

СЛАВА ПОБЕДИТЕЛЯМ!



ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ ВОЙНЫ И ТРУДА! УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА!

От имени правления ОАО «Российские железные дороги», президиума Центрального комитета Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей и Центрального совета ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта сердечно поздравляем вас с 66-й годовщиной Победы в Великой Отечественной войне!

Время всё дальше уносит нас от страшных испытаний того времени, но оно не властно над памятью нашего народа о ратном подвиге защитников Родины, громивших фашистов под Москвой, Сталинградом и на Курской дуге, освобождавших от «коричневой чумы» Европу, с каждым шагом на Запад приближавших Победу, отстаивавших свободу нашей страны.

Железнодорожники внесли достойный вклад в дело Победы. Труженики спецформирований НКПС и железнодорожного транспорта, воины Железнодорожных войск обеспечивали фронт и тыл всем необходимым.

За трудовые подвиги 127 железнодорожников были удостоены звания Героя Социалистического Труда, десятки тысяч стали кавалерами орденов, удостоены высоких государственных и отраслевых наград.

5 августа 1945 года в День железнодорожника в газете «Гудок» была опубликована статья Маршала Советского Союза Георгия Константиновича Жукова «Родному брату Красной армии», который писал: «Железнодорожники

бок о бок с воинами Красной армии обеспечивали победу над немецко-фашистскими захватчиками, вписали немало ярких страниц в историю Отечественной войны... Самоотверженная работа наших железнодорожников ускорила падение Берлина». Эти слова Маршала Победы многого стоят!

Дорогие наши ветераны! Вы подарили нам мир, и мы бесконечно благодарны вам за проявленные мужество и героизм в военные годы, за упорную работу по восстановлению страны после окончания войны и помощь в воспитании подрастающего поколения в наши дни. Мы делаем и будем делать всё от нас зависящее для дальнейшего развития и укрепления железнодорожного транспорта, улучшения условий вашей жизни.

Низкий вам поклон! Желаем вам, а также всем сотрудникам компании крепкого здоровья, светлых надежд и душевного тепла, новых успехов в добрых начинаниях. Пусть в ваших семьях всегда будет мир, счастье и благополучие!

В.И.ЯКУНИН,
президент ОАО «Российские железные дороги»

Н.А.НИКИФОРОВ,
председатель Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей

Н.П.ГРОМ,
председатель Центрального совета ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта



Уважаемые ветераны!

Спасибо Вам за стойкость перед лицом огромной опасности, угрожавшей стране в те страшные годы. Мы не имеем права забыть, что пришлось пережить Вам и всему нашему народу ради мирного будущего. Спасибо Вам за военный, трудовой и человеческий подвиг!



С ДНЁМ ПОБЕДЫ!

ОФИЦИАЛЬНО

УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ
Великой Отечественной войны!
Дорогие железнодорожники!
От лица коллектива Федерального агентства железнодорожного транспорта и от себя лично сердечно поздравляю вас с Днём Победы!
9 Мая для России – это не просто День Победы, это священный праздник для всех, кому дороги мир и свобода.
Победа в Великой Отечественной войне дала миллионам людей возможность гордиться своей страной, чувствовать себя великим народом, верить в собственные силы. Благодаря героям, отдавшим свою жизнь за победу, фронтовикам, железнодорожникам и труженикам тыла россияне сегодня могут жить свободно – и мы в вечном долгу перед всеми ветеранами за этот бесценный подарок. В этот день мы чествуем ветеранов-победителей, выстоявших в одной из самых разрушительных войн в истории человечества. И склоняем головы перед памятью павших. Сегодня мы чувствуем особенно остро, какой духовной силой обладает наш народ, не раз отстоявший свой исторический путь и свою независимость.
Дорогие ветераны! От всей души желаю вам и вашим близким здоровья на долгие годы, счастья, мира и благополучия!
С уважением,
ГЕННАДИЙ ПЕТРАКОВ,
руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта

ОБЩЕРОССИЙСКОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ РАБОТОДАТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА «ЖЕЛДОРТРАНС» поздравляет всех с праздником Победы в Великой Отечественной войне, и прежде всего вас, **ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ.**
В этом празднике слиты воедино гордость за беспримерный ратный и трудовой подвиг россиян в годы Великой Отечественной войны, общенародная благодарность всем защитникам Родины, скорбь о павших героях, память о жертвах фашизма. Слава победной весны 1945-го не меркнет со временем, как продолжают жить в нас боль утрат и горечь потерь. Именно поэтому спустя десятилетия День Победы вызывает отклик в сердцах миллионов людей, слёзы радости и слёзы печали на лицах. Низкий поклон тем, кто на своих плечах вынес все тяготы и лишения войны, храбро сражался на передовой, не щадя сил трудился в тылу во имя свободы и независимости Отчизны, во имя счастья будущих поколений.
СЕРГЕЙ ЧАПЛИНСКИЙ,
генеральный директор Объединения работодателей «Желдортранс»

БЕЗОПАСНОСТЬ

Протянут рукава

На магистрали учли уроки прошлогодней жары



ФОТО: РОМАН ВЕЛИКИЙ

Куйбышевская дорога закупила 13 мобильных противопожарных комплексов по тушению лесных и торфяных пожаров.
В каждый мобильный комплекс входят высоконапорная мотопомпа, три ранцевых опрыскивателя, резиновая ёмкость на 3 тыс. л. В комплекте ручной насос, ремонтные инструменты, ручной пожарный ствол со сменными насадками, ствол-распылитель «Водяной щит», пять напорных пожарных рукавов длиной по 20 м, два четырёхметровых напорно-всасывающих рукава. Есть и пять защитных комплектов пожарного – термостойкие спецодежда, сапоги и перчатки.

С пожаром бороться гораздо проще, если на учениях были отработаны все действия
«Комплекс может доставляться машиной или поездом, заправляться из водоёма или из пожарного поезда и тушить сразу несколько очагов», – поясняет ведущий инженер отдела промышленной и пожарной безопасности службы охраны труда и промышленной безопасности КбшЖД Олег Гарнов.
На закупку комплексов израсходовано более 3 млн руб. «Затраты не такие большие, но польза от них будет велика. Надо учесть уроки прошлого года, когда из-за аномальной жары сразу в нескольких регионах вспыхнули лесные пожары», – отметил Олег Гарнов. Мобильные комплексы поступят во все регионы дороги: Пензенский, Самарский, Башкирский и Волго-Камский.
К пожарам на КбшЖД готова не только техника. В прошлом году пожарные караулы ведомственной охраны были усилены дружинами из путейцев, энергетиков и работников станций. Все дружинники уже прошли медкомиссию и готовы к работе в экстремальных условиях. С ними проведены инструктаж и учения.
ДМИТРИЙ ПОПОВ,
соб. корр. «Гудка»
САМАРА

РЕШЕНИЕ

Освободите полосу

Фирма УБЕРЁТ САМОВОЛЬНО РАЗМЕЩЁННЫЕ БИЛБОРДЫ

На Сахалине демонтируют рекламные щиты, незаконно установленные у железнодорожного полотна.
Как сообщили в Сахалинской транспортной прокуратуре, местная коммерческая организация – ООО «Динальт» – установила шесть билбордов в полосе отвода железной дороги, проходящей на территории Южно-Сахалинска. В ходе прокурорской проверки оказалось, что рекламные конструкции возведены с нарушением Земельного кодекса и федерального закона «О рекламе». «У предприятия не было подтверждения того, что выбранное место, способ использования рекламных средств не угрожают жизни и здоровью людей, не влияют на ухудшение видимости пути, не создают угрозу

безопасности движения», – отметили в прокуратуре.
При этом о необходимости демонтажа щитов заявляли ещё работники Сахалинского региона ДВЖД. Фирме направлялись предписания от департамента архитектуры, градостроительства и управления недвижимостью Южно-Сахалинска. Однако всё без толку.
Прокуратура направила в городской суд иск о понуждении собственника демонтировать незаконные билборды. Суд признал обоснованными доводы прокурора, а также то, что самовольное использование федеральных земель нарушает экономические интересы государства.
В итоге исковое заявление удовлетворено в полном объёме. Суд обязал фирму демонтировать рекламные стенды.
ИГНАТ ВЬЮГИН

Сообщение

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 2» (место нахождения: Московская обл., г. Пушкино, Ярославское ш., д.174 А) 31.05.11 в 11.00 проводит годовое общее собрание акционеров в форме собрания по адресу: Московская обл., г.Пушкино, Ярославское ш., д.174 А.
Начало регистрации: 10.00.
Дата составления списка лиц, имеющих право на участие в собрании: 18.04.11.
Повестка дня:
1. Утверждение годового отчёта, годовой бухгалтерской отчётности, в т.ч. отчётов о прибылях и убытках за 2010 г.
2. Распределение прибыли, в т.ч. объявление дивидендов и убытков по результатам 2010 г.
3. Избрание членов Совета директоров.
4. Избрание членов ревизионной комиссии.
5. Утверждение аудитора.
6. Обращение в РО ФСФР ЦФО с заявлением об освобождении от обязанности осуществлять раскрытие или предоставление информации в соответствии со ст.30 ФЗ «О рынке ценных бумаг».
С материалами по повестке дня можно ознакомиться с 11.05.11 по 31.05.11 у главного бухгалтера ОАО «ДСУ-2» по указанному адресу с 11.00 до 13.00.
СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАО «ДСУ-2»

**Вечная память павшим
и низкий поклон живым!**

**Счастья, здоровья
и долгих лет жизни!**

РЕКЛАМА

**ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ!
УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ
ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ!**

От всего коллектива Инвестиционной группы «РВМ» сердечно поздравляем всех вас с одним из самых великих праздников в истории России — с Днем Победы!

В этот день мы в первую очередь говорим слова благодарности ветеранам, тем, кто пережил годы войны, работал на железной дороге, восстанавливал тыл.

Мы искренне желаем всем вам долголетия, крепкого здоровья, благополучия и оптимизма. Будьте счастливы, пусть каждый ваш новый день будет наполнен приятными встречами, радостью и хорошим настроением.

С пожеланиями всего наилучшего, Инвестиционная группа «РВМ»

РЕКЛАМА

Память

«Михаил Васильев» вышел на маршрут

На Горьковской дороге увековечили имя своего руководителя

В свой первый рейс Нижний Новгород – Гороховец отправился электропоезд «Михаил Васильев».

Именные электропоезда на ГЖД не новинка. Каждый день наматывают километры «Инженер Андрей Дельвиг», «Братья Васнецовы», «Батыр Фардетдин», «Борис Корнилов», «Герой России Александр Перов». Но впервые появился состав, названный в честь бывшего начальника дороги.

Михаил Васильев возглавлял дорогу 12 лет и оставил должность в 1981 году.

– Михаил Витальевич научил нас многому, – отметил на митинге перед первым рейсом электропоезда Омари Шарадзе, руководивший дорогой в 90-х.

– Не хватало пропускных способностей в те годы, северный ход едва справлялся. Проблему удалось решить, применив сразу несколько способов. Увеличение объёмов работы пошло не на проценты – в разы! И Васильев задавал нам темп, был генератором идей.

– Честный. Знающий. Очень человечный, – вспоминает ветеран-железнодорожник Василий Стрельбин. – Особо заботился о молодых работниках и специалистах. Старался быть чутким к командирам любого звена, и они это ценили, не подводили начальника.

Именно ветераны предложили увековечить в имени электропоезда память руководителя.

– Хочу сказать дороге от имени всей нашей семьи огромное спасибо за то, что не забываете отца, – обратился к железнодорожникам сын Михаила Васильева Игорь. – Вспоминаю детство. Когда я родился, отец был начальником Барнаульского отделения Западно-Сибирской магистрали. Я ложился спать – он ещё работал. А просыпался я от его твёрдого голоса: отец уже принимал доклады от дежурных.

Длинный гудок – и те, кто хорошо помнит Михаила Васильева, говорят: счастливого пути, товарищ начальник!

ВАДИМ СЕРОВ

Дата

Праздник в университетах

В транспортных вузах чтут традиции

Накануне 66-й годовщины Великой Победы сотрудники и студенты отраслевых университетов провели целую серию праздничных мероприятий для ветеранов Великой Отечественной войны.

Северо-Кавказская железная дорога – филиал ОАО «РЖД» совместно с Ростовским государственным университетом путей сообщения на главном городском вокзале Ростова-на-Дону организовала торжественные проводы ретропоезда «Победа».

На митинге ветеранов тепло поздравили начальник Северо-Кавказской магистрали Владимир Голосококов и ректор РГУПС академик РАН Владимир Колесников. Участники творческих коллективов Дворца культуры железнодорожников и студенты художественных коллективов РГУПС подготовили для зрителей театрализованную реконструкцию событий мая 1945 года, когда в городе встречали эшелоны с вернувшимися с фронта солдатами.

Костюмы артистов, песни и танцы военных лет вернули ветеранов в их военную молодость. Многие из них, сдержав эмоций, вставали и танцевали вместе с артистами, подпевали им. Некоторые ветераны-железнодорожники нашли свои фотографии времён войны в экспозиции выставки, которая была развёрнута тут же, на вокзале.

В Уральском государственном университете путей сообщения в честь Дня Победы устроили большой спортивный праздник. В его программе – соревнования по метанию гранат, перетягиванию каната, пейнтболу. Кроме того, состоялась военизированная эстафета и товарищеская встреча по футболу студенческих команд.

Как сообщила сотрудник пресс-службы УрГУПС Татьяна Порошкина, непосредственно в годовщину Победы сотрудники и учащиеся университета традиционно возложат цветы на Широкореченском мемориале, а также организуют военно-



Студенты и преподаватели СГУПС почтили память павших на полях сражений

полевую кухню и праздничный концерт для ветеранов.

В СГУПСе проведут торжественный митинг, на котором поздравят ветеранов и возложат букеты к памятнику погибшим на полях сражений. По словам руководителя пресс-службы университета Светланы Павловой, в первые дни войны добровольцами на фронт ушли 10 молодых инженеров, защитивших свои дипломы 26 июня 1941 года. Пятеро из них пали в боях, а остальные

вернулись с орденами и медалями. Всего же добровольцами из новосибирского вуза ушли на фронт более тысячи человек, трое из них стали Героями Советского Союза.

В эти же майские дни студенты СГУПС из поисковой экспедиции «Десант» участвуют во Всероссийской вахте памяти. Цель экспедиции, которую возглавляет сотрудник университета Сергей Бондаренко, – поиск в Смоленской области и торжественное перезахоронение со всеми воинскими почестями погибших в боях солдат и офицеров Красной армии.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

Официально

Дорогие ветераны войны и труда железнодорожного транспорта!

От имени благотворительного фонда «Почёт» сердечно поздравляю вас с Днём Победы!

В этот день в далёком 1945 году свершилось то, к чему стремились в боях и трудах, о чём возносились пламенные молитвы, что было заветной мечтой всей страны на протяжении четырёх лет войны – мы победили! Воистину это праздник со слезами на глазах. Скорбь и радость рядом сегодня. Нет в России семьи, которую война обошла бы стороной.

На железнодорожном транспорте ратный труд пользуется особым почётом и уважением. В каждой семье, в каждом доме бережно хранят память о героизме дедов и отцов, гордятся теми железнодорожниками, которые в годы войны надёжно обеспечивали обороноспособность Родины.

Вам выпала непростая доля. Наша Родина была объята огнём войны, но даже в самые страшные моменты по её артериям – железным дорогам – продолжала пульсировать жизнь. И именно вы были той движущей силой, благодаря которой шли военные эшелоны, доставлялись продукты и медикаменты, приходило подкрепление, сохранялась жизнь мирных людей.

На железнодорожном транспорте бережно хранятся и передаются из поколения в поколение славные традиции, высокая ответственность, патриотизм, преданность своему делу. Долг нашего поколения – свято чтить воинскую доблесть ветеранов, донести потомкам память об их подвигах, окружить их вниманием и заботой.

От всей души желаю всем, кто находится на заслуженном отдыхе, крепкого здоровья, счастья, долгих лет жизни и благополучия! Пусть всем вашим начинаниям сопутствует «зелёный свет»!

АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВ,
директор
благотворительного фонда
«Почёт»

9 Мая

С ДНЕМ ПОБЕДЫ!



ТрансКредитБанк

Банк, с которым по пути

ПЕРЕВОЗКИ

Поездом в Париж

РЖД развивают сеть скоростных международных маршрутов

ОАО «ФПК» планирует с середины декабря этого года запустить поезд сообщением Москва – Париж, сев в который утром, пассажиры прибудут в столицу Франции вечером следующего дня, проведя в нём всего одну ночь.

Об этом рассказал вице-президент ОАО «РЖД» Михаил Акулов на международной конференции «Роль железнодорожного транспорта в развитии европейского туризма», прошедшей недавно в Мерано (Италия). Поезд будет курсировать через Минск, Варшаву и Берлин. Ускорение поездов будет достигнуто за счёт модернизации и развития инфраструктуры – как собственной, так и в сотрудничестве со странами, через которые проследует поезд. С вводом нового графика движения международных поездов в декабре 2011 года ОАО «РЖД» планирует сократить время в пути на данном маршруте приблизительно на два часа. Но и это не предел – в будущем время в пути ещё сократится за счёт введения нового подвижного состава. Так, в настоящее время прорабатывается вопрос применения подвижного состава с изменяемой шириной колёсных пар, в частности с использованием пассажирских вагонов поездов на платформе Talgo. – В перспективе планируется организация международных сообщений на базе модульных (постоянного формирования) поездов Talgo с повышенным уровнем комфорта. Речь идёт о курсировании полносоставных поездов по основным пассажирообразующим направлениям с организацией согласованных пересадок на региональные скоростные и местные поезда по внутриевропейским маршрутам, – рассказал Михаил Аку-



ФОТО: ИРИНА ВОЛОЖИК

Наибольшим спросом у пассажиров пользуются Франция, Италия и Австрия

лов. По его словам, введение в обращение модульных поездов целесообразно также на направлениях Москва – Киев и Москва – Прага. В настоящее время ведутся переговоры с компанией Patentes Talgo по вопросу заключения контракта на закупку составов Talgo для организации их курсирования на направлениях Москва – Берлин и Москва – Киев. – Запуск этих поездов будет способствовать интеграции российских железных дорог в единую европейскую сеть скоростных железнодорожных сообщений, – считает вице-президент. Предполагается, что поезд будет состоять из 9 вагонов, один из которых – VIP-класса.

Сегодня в сообщении Москва – Париж курсирует один вагон в составе поезда № 13 Москва – Берлин. В 2011 году в сообщении Москва – Париж было предложено в продажу 6200 мест. Из них реализовано 34%, объём продаж в 2011 году увеличился в 1,5 раза по отношению к 2009 году. Также ОАО «РЖД» предложило австрийским и итальянским коллегам рассмотреть возможность организации движения по их территории поезда Москва – Ницца со скоростью до 200 км/ч, что позволит с декабря 2011 года сократить время в пути на 6 часов в направлении на Ниццу и на 3 часа – обратно в столицу России. Напомним, ещё осенью

прошлого года общее время этого поезда в пути составляло чуть более 52 часов. ОАО «РЖД» удалось договориться с европейскими коллегами об ускорении поезда, и в настоящее время дорога из Москвы в Ниццу составляет 50 часов 23 минуты, а из Ниццы в Москву 49 часов 34 минуты. Вопрос ускорения поезда тесно связан с перспективами развития туризма – для реализации мест в поезде ОАО «РЖД» пригласило к сотрудничеству ряд европейских туристических агентств. Пока же с начала курсирования поезда его услугами воспользовались около 2 тыс. человек. Наибольшим спросом у пассажиров пользуются Франция, Италия и Австрия. Однако основной пассажиропоток приходится на

прямые сообщения от станций России и Белоруссии. В компании полагают, что поезд станет ещё более востребованным после того, как начнётся продажа билетов на него через Интернет. Привлекут пассажиров и новые сервисы – в пути они смогут просмотреть различные

По мнению генерального директора международного туроператора Ital Travel Нелли Ионкиной, с дальнейшим ускорением и расширением маршрутной сети поездов есть хорошие возможности для развития железнодорожного туризма, а поезд Москва – Ницца уже вызывает интерес на рынке – правда, больше пока на российском. – Да, экономия времени – аспект далеко немаловажный, но даже сейчас, когда поезда сильно проигрывают по скорости авиации, есть и такой серьёзный фактор, как люди, которые по состоянию здоровья, по своему психологическому восприятию полётов не могут путешествовать на самолётах. Таких очень много. Пример – Адриано Челентано, который вообще не летает и ездит только туда, куда можно добраться поездом. Поэтому турпоездки в поездах могут занять свою нишу, – отмечает Нелли Ионкина. По её мнению, для повышения привлекательности поезда Москва – Ницца надо развивать в нём дополнительные услуги. Например, устраивать гастрономические туры, когда пассажиров угощают национальной кухней той страны, по которой следует поезд, сделать культурно-развлекательную программу для

Поезд Москва – Ницца пока ещё сильно недооценён, и о его возможностях знают далеко не все потенциальные клиенты

информационные программы, которые будут включать в себя краткие путеводители, исторические зарисовки о достопримечательностях стран, мини-уроки иностранных языков и прочее. Все нововведения запланированы на вторую половину этого года.

детей и для взрослых, приглашая к её проведению звёзд эстрады, известных спортсменов. – Да, это отразится на стоимости билета, но люди готовы платить за нестандартность, и таких сегодня немало, – говорит эксперт.

Между тем на конференции в Италии был подписан протокол о намерениях между Русским центром им. Н.И. Бородиной в Мерано и ООО «РЖД-Трэвел» (управляющая компания ООО «РЖД-Тур»). – В протоколе говорится о качественном расширении взаимных туристических поездок железной дорогой в Южный Тироль и в Россию, – рассказал «Гудку» генеральный директор «РЖД-Трэвел» Александр Шамшиев. – Протокол – база, которую мы рассчитываем наполнить целым пакетом документов по разным сегментам рынка – это будет не только путешествие по железной дороге, но и, например, посещение нашими туристами горнолыжных курортов, включённое в пакет услуг. По мнению экспертов, поезд Москва – Ницца пока ещё сильно недооценён и о его возможностях знают далеко не все потенциальные клиенты, в том числе профессионалы рынка туризма. Более 50% от всего объёма железнодорожных перевозок в сообщении России со странами Европы занимает Финляндия. За два последних месяца скоростными поездами «Аллегро», курсирующими на маршруте Санкт-Петербург – Хельсинки, перевезено более 38 тыс. пассажиров. Михаил Акулов также рассказал, что в перспективе скоростное сообщение будет связано в единый международный маршрут Киев – Москва – Санкт-Петербург – Хельсинки. Кроме того, в настоящее время в компании прорабатывается вопрос организации скоростного движения на направлениях Москва – Кавказ через Украину на полигонах Москва – Курск – Белгород – Харьков – Адлер и Москва – Курск – Белгород – Харьков – Симферополь.

Елена Мирошникова

Уважаемые ветераны! Коллеги, партнёры, друзья!

День Девятого мая для каждого из нас памятный и светлый праздник. С раннего детства и на всю жизнь мы запомнили тот великий подвиг, равного которому в обозримой истории нет.

И сегодня, когда живых свидетелей тех одновременно страшных и великих дней остаётся всё меньше, наш долг, обязанность и честь продолжать делать всё возможное, а порой и кажущееся невыполнимым, чтобы самоотверженный труд и бескорыстное служение Родине оставались для нас не отвлечённым понятием, а реальностью жизни.

Низкий поклон всем, отстоявшим Отечество от врага. Тем, кто с оружием в руках шёл к победе окопами войны, тем, кто служил за пределами линии фронта – строил дороги, вёл поезда, пёк хлеб.

Каждый делал что мог для победы. Каждый верил в неё и приближал её час своим трудом. Это бескорыстное служение Родине – пример живущим сегодня и тем, кто придёт после нас.

Долгих лет жизни ветеранам, кто ещё рядом с нами. Вечная память ушедшим.

Только сохранив традиции, мы сможем продолжить движение вперёд. Память о прошлом и вера в победу – залог наших дальнейших свершений.

Коллектив ОАО «ПГК»

РЕКЛАМА

РЖДСТРОЙ

Дорогие ветераны-победители!

В великий для России день 9 Мая примите искренние поздравления от благодарных потомков. Крепкого здоровья вам, благополучия и мирного неба над головой.

С праздником!

Руководство, ППО и коллектив
ОАО «РЖДстрой»

Дорогие друзья, коллеги, уважаемые ветераны!

Примите самые искренние поздравления с праздником Победы!

За десятилетия после окончания Великой Отечественной войны наша жизнь и окружающий мир кардинально поменялись. Но подвиг нашей страны и ее граждан, во многом определивший судьбу всего человечества, навсегда заглавными буквами вписан в мировую историю. В День Победы все мы испытываем чувство особенной гордости за историю нашей страны и подвиг, который совершил наш великий народ.

С особым почтением и благодарностью я поздравляю всех участников Великой Отечественной войны. Дорогие ветераны, от всей души желаю вам и вашим родным мирного неба над головой, здоровья, бодрости духа, неиссякаемого оптимизма и долгих лет жизни. Спасибо вам!

Президент ТТК
А.В. Кудрявцев

С праздником Великой Победы!

ТЕХНОЛОГИИ

ТВОРЧЕСТВО

КАЧЕСТВО

РЕКЛАМА

ВОПРОС ДНЯ

Достаточно ли ветеранам оказывают внимания?

Андрей Баторин, заместитель начальника службы пути по механизации ЮВЖД:

– По-моему, сейчас о ветеранах к ветеранам в большинстве случаев речи не идёт. Народный праздник превращается в событие для галочки, когда о ветеранах вспоминают за неделю до Дня Победы, а забывают едва ли не к вечеру 9 Мая. Казалось бы, ветеранов всё меньше, внимания к ним должно быть всё больше, а на деле – наоборот. Даже в школах уже воспитание не то, молодёжи не прививают такого почтения к ветеранам, как это было раньше. Нужно чаще вспоминать о ветеранах, приглашать на предприятия, где они работали до пенсии. Им ведь важны забота и внимание, живой разговор со старыми друзьями за чашкой чая. Лучше устроить им такую встречу, чем положить на сограбника, который, бегая в этот день по десяткам адресов, на две минуты забежит вручить пару сотен рублей помощи, открытку и твездичку.

Александр Карпунин, оператор дефектоскопной тележки Дубининской дистанции пути КрЖД:

– Сегодня наконец-то у ветеранов Великой Отечественной войны достойная пенсия. И внимания им уделяют много, особенно перед Днём Победы. Но хотелось, чтобы это внимание и помощь не были формальными, как это очень часто случается. Нужны не редкие подарки к праздникам, а постоянная забота.

Дмитрий Киселёв, начальник эксплуатационного вагонного депо Пенза КвЖД:

– У нас на предприятии осталось всего шесть ветеранов войны. Их немного и с каждым годом становится всё меньше, поэтому и внимания им нужно уделять больше. Со своей стороны мы приглашаем ветеранов на праздники, на экскурсии в депо, чтобы они смогли увидеть, насколько изменилось предприятие со времён их молодости. На День Победы вручаем праздничные продуктовые наборы, организуем встречи с колллективом и молодёжью депо. Обязательно доставляем их автотранспортом в депо и обратно домой. Конечно, пенсию ветеранам прибавили, но на фоне роста цен эта сумма уже не кажется большой. Мне кажется, государство должно взять на себя финансовую составляющую заботы о ветеранах войны, а предприятия или благотворительные организации – бытовую и социальную.

ПОКОЛЕНИЕ

Не уходят с передовой

Ветераны-железнодорожники готовятся постоять друг за друга



Николай Гром, председатель Центрального совета ветеранов железнодорожного транспорта



Боевой запал ветеранов пригодится в отстаивании своих прав

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СОВЕТ ВЕТЕРАНОВ СОВМЕСТНО С ДОРОЖНЫМИ СОВЕТАМИ В ПРАЗДНИЧНЫЕ МАЙСКИЕ ДНИ ГОТОВИТСЯ К СЕТЕВОМУ СОВЕЩАНИЮ.

На этот раз совещание состоится в Челябинске 19–20 мая, мы каждый год проводим его на разных дорогах. В нём примут участие руководители ветеранских организаций железных дорог, ЦК профсоюза, фонда «Почёт» и НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». В программу традиционно входят посещения железнодорожных колледжей, детских железных дорог, встречи с молодёжью.

Повесткой дня совещания станут наиболее актуальные для нас проблемы. Например, сейчас возникает много вопросов по структуре ветеранских организаций. Депо сейчас разделили на ремонт-

ные и эксплуатационные, соответственно разделили и людей, а нам важно, чтобы все ветераны участвовали в жизни коллектива. Непременно поднимем и вопрос по проездным билетам – в связи с созданием ФПК поменялась схема выделения средств на проезд, в результате мы меньше стали ездить к нашим ветеранам.

Кроме того, я хочу подать руководству идею создания домов престарелых для людей, ранее работавших в отрасли.

Поступает много просьб по ремонту жилья, но железнодорожные предприятия не могут его произвести, поскольку дома, бывшие ранее в ведомстве МПС, теперь переданы в муниципальную собственность. В таких случаях сове-

тую обращаться в свой совет ветеранов, и уже он подаст заявку в главное управление дороги. На каждой магистрали есть комиссия по рассмотрению таких вопросов. В случае положительного ответа дорога выделяет деньги. Если же сумма слишком велика, запрос перенаправляется в Центральную комиссию ОАО «РЖД», которую возглавляет вице-президент Олег Атьков.

В прошлом году к 65-летию Победы компания постаралась улучшить жилищные условия всем участникам войны, так что руководство внимательно относится к нуждам ветеранов, отдавая дань уважения заслугам в развитии железных дорог. Надеюсь, наше сотрудничество и впредь будет конструктивным.



Дорогие ветераны!

Примите самые искренние и тёплые поздравления с Днём Победы!

Ваш жизненный путь – яркий пример высочайшего патриотизма и бескорыстного служения Родине.

День Победы – день памяти и воинской славы, день благодарности вам всех поколений россиян, ведь только в единстве прошлого, настоящего и будущего – главный источник силы и непобедимости нашего народа.

Крепкого вам здоровья, счастья, благополучия, долгой и спокойной жизни.

Генеральный директор
ЗАО «Русагротранс»
К.Л. Засов

ОАО
«Акциионерная компания
«Железные дороги
Якутии»

Дорогие фронтовики, участники и ветераны Великой Отечественной войны!

От всей души поздравляем Вас с 66-й годовщиной Великой Победы! Свой богатый жизненный опыт Вы щедро передаёте молодому поколению, чтобы жили и укреплялись лучшие традиции России – высокий профессионализм, принципиальность, мужество и сострадание ближнему. Желаем Вам крепкого здоровья, бодрости, силы и веры в нашу Великую Родину!

Коллектив железнодорожников Республики Саха (Якутия)

ОАО «УСК МОСТ»
www.skmmost.ru

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

От всего сердца поздравляем вас с Днем Победы! В этот весенний день по всей России, в каждой семье вспоминают ратный подвиг наших отцов и дедов. Мы отдаем дань памяти и уважения всем, кто приближал победу – на фронте и в тылу. Искренне желаем вам мира, крепкого здоровья и процветания.

МАЯ

С праздником Победы!

Машина
ВРЕМЕНИ



Новости дня

**1942 ГОД
Летний график
движения поездов**
В ближайшее время на всех дорогах вводится новый, летний график движения поездов. Это мероприятие сейчас чрезвычайно важно для более совершенного овладения огромными грузопотоками советских железных дорог, выполняющих растущие потребности фронтов. Для улучшения оперативного руководства выполнением графика НКПС вводит на всех дорогах специальный штат поездных дежурных помощников начальника распорядительного отдела службы движения. Каждый из них будет координировать работу дежурных по отделениям и участковых диспетчеров на определённом направлении (круге) дороги. Они должны следить за планомерным передвижением потоков поездов, технически грамотно организовывать пробег паровозов, контролировать всю поездную работу отделений, отражая её на своём сокращённом графике исполненного движения.

5 мая

**1943 ГОД
«Нулевой» остаток вагонов
под выгрузкой**
Первомайский приказ товарища Сталина воспринят куйбышевскими железнодорожниками как боевая программа действий, как призыв к ещё большему усилению помощи фронту. Коллектив станции Сырань-2 поставил перед собой задачу – ежедневно к концу отчётных суток иметь «нулевой» остаток вагонов под выгрузкой. Примеру передовиков последовали остальные смены. И результаты не замедлили сказаться. 1 мая на станции, несмотря на позднее прибытие поездов, к концу отчётных суток не осталось ни одного неразгруженного вагона. «Нулевой» остаток вагонов достигнут и на следующий день.

5 мая

**1944 ГОД
Возрождаем скоростной
метод обработки поездов**
В годы мирного строительства на нашей станции Чаплино зародился замечательный метод скоростной обработки поездов. Он нашёл широкое распространение на сети дорог. Более двух лет станция Чаплино находилась в руках врага. Отступая, немцы разрушили служебные здания, уничтожили пути. Но упорным трудом всего коллектива станции снова возвращена жизнь. Возрождая своё хозяйство, движенцы одновременно налаживали эксплуатационную работу, стремясь быстро и чётко пропускать составы. Дружно взялись мы за возрождение испытанного метода скоростной обработки поездов.

5 мая

**1945 ГОД
Боевая клятва
воинов-железнодорожников**
Рано утром часть офицера Симонова выстроилась на лесной полянке. Ветер с моря шевелил священное Красное знамя. Воины-железнодорожники с честью пронесли это знамя от Сталинграда и Украины до берегов Балтики. Под артиллерийским огнём строили они новые линии под Сталинградом, сооружая переправы через Днепр и Днестр, восстанавливали пути под Воронежем и Киевом. В тяжёлые моменты с оружием в руках сдерживали натиск гитлеровцев на украинской земле. Поздним вечером 2 мая радио принесло радостную весть о великом подвиге советских войск, овладевших столицей фашистской Германии – Берлином. Громкими криками «ура!» и возгласами в честь Верховного Главнокомандующего товарища Сталина бойцы и офицеры приветствовали историческое событие. Одной горячей мыслью были проникнуты все их высказывания, железнодорожные войска и впредь будут делать всё, чтобы не дать передышки немецким захватчикам, пока они не прекратят сопротивления.

5 мая

Воспоминания о войне

Голос Победы

«ГЛАВНОЕ ПРАВИЛО: ЕСЛИ МОЖЕШЬ, НЕ СТОЙ НА МЕСТЕ, МАНЕВРИРУЙ», – ГОВОРИЛА ЕЛЕНА ЧУХНЮК

Голос «Победы» был такой мощный, что звуки оркестра пропали. Дуплетом ударило из-под дебаркадера Киевского вокзала эхо. А совсем рядом с ревущим чудовищем оказался пятилетний Лёшка – мой внучок. Я хотел сфотографировать его у паровоза: в будке машиниста красовалась женщина – легендарная Елена Чухнюк с медалью «Золотая Звезда» на груди.

Виноваты телевизионщики. Они долго просили: «Елена Мироновна, дайте салют!» Она отказывалась: «К отправлению дам сигнал. Ждите». Но журналисты – народ упорный: «Ну как мы покажем поезд героев войны без гудка паровоза «Победа»?.. Елена Мироновна, надо!» Нашли ключик, нашли слово, которое на фронтовичку подействовало безотказно: «Надо!»

Гудок был дан впечатляющий. Мой Лёшка побелел – низкочастотный рёв сжал ему сердечко. Я подхватил мальчонку на руки. Но когда Чухнюк в своей сурововской манере всенародно объявила: «Молодец! И всегда держи штаны сухими!» – Лёшка даже слегка возгордился. И после всё спрашивал: «Дед, ну когда опять поедem на Поклонную гору?» Тянул меня на виадук и там готов был часами наблюдать за движением поездов.

Глядя на него, я вспоминал другое отправление поезда. В Днепрпетровске, в августе 1941 года. Мне было столько же, сколько Лёшке. Но тогда ждали мы гудка как спасения. Что случится раньше: прозвучит гудок нашего паровоза – сигнал к отправлению или завоют сирены воздушной тревоги?

Бомбёжку немцы всегда начинали со станции. Захлопают зенитки, посыплются стальным дождём осколки. Полетят со свистом бомбы, разрывая в клочья вагоны, выворачивая землю наизнанку. И всё превратится в крошечный ад. Куда бежать? Где прятаться?

Днём улицы заполнялись потоками беженцев – машины, подводы, ручные тележки, гурты скота, табуны лошадей. Они гудились у переправ в облаках пыли. А с наступлением темноты в репродукторах раздавалось: «Граждане, воздушная тревога!» Цель была отрыта рядом с домом. От прямого попадания бомбы такое убежище превращалось в братскую могилу, но от осколков защищало. Женщины, дети, старики рассказывали по скамейкам, прибитым вдоль стен.

И начиналось. Зенитки не давали немцам бомбить прицельно. Им приходилось маневрировать, забираться ещё выше, где слабел свет прожекторов и пушки малого калибра не доставали. Командовал зенитным полком майор Алексей Рутковский. В августе по его заказу рабочие завода им. Петровского сделали зениткам бронешиты, которые вскоре понадобились при отражении танковых атак. Зенитчики уничтожили 15 самолётов и около 15 танков – были прямой наводкой. Рутковский уходил из города одним из последних. Он погиб уже в 42-м под Сталинградом.

Мой отец работал главным инженером вагоноремонтного завода и руководил отправкой оборудования и специалистов в Сибирь. Как теперь понимаю, это была адова работа. Надо было так расписать график отправки, чтобы на месте немедленно включить оборудование в работу. А на том, что осталось, до последнего дня выполнять военные заказы, ремонт вагонов и боевой техники. Для отправки тяжёлого энергооборудования требовались специальные



Глаза Елены Мироновны, как и прежде, горят тем огнём, который отличает людей сильных и готовых биться за победу

платформы, а их не было. Рассчитали и приспособили тележки из-под тендеров паровоза «ФД». Вагонов требовалась прорва...

И вот мы уезжаем. В вагон удалось попасть через окно по каким-то ящикам: проходы были доверху заполнены. В купе набилось 12 человек. Едут моя мать, 11-летняя сестра и я. Вещей с собой – только два узла. Один тяжёлый, в него отец завернул головку швейной машинки «Зингер» – нашу кормилницу в эвакуации. Всё остальное бросили: отец сказал, что будет жить на заводе. И правильно сделал, вскоре наш дом сторел.

Мы смотрели из окна вагона на отца. Ещё недавно на улицах Днепрпетровска было много солидных людей в военной форме, в портупеях, фуражках, с командирскими сумками-планшетами. А теперь они куда-то исчезли, все оказались в штатском. Было известно, что немцы евреев, комиссаров и командиров расстреливают на месте. Остальных гонят мотоциклами в степь – сеять панику.

На перроне только два человека были одеты по всей форме. В красной фуражке начальник станции (в петлицах по три алых шестигранника). И мой отец (три звёздочки алой эмали). Наткнувшись на железнодорожных командиров, люди, метавшиеся с узлами и чемоданами, замирали от неожиданности, взгляд их становился осмысленным: значит, не всё так безнадежно, мир ещё не рушится, и есть какая-то власть, которая знает, что надо делать.

«Если что, держитесь железной дороги, – наказал отец. – Обращайтесь к железнодорожникам, они помогут». Хотя понимал, что в степи только путейцы, и они постоянно под огнём, их могилы и разбитые «летучки» тянутся вдоль насыпи.

Нашему поезду повезло – доехали без потерь. На железнодорожных станциях работали эвакуационные пункты, которые принимали и отправляли эшелоны с людьми, организовывали питание и медицинское обслуживание. Нас дважды прого-

няли через санитарную обработку – мыли, одежду прожаривали в камерах, меня остригли наголо. Боялись эпидемий – неизменного спутника скученности и голода. Цепь эвакуационных протянулась на тысячи километров от прифронтовых станций юга и запада страны до Восточной Сибири, Казахстана, Средней Азии. Иностранцы долго потом иронизировали: у вас все станции называются одинаково: «Кипятки»!

Наконец, добрались до Кургана, где жила бабушка, вдова машиниста. Запомнилось: стоял я зимой на виадуке и смотрел, как движутся поезда. С резким грохотом трогались с места воинские эшелоны с танками,

Нет таких крепостей, таких убежищ, которые рано или поздно не взломает тот, кто владеет инициативой

орудиями под чехлами – на запад. И мягко, точно в полусне – как только это машинам удавалось, – тихо-тихо набирали ход санитарные поезда – на восток.

Когда отец приехал за нами, я едва узнал его – худой, с почерневшим глазами и с воспалёнными щеками. Вскоре его отправили в больницу, оттуда в туберкулёзный санаторий. Пенициллина не было, вылечили кумысом. А потом назначили сначала в Барнаул – раскручивать днепрпетровское оборудование, потом в Алма-Ату – строить новый вагоноремонтный завод.

В пути отец рассказывал невероятные истории, которые возможны только на войне: как угнали с территории, уже занятой немцами, вагоны с новенькими рельсами и крестовинами, как забивали пробками пробоины в паровозах, как вытаскивали миномётные стволы из колёсных осей, как прятали под вагонными тележками от снарядов и как через Каспий в Красноводск переправляли на плаву цистерны с нефтью...

Сегодня много спорят о причинах трагедии в 41-м и победы в 45-м: чья техника была лучше, народ победил или вождь? И как-то пропускают самый главный момент.

А именно то, что стратегической инициативой, которая с момента вторжения принадлежала гитлеровцам, наша армия сумела овладеть под Сталинградом, под Курском. По сравнению с Европой наш народ и армия сумели преодолеть шок – дезорганизацию, панику, научились воевать, держать удар и главное – систематизировать усилия. Ведь «сидящий в окопе» обречён. Нет таких крепостей, таких убежищ, которые рано или поздно не взломает тот, кто владеет инициативой. В той войне гражданская структура, железнодорожная в первую очередь, инициативы не теряла практически никогда. Она проявлялась и сверху, и снизу.

Героизм, стойкость, самоотверженность – всё это было. Но если бы в эти дни и часы не был предпринят неслыханный в

истории человечества маневр, поражение было бы неизбежным. Несколько тысяч предприятий, перенесённых на несколько тысяч километров в глубь страны и чуть ли не с колёс начавших производство военной продукции, – это было непревзойдённое достижение транспорта и промышленности.

Когда Елену Чухнюк спросили, какое чудо помогло ей на неповоротливом локомотиве выйти победительницей в смертельном единоборстве с маневренным штурмовиком, она ответила просто: «Главное правило: если можешь, не стой на месте, двигайся, меняй скорость, сбивай с толку». Умная женщина имела в виду именно инициативу – залог Победы.

Удивительное это поколение. Работали, как каторжные, с утра до поздней ночи, обходились малым и радовались жизни. Порой мы смотрим на них, как на выходцев из неведомой Атлантиды. Какие горы свернули – уму непостижимо! Какого зверя одолели – мир спасли! Почувиться бы у них решать сегодняшние проблемы. Чтобы услышать голос наших Побед.

Сергей Богатко

Экспонат

Часовой на посту

У входа в музей депо посетителей встречает легендарный «Голубой локомотив»

В мае этого года работники Тимашевского локомотивного депо отметят 65-летие агитационного пробега «Голубого локомотива» по одиннадцати дорогам СССР. Он проводился с целью передачи опыта тимашевских паровозников по восстановлению в условиях депо разрушенных в годы войны паровозов.

14 мая 1946 года в 14.00 у перрона Курского вокзала остановился необычный состав ледников с рыбой. Это был подарок москвичам от работников Северо-Кавказской железной дороги к первой годовщине Победы в Великой Отечественной войне. Передняя площадка «Голубого локомотива» – паровоза С' 215-50 была украшена цветами и знамёнами. А 24 мая делегацию тимашевцев при-



Ветераны и молодёжь у «Голубого локомотива» в 2005 году

нял министр путей сообщения СССР генерал-лейтенант И.В.Ковалёв.

В музее депо среди прочих экспонатов хранится и экземпляр газеты «Гудок» № 125 от 11 октября 1946 года. И экскурсовод с гордостью показывает её

посетителям. У входа на территорию депо, как часовой на посту, застыл легендарный С' 215-50, который напоминает о тех незабываемых днях.

Анна Сычёва,
председатель совета музея
Тимашевского локомотивного
депо Северо-Кавказской
железной дороги

Уважаемые ветераны!

От всей души поздравляем вас с 66-й годовщиной Великой Победы!

День Победы — это праздник, который наполняет наши сердца гордостью и признательностью, является олицетворением мужества, героизма, отваги и доброты.

Это день, подаривший нам, нашим детям и внукам будущее!

Желаем вам крепкого здоровья, счастья и мирного неба над головой!

Руководство и профсоюзная организация
Центральной дирекции по ремонту пути.

Никто не забывает!
Никто не забудет!

РЕКЛАМА

Люди

От станка к пулемёту

Многие железнодорожники стали орденоносцами

В годы Великой Отечественной войны многие железнодорожники были вынуждены оставить свою мирную профессию и с оружием в руках защищать Родину на самых передовых рубежах фронта.

Одним из первых героев войны стал Николай Францевич Гастелло. Родился он в семье железнодорожника, более 20 лет проработавшего в литейных мастерских Казанской дороги. Пойдя по стопам отца, юный Николай Гастелло начал работу на Муромском паровозоремонтном заводе. В течение шести лет был подручным литейщика, затем формовщиком, потом освоил токарное дело, стал наладчиком станков. Вёл активную, как тогда говорили, общественную деятельность – организовывал строительство городского стадиона, занимался спортом, став капитаном заводской футбольной команды.

Отслужив в лётных частях Красной армии, к началу Великой Отечественной войны он был уже опытным лётчиком. На пятый день войны, 26 июня 1941 года, эскадрилья самолётов Ил-4 капитана Гастелло с первого захода нанесла мощный бомбовый удар по врагу. Были разбиты десятки танков, автомашин и орудий, двигавшихся колонной по шоссе Молодечно – Радосковичи.

Вдруг от осколка вражеского зенитного снаряда, попавшего в бензобак, запылало крыло его самолёта. Поняв, что бомбардировщик сможет продержаться в воздухе ещё несколько минут, Николай Гастелло принял решение пойти на таран. Как сообщило Совинформбюро, «бесстрашный командир направил охваченный пламенем самолёт на скопление автомашин и бензиновых цистерн противника». Десятки единиц немецкой техники взорвались вместе с самолётом героя. Подвиг, совершённый Героем Советского Союза капитаном Николаем Гастелло, на протяжении войны и после её окончания стал символом мужества и самопожертвования в борьбе за спасение Родины. В его честь названы улицы в Москве и других городах, корабли, школы и библиотеки.

В декабре того же года экипаж пикирующего бомбардировщика, в составе которого был бывший слесарь паровозного депо Чита, стрелок-радист Назар Петрович Губин, защищая небо под Ленинградом, повторил подвиг Гастелло. Ему и его боевым друзьями также присвоено звание Героев СССР.

Много было среди железнодорожников и тех, чьи имена не гремят среди героев, но их вклад в дело Победы бесценен. Мужество и отвагу проявили паровозники депо Петропавловск Южно-Уральской железной дороги Маховский и Богачёв, ставшие военными разведчиками. Много раз, уходя в тыл врага, им приходилось облачаться во вражескую форму. Они добывали в стане фашистов ценнейшие сведения о составе и вооружении подразделений и оперативных замыслах их штабов. Однажды они обнаружили в тылу противника хорошо замаскированный крупный военный аэродром, откуда фашисты отправлялись бомбить Ленинград. Пренебрегая опасностью, они прошли через минное поле и передали советскому командованию координаты аэродрома. Вскоре вражеский объект был полностью уничтожен нашими лётчиками.

За свои подвиги разведчики, а также более 500 рабочих и служащих депо Петропавловск, также защищавших Родину, удостоены боевых наград.

«Здесь бывал сибиряк Крысин», – написал на Рейхстаге бывший машинист локомотивного депо Слюдянка, а в то время артиллерийский разведчик, после



Вклад железнодорожников в дело Победы бесценен

того, как с однополчанами штурмовал его. До этого Павел Сергеевич Крысин, ушедший на фронт добровольцем в марте 1943 года, отличился во многих боях и был награждён орденом Славы III степени, медалью «За отвагу» и другими медалями. Пример мужества показал он на реке Одер. Передовые часть 207-й дивизии закрепились на её западном берегу. Захваченный плацдарм был невелик – километр в глубину и полтора в ширину. Сапёры наводили понтонный мост, чтобы ввести в прорыв танки и артиллерию, а немцы ожесточённо пытались сбросить десант в реку. В это время Крысина вызвал начальник штаба дивизии и спросил, умеет ли тот плавать.

«Умею, холодной воды не боюсь, жил на Байкале!» – отвечал разведчик. Начальник штаба рассказал, что

Спасли всё те же медсестрички – подоспели и вытянули в лодку. После войны Крысин вернулся в родное депо, где работал машинистом паровоза, тепловоза, электровоза. А его грудь украсил орден Октябрьской революции.

Тысячи спортсменов-железнодорожников сражались на фронтах ВОВ. Уже на второй день войны в Центральном совете спортобщества «Локомотив» не осталось ни одного мужчины – все ушли на фронт.

В 1942 году в партизанском отряде Дмитрия Медведева на Брянщине командовал взводом известный конькобежец Анатолий Капчинский – чемпион страны в беге на 1500 м, член спортобщества «Локомотив».

В ночь на 28 июня взводу Анатолия Капчинского было поручено нести охрану лагеря. Медведев вспоминал потом: «Толя Капчинский, с которого вмиг сле-

Всех героев и их подвиги помнят на предприятиях

железнодорожного транспорта

убит офицер связи и необходимо передать командиру дивизиона тяжёлых гаубиц планшет. И пояснил, что от быстроты исполнения зависит наступление на Берлин на их участке и как следствие – жизнь плацдарма. Разведчика взяли в лодку санитары, вывозившие раненых на восточный берег.

Задание, переправившись по кипящему от атак вражеских «юнкеров» Одеру на наводимую переправу, он выполнил. А в ответ получил пакет для начальника штаба дивизии, где было указано время налёта и время атаки. Обратно бежал по почти готовому понтонному мосту. Ударила вражеская бомба, и Крысин оказался в воде. Из последних сил он боролся за жизнь. Тяжёлое обмундирование, тянувшее на дно, пришлось сбросить. Но всего за несколько десятков метров до западного берега начала сводить судорога.

тела вся его беззаботность, взволнованный и обрадованный этим первым боевым заданием, сдержанно отвечал на каждую фразу: «Есть». А на рассвете в лесу загревели выстрелы: четверо разведчиков, посланных на задание, не успев отойти от лагеря на несколько сот метров, натолкнулись на колонну карателей. Немцев и полицейских было около двухсот, в то время как отряд тогда насчитывал семьдесят два бойца.

К счастью, были среди железнодорожников и те, кому после окончания войны довелось вернуться на любимую работу.

Всех героев и их подвиги помнят на предприятиях железнодорожного транспорта, и 9 Мая в который раз благодарят за мирное небо над головой и свободный путь перед кабиной локомотива.

Елена Мирошникова

Дорога

Особый резерв

Десять километров пути на ладони у немцев



Первый после прорыва блокады Ленинграда поезд прошёл по путям, которые за две недели проложили железнодорожники. Дорога Победы связала осаждённый город и Большую землю – от Шлиссельбурга до Полян.

Груз поезда – продукты. Во многом именно благодаря этой дороге, по которой в город пошли продовольствие, боеприпасы, вооружение и воинские резервы, стала возможной операция Советской армии по полному снятию блокады Ленинграда.

Дорога Победы не так известна, как Дорога жизни, но её судьба не менее трагична. Тридцать три километра под постоянной бомбёжкой и обстрелом. Авианалёт обычно начинался сразу после отправления поезда со станции. Немецкие штурмовики специально вылетали на охоту за составом. Но и после того, как самолёты расходовали боезапас, легче не становилось. Для поезда начиналась самая тяжёлая часть пути. «Коридор смерти» железнодорожники называли десятикилометровый отрезок пути на виду у немецких позиций. Командир 48-й колонны особого резерва Народного комиссариата путей сообщения (ОРКП) Кошелев вспоминает: «Путь залит ржавой болотистой водой на полметра, решёткой, как форштевнем, разрезая воду. Правда, скорость невелика – 5 км/ч, скорость пешехода, и состав из сорока вагонов, растянувшийся на полкилометра, бомбят и обстреливают. Мутная вода вздымается фонтанами по обе стороны паровоза: недолёт, перелёт... Тукуют зенитки. Обрыв состава! Люди по крышам вагонов пробираются к местам обрыва, спускаются в воду и сцепляют вагоны...»

Железнодорожники доставили в блокадный город 5 млн тонн грузов

Вначале удавалось пропустить лишь две-три пары поездов в сутки. Для увеличения количества поездов был применён караванный способ: в одну ночь все поезда шли в Ленинград, в следующую – в обратную сторону. Интервал между поездами был сокращён, и за ночь в одну сторону удавалось пропускать 16–25 составов.

Строительство было поручено начальнику Ленметростроя Ивану Зубкову, на выполнение задания было отведено всего 20 суток. Будущая трасса должна была проходить через болота и лесные массивы, а наиболее сложной задачей стало сооружение низководного моста длиной 1300 м через Неву. Нашлось место, где максимальная глубина реки достигает 6 м, хотя скорость течения составляла 2 м/с, и в результате выбрали проект дугообразного моста, так как это повышало его устойчивость к быстрому течению. Отдельной проблемой стали неразорвавшиеся снаряды и мины. Только на пути трассы было обнаружено 1730 мин, 7 неразорвавшихся бомб и 52 артиллерийских снарядов.

48-ю колонну ОРКП, специально созданную для Дороги Победы, историки называют железнодорожным «спецназом». За дорогу говорят цифры: за год её существования зафиксировано 1200 крупных повреждений полотна бомбами и снарядами – по три в день. Небольшие повреждения и попадания в сам поезд просто не считали. Дорога Победы работала до полного снятия блокады. По подсчётам, за год составы перевезли почти 5 млн тонн грузов.

Антон Кавашкин

Символ

Вокзал Победы

Белорусский провожал на фронт и встречал героев

«Мы рассчитались с немцами сполна, встречай сынов, родимая страна!»

Таким плакатом был украшен один из вагонов первого поезда, на котором воины-победители прибыли на Белорусский вокзал в мае сорок пятого. Паровоз с портретом Сталина, украшенный еловыми ветками и весь в цветах, ждали очень долго. Счастлирое ожидание самого важного рейса двадцатого века Берлин – Москва теми, кто получил от отцов весточку «Я жив, ждите», отображено на бесмертной фотографии фронтového фотокорреспондента Аркадия Шайхета. Как рассказывает тогдашний 14-летний курсант-мальчишка, а ныне полковник в отставке Игорь Докучаев, в первом поезде прибыли старики, молодёжь же сразу из покорённой Германии перебрасывали на Дальний Восток.

Левитан о прибытии эшелона не сообщал, но вся Москва как-то прознала, когда и во сколько прибывает поезд. Девушки в модных платьях махали букетами цветов, под звуки оркестра и крики «Ура!» целовали каждого защитника Родины, и не важно было, любимый это человек или про-



стой солдат, которому повезло выжить в огне Великой войны, каждый хотел выразить благодарность победителям. И даже те, кому с войны ждать было некого, приходили и плакали. И от горя, и от радости. Прямо у вагонов начались танцы, не только от радости – размяться после долгой дороги.

Как вспоминают очевидцы этого события, машинистом и кочегаром на этом паровозе были молодые девушки. У одной из них голова была перевязана бинтом. Лица у них от паровозной сажи были абсолютно чёрными. Сверкали только глаза и белые зубы в счастливой улыбке, когда они выглядывали из кабины паровоза.

Длинный эшелон состоял из товарных двухосных теплушек, из открытых дверей которых выглядывали радостные солдаты, и москвичи им бросали веточки вербы и букеты только что распутившейся черемухи.

Белорусский вокзал стал символом. Символом беды, когда эшелоны с бойцами уходили на запад, и символом радости и облегчения, когда из вагонов выпрыгивали на перрон родной земли солдаты. И очень хочется верить, что «Прощание славянки» на вокзале будет звучать только на годовщинах Великой Отечественной войны.

Антон Кавашкин

Техника

Панцирь от врага

Первые бронепоезда строили по чертежам гражданской войны

В борьбе с врагом могут эффективно применяться бронепоезда – это показали уже первые месяцы войны.

Они прикрывали сосредоточение и развёртывание наших войск, участвовали в обороне железнодорожных линий, по которым двигались эшелоны и поезда с воинскими грузами, защищали железнодорожные узлы от налётов фашистской авиации, вступали в бои с провавшими частями и десантами противника.

В боевое формирование бронепоезда обычно входили бронепаровоз, две крытые и две открытые артиллерийские бронеплощадки и четыре двухосные контрольные платформы. На крытых бронеплощадках устанавливались две пушки, четыре бортовых станковых пулемёта в шаровых установках. На открытых бронеплощадках имелись полуавтоматические зенитные пушки. В середине бронеплощадок размещались реактивные установки. На двухосных контрольных платформах находился аварийный комплект материалов и противопожарного инвентаря: рельсы, шпалы, скрепления, ящики с песком, лопаты, путевой инструмент, подъёмные башмаки.

В числе первых дорог, освоивших выпуск бронепоездов



в 1941 году, были Одесская, Юго-Западная, Ленинская, Сталинская, Октябрьская, Северо-Донецкая, Южно-Донецкая, Горьковская и ряд ремонтных заводов Народного комиссариата путей сообщения (НКПС).

Один из первых поездов был создан на заводе имени Январского восстания в Одессе, когда фашистские войска подошли к городу. За дело взялись рабочие и инженеры локомотивных депо Одесса-товарная и Одесса-сортiroвочная.

Но многие из них и в глаза бронепоезда не видели. Пригласили старого мастера Колягина, который в Гражданскую войну участвовал в сооружении бронепоезда «Имени Худякова».

Бронепоезда показали свою эффективность в боях

Отыскав старые снимки, Колягин приступил к делу, соорудив поезд из листов корабельной брони, нашиваемых на вагоны с маневровым паровозом серии Ов. Вскоре бронепоезд вступил в бой.

Бронепоезда, построенные в паровозных и вагонных депо Новороссийск, Ставрополь, Тимашевская, громили врага на подступах к Ростову-на-Дону и на других участках. Бронепоезд «Народный мститель», построенный краснодарцами, только в одном бою уничтожил 16 танков и сотни гитлеровцев.

Крепости на колёсах сыграли важную роль в обороне Ленин-

града. Они преграждали путь наступающим фашистским частям, совершали огневые налёты, атаковали вражеские укрепленные позиции во время наступательных операций наших войск.

Построенный рабочими Ленинградского узла бронепоезд «Красноармеец», едва вражеские пушки подавали «голос», выезжал на боевую позицию и обрушивал на них уничтожающий огонь. Фашисты пытались поразить бронепоезд ответным огнём, но «Красноармеец» быстро менял позицию. Свой первый бронепоезд коллектив депо Москва-пассажирская Ленинской железной дороги построил за 14 дней, когда немецко-фашистские войска были под Москвой.

Об эффективности действия бронепоездов свидетельствуют такие цифры: бронепоезд под командованием капитана Ф.Д.Малышева за две недели боёв под Москвой уничтожил 12 фашистских танков, 24 броне- и автомашины, более 750 солдат и офицеров противника.

Сегодня бронепаровозы бронепоездов «Козьма Минин» и «Илья Муромец» можно увидеть в Нижнем Новгороде и Муроме, где они установлены как символ подвига железнодорожников в годы ВОВ.

Александра Васильева

ХАРАКТЕР

Ангел-хранитель

Память о войне нужна живым

В ветеранском «взводе» Светланы Гузенко 28 бывших фронтовиков. Они ждут приближающийся День Победы – светлый и грустный праздник, волнительный для каждого.

В стареньких шифоньерах висят старательно отутюженные кители с орденами и медалями, соседствующими со знаками трудового отличия. И то сказать: за плечами у каждого ведь как минимум 85 лет славно прожитой жизни. У Василия Прокопьевича Батунова, бывшего на войне командиром разведроты, – орден Отечественной войны 1-й степени, два ордена Красной Звезды и медаль «За отвагу». Он будет отмечать своё 90-летие в кругу товарищей-фронтовиков. Не простая, прямо скажем, задача. Двое из ветеранской гвардии выбыли из строя в канун праздника, не дожили до Дня Победы.

А из оставшихся в строю только Сергей Емельянович Дмитриев ещё на ногах. Опираясь на тросточку, может и в Совет ветеранов заглянуть, и навестить заболевшего товарища.

– И никуда от этого горестного факта не деться, – печально замечает Светлана Викторовна, которую бывалые воины и в глаза, и за глаза называют своим ангелом-хранителем. Тропинка в дома ветеранов ею протоптана давно.

В год Великой Победы Светлане Гузенко исполнилось двадцать лет, цепкая детская память хранит и безудержную радость того дня, и неизбывное горе: не вернувшись с фронта, пали в боях два родных дяди и двоюродный брат, всё детство носивший её, девочку, на руках. С тех пор фронтовики для

неё – люди особые. Работая старшим мастером ПТО, бывало, прощала оплошность слесаря или осмотрщика вагонов, если знала, что он – ветеран войны. Но матерью звал её и стар, и млад не за попустительство к слабостям, а за душевную доброту, вполне уживавшуюся с требовательностью. Хватало и профессионального мастерства, отмеченного в своё время именными часами министра путей сообщения СССР и почётными грамотами руководства дороги.

Накопленный багаж пригодился, когда её назначили инженером по техническому обучению. Старшее поколение деповчан до сих пор помнит проводимые ею в учебных целях КВНы, назубок заученные при подготовке к конкурсам инструкции. Вот где раскрылся подлинный талант Светланы Викторовны – в работе с людьми! Ни одно праздничное мероприятие в вагонном депо не обходилось без её участия. Душу вкладывала и в торжественные вечера, посвящённые воинам-победителям. В депо тогда более 120 фронтовиков собирались за праздничным столом. И для каждого находились особые слова, подыскать их помогал записи воспоминаний о былых боях-походах.

Когда вышла на пенсию и предложили ей поработать в Совете ветеранов предприятия, не раздумывая, взяла на себя заботу о бывших фронтовиках. Впрочем, можно ли назвать радостное дело, в которое вкладываешь душу и не получаешь за это ни копеечки? Сдаётся мне, что в каждом из своих подопечных видит Светлана Викторовна своего погибшего брата и отдаёт им неистраченную к нему любовь. Они её и зовут се-



ФОТО: ЛЮБОВЬ ЯНУШ

СВЕТЛАНА ВИКТОРОВНА С ФРОНТОВИКАМИ СЕРГЕЕМ ЕМЕЛЬЯНОВИЧЕМ ДМИТРИЕВЫМ И ВЯЧЕСЛАВОМ ПАВЛОВИЧЕМ ДЯЧКОВЫМ

строй. Преданной, заботливой, знающей беды и хвори каждого и всегда спешащей на помощь.

Она знает фронтовые биографии каждого. «Напишите о своих ветеранах», – попросила она мастеров предприятия. В результате получился волнующий сборник рассказов о старших товарищах. Вячеслав Павлович Дьячков, с боями дошедший до Бухареста, уже после войны совершил подвиг глубоко нравственный – потеряв дочь и зятя, сам воспитал, поставил на ноги их сына Дато. Юноше с ласковым грузинским именем и его русскому двоюродному брату Павлу она также предложила рассказать, что думают они о человеческих достоинствах деда. И это у них замечательно получилось!

Поздравительные адреса на Инском узле никто лучше вагонников не делает. Они именно – с поэтическими повествованиями о жизни юбиляров, с бережно реставрированными

ровна знает лучше, чем кто-либо из его работников, бывших и нынешних. И хранит в сердце горечь, что полтора года назад, когда вагонному депо Инская исполнилось

За годы войны на фронт ушли

273 работника депо, 80 из них сложили

головы на полях сражений

фотографиями из прошлого. Вот когда пригодились бережно хранимые воспоминания старых солдат и фотоснимки былых лет.

Трудовую биографию родного депо Светлана Викто-

75 лет, никому не пришлось в голову хоть как-то отметить это замечательное событие. Тогда и родилась идея издать к 65-летию Победы фотоальбом с рассказом о деповчанах, во-евавших на фронтах Великой

Волейбол

Львы в «бронзе»

«Локомотив-Белогорье» занял третье место в чемпионате России

В СЕРИИ ЗА БРОНЗОВЫЕ МЕДАЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ В ДВУХ МАТЧАХ ОБЫГРАЛИ КРАСНОДАРСКОЕ «ДИНАМО» – 3:1 И 3:2.

Прежде «Локомотив-Белогорье» третье место не занимал. Чемпионами белгородцы были, серебряные медали выигрывали, вот только «бронзу» – нет. Казалось, самая титулованная команда в России вряд ли может довольствоваться третьим местом. Но, учитывая, что железнодорожники по ходу сезона столкнулись с серьёзными трудностями – травмы ведущих игроков, не очень удачная селекция, финансовые сложности, – бронзовые медали стали для «Локо» достижением.



ФОТО: ЮРИЙ БАКАЛА

Не нужно забывать, что «львы», как прозвали команду белгородские болельщики, регулярный чемпионат завершили на шестом месте, а поэтому и в четвертьфинале с новосибирским

Волейболисты из Белгорода и «бронзу» считают достижением

«Локомотивом», и в полуфинале с «Динамо» были лишены преимуществ своей площадки. Тем

не менее подопечные Геннадия Шипулина в трёх матчах одолели сибирских одноклубников, а в серии за выход в финал уступили динамовцам в пяти матчах.

В схватке за бронзовые награды «львам» противостоял дебютант суперлиги – краснодарское «Динамо». Несмотря на статус новичка, динамовцы уверенно смотрелись в плей-офф. Но железнодорожники с неуступчивым новичком справились. В серии до двух побед они сначала одолели «Динамо» на своей площадке, а затем и в гостях переиграли соперника 3:2, завоевав таким образом не только бронзовые награды, но и право в следующем сезоне сыграть в Кубке ЕКВ.

РОМАН ВИШНЁВ

Цифры и факты

80 млн

фунтов стерлингов намерен потратить нынешним летом владелец «Челси» Роман Абрамович на приобретение новых игроков. Российский миллиардер уже выразил желание увидеть в стане «аристократов» атакующего полузащитника «Арсенала» Сеске Фабрегаса, крайнего хавбека «Тоттенхэма» Гарета Бэйла и защитника «Аякса» Грегори ван дер Вилля. В списке потенциальных новичков «Челси» значатся ещё шесть футболистов, включая полузащитника «Арсенала» Андрея Аршавина. Напомним, что в нынешнем сезоне «Челси» с 70 набранными очками ещё продолжает вести чемпионскую гонку, уступая после 35 туров всего три очка лидеру премьер-лиги – «Манчестер Юнайтед».

Подготовил Владимир Суетин

Кроссворд

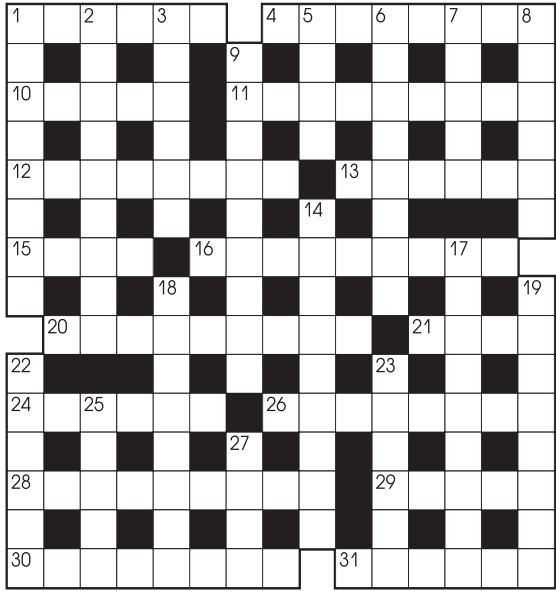
по ГОРИЗОНТАЛИ:

- Баба, слезая с вазу, помогает ей облегчиться.
- Профессиональный уговорщик с девизом: «Голосу́й, а то проиграе́шь!»
10. Цивилизованный отъём денег в пользу государства.
11. Он и чучка, и адыг, и татарин, и калмык, карачаевец и ненец, осетин, башкир, чеченец.
12. Старинное оружие охотника на косялах.
13. Ядовитое вещество, вырабатываемое бактериями, растениями или животными.
15. В древнерусской архитектуре: навес, шатёр.
16. У кого всер еда на галстук?
20. Вселенские «осадки», обожаемые поэтами и влюблёнными полуночниками.
21. Крыловский квартет, например, без маршутки.
24. Станция, где Ленину был рай в шалаше.
26. Аппарат, который, как и компьютер, может зависать.
28. Специалист по подсчёту всего подряд.
29. «... древностей» Ч. Диккенса.
30. Авто из-за бугра – за одну битую две наших небитых дают.
31. Корыстное основание для брака.

по ВЕРТИКАЛИ:

- Съезд учёных всей Земли.
2. «Сын лейтенанта Шмидта» по имени Шура.
3. Билетно-транспортная побряжка.
5. Пернатый, который хрюшке не товарищ.
6. Текстильное изделие, вырабатываемое из нитей.
7. До получения независимости эту страну называли «Огород при Франции».
8. Неимение на руках масти, карты.
9. Лицо, получающее что-либо во временное пользование.
14. Содержимое этого предмета предлагал всем понюхать Чичиков.
17. Сказочный Елисей как наследник трона.
18. Если слова ты не знаешь, шевельнётся ей – и отгадаешь.
19. Форма трудового или хозяйственного соглашения.
22. Леди – криминальный авторитет в английской литературе.
23. Цилиндрическая деталь с дыркой для другой детали.
25. У Лукоморья над ним чахнет Кошечей.
27. Место, где сходятся рельсы.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 4 мая

по ГОРИЗОНТАЛИ:

- Спортсмен.
8. Байрон.
9. Анилин.
12. Карапуз.
13. Триллер.
14. Юла.
16. Канада.
18. Баланс.
19. Лобно.
20. Родари.
23. Кнопка.
26. Тир.
28. Инженер.
29. Ошмётки.
30. Знание.
31. Африка.
32. Незабудка.

по ВЕРТИКАЛИ:

- Перепад.
3. Рэндзю.
4. Спарта.
5. Единица.
6. Патрон.
7. Фиалка.
10. Экскурсия.
11. Хрусталик.
15. Лобби.
17. Али.
18. Бок.
21. Джюжина.
22. Ранение.
24. Номерок.
25. Патока.
26. Триера.
27. Ротару.

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ №ФС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019

http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретинин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересиктин, Валерий Погорель (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Белов, Анна Зограф
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинин (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чевалкин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе с ж/д администрациями стран ближнего зарубежья), Павел Крамнов (милит)

Советник главного редактора: Валентин Запелович Начальник редактор: Анатолий Хадорковский
Номер велл Анна Зограф.

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35 | науки 624-63-14 | бизнеса (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.

Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна.

Набрано и сверстано в РИЦ (газеты «Гудок»

Выход в свет: 5 мая 2011 года
Номер: 75 (24795) | Тираж: 152868 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 17.15
Цена свободная

Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калитин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Редакция: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Webmaster@gudok.ru
Материалы с рубрикой «Набравший Пасхи шрифтом», – на правах рекламы.

Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политеграфический комплекс «Скитус-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Баттле», 23 км [Заказ № 11-05-00027] Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбургe, Иркутске, Казани, Калининграде, Кисловодске, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.