оказалась замечательной: с удобной трехступенчатой системой переключения скоростей, ручным и педальным тормозами, габаритными огнями, фарами и объемной корзиной-багажником. Можно продукты сложить, а если нужно -- то и папку с бумагами.

Прокатившись с ветерком по венскому Рингу (для венцев это то же самое, что для москвичей Садовое кольцо: "Ринг" так и переводится -- "кольцо"), поставил велосипед на стоянку. Едва защелкнул замок, выскочила монета -- те самые два "залоговых" евро. Действительно бесплатно. Все равно, что взял тележку в супермаркете...

Однако воспользоваться новинкой в реальности оказалось не так-то просто. На всю Вену с 300-тысячным населением спонсоры выделили 1500 велосипедов стоимостью 360 евро каждый. Предложение оказалось ниже спроса, и горожане постепенно стали "прибирать к рукам" велосипеды, окрашенные в фирменные розовый и голубой цвета. Через несколько дней после начала акции я не смог отыскать ни на одном терминале ни одного велосипеда. Ни днем, ни даже ночью, когда все они за редким исключением вроде бы должны стоять на своих местах. "Зачем ставить его на стоянку, если завтра он снова понадобится", -- услышал я рассуждение двух юных поклонников экологически чистого транспорта на одной из велостоянок.

Идея давать горожанам велосипеды в бесплатное пользование родилась в 1973 году в Берне, где доля двухколесного транспорта в городском движении ныне составляет 12 процентов. В 1989 году эстафету подхватил Копенгаген, еще через два года Франкфурт-на-Майне, затем Мюнхен. Правда, в Мюнхене акция закончилась печально: все велосипеды быстро исчезли, а небольшая фирма, финансировавшая акцию, разорилась. Не лучше обстояло дело и в Копенгагене: там к концу первого года после начала акции на стоянках недосчитались 27 тысяч(!) машин. Потом исчезли и остальные. В итоге в 1991 году организаторы вынуждены были признать, что их благородная идея потерпела крах. Однако надежда на успех не угасла, и в 1996 году компании "Кола-Кола", "Пепси-Кола" и "Датские железные дороги" начали второй этап акции, который оказался более успешным. Даже Билл Клинтон во время государственного визита в Данию, в июле 1997 года, не удержался от искушения и к радости жителей Копенгагена и ради собственного удовольствия прокатился по городу на муниципальном велосипеде, который потом в качестве подарка увез в США.

Учитывая опыт Дании и ФРГ, организаторы акции в Вене обязали горожан не выезжать за пределы центральных районов города -- так, считали они, легче контролировать ситуацию. Но это не помогло: не только на окраинах, но и за чертой города то и дело

мелькают новенькие двухколесные красавцы, сверкая розовыми и голубыми рекламными щитами "Т-Мобиле: Мы делаем страну мобильной" и "Нокиа: Мы соединяем людей".

Очень скоро в Вене бесследно исчезли более половины муниципальных двухколесных машин. Как выяснила служба розыска, созданная обществом "Виеннабайк", около 15 процентов велосипедов было украдено в первый же день акции -- 7 мая. В следующие недели вандалы разбили 10 процентов машин. "В минувшем месяце нам приходилось по ночам ремонтировать до 50 поломанных велосипедов", -- сетовал директор ремонтной службы Кристоф Хорхер. Воры снимают тормоза, электродинамики, фары, лампы габаритных огней, умышленно разбивают велосипеды о бордюры. Совсем недавно водолазы извлекли четыре машины из Дуная. А хулиганы крушат еще и велотерминалы.

Сейчас все городские велостоянки осиротели. На дорогах осталось не более 600 машин. Но и их уже не возвращают: новые хозяева, а проще говоря -- воры, хранят их на приколе поближе к дому. Между "приватизаторами" и ремонтниками разразилась настоящая битва. Ремонтники перекусывают кусачками цепь или дужку замка и перевозят отвоєванный велосипед на законную стоянку. Новые "владельцы" опять берут его "в прокат" и ставят на прежнее место у себя во дворе, запирая на мощный "амбарный" замок. Подобные действия в уголовном праве Австрии рассматриваются как банальное хищение государственной собственности. А поскольку наличие преступного умысла, по свидетельству юристов, в данном случае доказать нелегко, то злоумышленники во всю пользуются несовершенством судебной системы.

В ходе одной операции полиции удалось разыскать три велосипеда. При этом стражи порядка напали на след банды нелегальных иммигрантов из Румынии и Болгарии. "Умельцы" разбирали велосипеды и отправляли их на родину. Еще три машины, а заодно и множество похищенных вещей, находившихся в розыске, обнаружились в квартире, в которую полиция наведася по анонимному звонку. Там нелегально проживали пятеро выходцев из Украины. Их, естественно, арестовали. Бывало, что разобранные и аккуратно упакованные голубые и розовые велосипеды полицейские находили в автомобильных багажниках -- такие "сувениры" увозили на родину иностранцы, гостившие в Вене. Одна австрийская газета опубликовала репортаж своего корреспондента, побывавшего в Бухаресте и собственными глазами видевшего венские муниципальные велосипеды, колесившие по румынской столице. А в земле Нижняя Австрия арестован местный житель, пытавшийся сбыть венский велосипед за 200 евро.

-- Мы погрешим против истины, если всю вину за происходящее возложим исключительно на иностранцев, -- сказал мне представитель венской полиции. -- Наши земляки тоже небезупречно честны. Суд Вены возбудил 24 уголовных дела против доморощенных вандалов и "приватизаторов".

-- Моральный облик горожан еще слишком низок, -- огорчается координатор акции из "Виеннабайк" Михаэль Кун. -- Может, лет через 20 они и дозреют до этой идеи, а пока...

Однако многие горожане, возмущенные действиями воров и хулиганов, активно помогают стражам порядка. Каждый день служба розыска общества "Виеннабайк" и

полиция по горячей линии получают до 500 телефонных сообщений о велосипедах, припрятанных в подвалах, на балконах, в гаражах. Особенно усердствуют вездесущие мусорщики и дворники. Благодаря им удалось вернуть городу около ста пропавших педальных машин.

Тем не менее организаторы акции не теряют надежды на то, что идея "велосипеды в залог" пустит корни на венской почве, и готовятся к ее новому этапу. Они убеждены: когда предложение превысит спрос, краж можно будет избежать. На велозаводы уже переданы заказы на крупную партию новых машин. Правда, на сей раз энтузиасты решили подстраховаться. Все муниципальные велосипеды будут оснащены современной системой безопасности, электронным замком и, возможно, встроенным радиомаяком. А пользоваться ими смогут лишь владельцы зарегистрированных сотовых телефонов, чьи данные будут занесены в компьютер велообщества.

Разработана и схема аренды. Желающему достаточно по сотовому телефону направить на центральную станцию текстовое сообщение с указанием места своего нахождения. На мобильник заказчика и ближайший к нему велотерминал компьютер выдаст четырехзначный цифровой код, введя который в замок счастливый велосипедист сможет насладиться поездкой по городу в течение четырех часов. По прошествии этого времени велолюбителя текстовым посланием на мобильник предупредят о необходимости вернуть велосипед на стоянку. Если нерадивый лихач не уложится в отведенное время, через четыре часа последует звонок на его сотовый телефон. А по истечении еще двух просроченных часов в работу вступит полиция. Вернув велосипед на терминал, любитель покрутить педали должен известить об этом "Виеннабайк", отправив со своего мобильного текстовое сообщение.

Конечно, у новой системы сразу появились критики. Они справедливо отмечают, что воспользоваться бесплатным велосипедом не смогут больше половины жителей Вены, не обремененные сотовыми телефонами, и в первую очередь пожилые горожане, которые неохотно пользуются мобильниками, но не прочь прокатиться по тихим улочкам. Кроме того, два текстовых сообщения обойдутся в 0,5 евро, в результате чего искажается сама идея "бесплатного велосипеда". И наконец, на прохождение запроса по каналам сотовой связи на станцию и ответа на него уйдет не меньше 15 минут. Но кто захочет столько ждать?

Пока же "Виеннабайк" пытается собрать сохранившиеся велосипеды и к середине лета оснастить их системами безопасности. А чтобы вернуть "приватизированную" муниципальную собственность, инициаторы акции пообещали вознаграждение -- 10 евро за каждый "найденный на улице велосипед". Может, кто и откликнется?