

**ДЕТИ ВОЙНЫ – ПОКОЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ**

# «Детей войны» обидели еще раз!»

«Кто им создал такое благополучие? Конечно, «дети войны». Сегодня всего 10% нефти добывается из новых скважин, а вся остальная из скважин, построенных руками «детей войны». Тогда почему доходы от этой нефти идут 10 олигархам, а не «детям войны»? Льготы, которые мы требовали для них в масштабах государства не столь и велики, они исчислялись 240, 130 миллиардами, а в представляемом законе вообще 61 млрд. рублей. Но даже и этой суммы жалко для «детей войны», и фракция «Единая Россия» на комитете проголосовала в который раз «против». Согласно данным Министерства труда и социальной защиты РФ сегодня в России граждан этой категории насчитывается 12,267 миллионов человек. Из них 2,3 миллиона детей войны не получают никаких льгот. Только в 15 регионах все «дети войны», отнесенные к данной категории, получают льготы. В остальных – только частично. За последние 5 лет закрыта одна треть колхозных рынков, сносятся ларьки и отечественные магазины в угоду иностранным торговым сетям. Бедноту лишили дешевых продуктов, зато растут, как грибы, торговые центры с бешеными



ценами и мизерной зарплатой. С 2013 года закрыли более 230 поездов дальнего следования и 600 электричек, лишив транспортных льгот ветеранов. В 16 регионах приняты законы о «детях войны», но в остальных они блокируются «Единой Россией»: оппозиционные фракции требуют принять документ, «Единая Россия» всякий раз находит причину, по которой блокирует принятие такого закона.

По нашим расчетам едино-

временная денежная выплата осуществляется из федерального бюджета. Остальные льготы предоставляются субъектами РФ. При наличии у данной категории лиц права на получение одной и той же формы социальной поддержки по нескольким основаниям социальная поддержка предоставляется по одному основанию по выбору лица данной категории. На льготы, предусмотренные настоящим законом, потребу-



ется около 61 млрд. рублей в год из федерального бюджета и 18,8 млрд. рублей из региональных бюджетов. Это, в общем-то копейки, и такие деньги есть! Достаточно вернуть из США 97 млрд. долл, которые размещены там под смешные проценты. Вернуть долг российских банкиров в объеме 1,5 трлн. рублей, которые были им выданы в 2009 году. А если повысить подоходный налог на сверхдоходы и установить монополию государства на производство и реализацию табачной и спиртосодержащей продукции, то можно решить все вопросы в стране. Да, действительно мож-

но! Однако, голосование показало, что для «Единой России» олигархи дороже, чем дети войны, ее депутаты не голосовали «против», они просто трусливо не голосовали. «Детей войны» обидели еще раз, не смотря на обещания Президента страны.

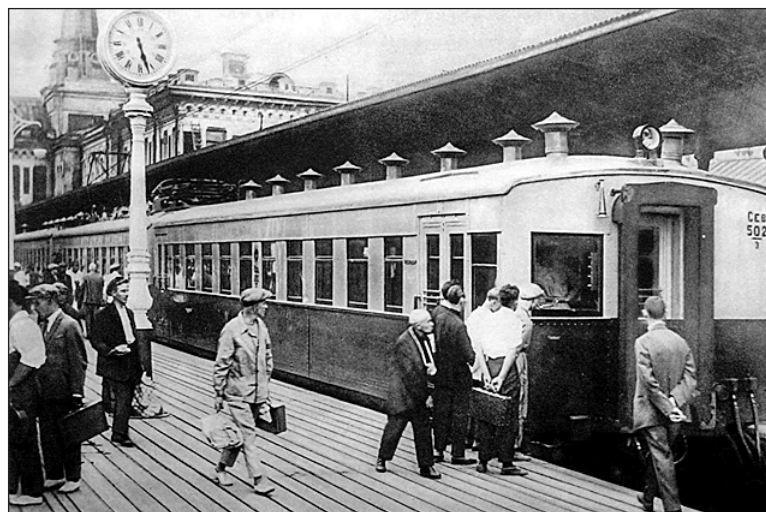
Ну, что ж, еще не вечер! Будет и на нашей улице праздник!

*(Из выступления Николая Арефьева, депутата Госдумы, Председателя, Общероссийской общественной организации «Дети войны»)*

На фото: Дети войны в нашей стране. Минувло 75 лет

**НАВСТРЕЧУ 100-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ**

# Железнодорожный транспорт



Национализация отечественной экономики привела к концентрации в руках советской власти значительных ресурсов. Это позволило стране осуществлять довольно смелые, необычные проекты. Так, в 1920–1921 годы, когда центральные районы России испытывали дефицит топлива, традиционные паровозы, связывающие Петроград и Москву, частично заменил электропоезд конструкции инженера И.И. Махонина. Тяговые двигатели трех четырехосных пассажирских вагонов получали энергию от аккумуляторов, демонтированных с подводных лодок Балтийского флота и подзаряжавшихся в конечных пунктах от городской трамвайной сети.

Генеральным планом 1935 года, а до того – резолюцией июньского (1931 года) Пленума ЦК и ЦКК ВКП(б) «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства в СССР» предусматривалось заметное расширение столичной железнодорожной сети за счет сооружения так называемых «глубоких вводов» по тоннелям, выемкам и эстакадам вплоть до самого Кремля.

Такое решение, уменьшая загрузку внутригородского транспорта, обеспечивало удобные

беспересадочные связи столицы с тяготеющими к ней регионами, и, по сути, могло рассматриваться как альтернатива дорогостоящему метрополитену. Были и другие смелые решения. Предлагалось, например, соорудить подземный Центральный вокзал для поездов дальнего следования как составную часть начинавшего возводиться грандиозного Дворца Советов, дабы многочисленным делегатам было легче прибывать на заседания со всех концов СССР.

С первых же послереволюционных лет Москва стала крупнейшим центром транспортной науки. В трудном 1918 году известными профессорами был основан Научно-экспериментальный институт путей сообщения, десятилетием позже разделившийся на специализированные институты пути, реконструкции тяги и т. п. В 1925 году именно на Московском узле был безуспешно испытан один из первых в мире тепловозов. Через год близ пригородной тогда станции Люблино открылась Экспериментальная тепловозная база.

1926 год ознаменовался прокладкой первой в стране электрифицированной грузовой железнодорожной ветки Черки-

зово–Электрозавод, которая прослужила при крайне незначительных ремонтах и модернизациях ровно 60 лет. 3 августа 1929 года из Москвы в Мытищи Ярославского направления проследовал первый в Российской Федерации пригородный электропоезд. Десятилетием позже уже были электрифицированы линии до Александрова, Монино, Балашихи, Железнодорожной, Раменского, Подольска.

«Электрички», как сразу же стали называть новые пригородные поезда, оказались настолько удобными, что вместо прокладки новой кольцевой трамвайной линии по трассе Камер-Коллежского вала решено было электрифицировать Малое кольцо Окружной железной дороги.

В 1932 году многочисленным посетителям Центрального парка культуры и отдыха был продемонстрирован альтернативный вид рельсового транспорта – «аэропоезд». Небольшой вагон, увлекавшийся вперед двумя пропеллерами самолетного типа, скользил не по традиционным рельсам, но по балке особого сечения, приподнятой над землей на опорах. Он казался оптимальным как для обслуживания сильно пересеченной местности, так и для доставки рабочих на предприятия с обширными территориями – такие, как московский АМО, и другие. Легкая эстакада «аэропоезда» могла пересекать всю производственную территорию чуть ли не по крышам цехов, доставляя пассажиров непосредственно к рабочим местам.

Годом позже на новой базе

Института пути в Свиблове начались испытания так называемого шаро-лоткового электропоезда. Как и следовало из названия, обычные оси с колесами были заменены в этом необычном транспортном средстве большими шарами на оригинальной подвеске, которые, вращаясь благодаря встроенным электродвигателям, увлекали весь состав вперед по направляющему желобу-«лотку». Теоретически новинка выгодно отличалась от обычных поездов способностью преодолевать гораздо более крутые уклоны и закругления трассы. В случае успеха шаро-лотковые поезда планировалось внедрить для начала на равнинном пригородном участке Москва–Ногинск (вдоль шоссе Энтузиастов), а затем перейти к «освоенному» новым видом транспорта горных регионов Крыма, Кавказа, Урала».

Многочисленные проекты в области рельсового транспорта финансировались исключительно государственным бюджетом. В 1936 году было решено сконцентрировать все имеющиеся средства на совершенствовании уже получивших широкое распространение, апробированных в многолетней эксплуатации обычных железных дорог паровой и электрической тяги. Такое перераспределение сил и средств способствовало ускоренному техническому перевооружению отрасли. Начал заметно изменяться внешний облик крупнейшего в стране Московского железнодорожного узла. Высокие ажурные мачты семафоров заменили яркие, многоцветные светофоры. Стрелки получили цент-

рализованное управление с единых постов, разместившихся в новых строениях с максимально увеличенной площадью остекления. Над главными путями нависла «паутина» контактной сети, поддерживавшаяся тогда еще неказистыми металлическими, а иногда и деревянными опорами. Расширились и благоустроивались городские вокзалы.

В 1936 году на станции Люблино открылась первая в СССР комплексно механизированная сортировочная горка, заметно ускорившая прохождение через Москву непрерывно возрастающих грузовых потоков со всей страны. Аналогичные сооружения были спроектированы для подмосковных станций Перово, Ожерелье, Бекасово и Орехово-Зуево. Последним двум придавалось особое значение, так как именно через них должно было пройти Большое кольцо Окружной железной дороги, в проект которого трансформировалась революционная идея «хордовых обходов» Москвы. Восточную часть Большого кольца протяженностью 211 километров удалось проложить в 1937–1939 годах, включив в ее состав действовавшую еще с конца XIX века линию Александров–Бельково–Киржач; западную (278 километров) – двумя годами позже. Завершающий участок Большого кольца – между станциями Жилево и Воскресенск – вступил в эксплуатацию буквально за считанные дни до войны летом 1941 года.

На фото: электропоезд на вокзале Северных ж.д.