

МАЛАХОВСКИЙ БЕДРЯЩИЙ

Издавался в 1913 г. Возобновлен в 1991.

Я БЛАГОДАРЮ инициативную группу за оказанное мне высокое доверие и даю свое согласие баллотироваться на предстоящих выборах Главы поселка.
И. о. Главы администрации п. Малаховка

Александр АВТАЕВ.

Торговая инспекция собирается на свое первое заседание в здании Администрации 21 августа в 11 часов.
Иметь при себе 2 фотографии 3×4.

«Мы сознаем свою ответственность...»

Беседу, за час до начала рабочего дня, с и. о. Главы администрации поселка Малаховка АЛЕКСАНДРОМ НИКОЛАЕВИЧЕМ АВТАЕВЫМ ведет член редакции «МВ» М. Г. Глимчев.

— Почему в разгар лета, в ской администрации, находится общем-то довольно жаркого, Вас 57 домов, принадлежащих раньше МЭЗу и один дом на улице Школьной, переданный фабрикой «Ударница». Подготовка к зиме беспокоит подготовка к зиме? Ведь прошлый сезон прошел относительно спокойно.

— Да, прошлый сезон, несмотря на довольно суровую зиму, прошел относительно спокойно, без серьезных эксцессов. Если и возникали отдельные аварийные ситуации, они устраивались очень быстро. Заслуживают похвальных слов участок теплосети — начальник Ренат Михайлович Юнусов, РЭУ-4 — начальник Жанна Абрамовна Лашт, руководитель нашего жилищно-эксплуатационного предприятия — Михаил Петрович Жук, директор МЭЗа Борис Иванович Лактионов, участок Газового хозяйства... Эти службы сработали на «хорошо», а в некоторых случаях даже на «отлично». Они не только свои проблемы решали, но еще и оказывали существенную помощь поселку, выполняя работы, не входящие в их обязанности. А то, что мы проявляем беспокойство о будущем зимнем сезоне — закономерно. Чтобы зима прошла спокойно, как говорится, готовы сани летом. До начала отопительного сезона осталось не так уж много времени. В этом году подготовка к нему проходит в очень сложных условиях. Проблема не в том, что мы не знаем как готовиться к зиме. У нас хорошие профессионалы, способные сделать все вовремя. Но они сталкиваются с финансовыми проблемами. Такие районные организации как «Теплосеть» и «Водоканал», чьи подразделения обслуживают Малаховку, имеют долги до 140 миллиардов. Долг Люберецкой электросети достигает 23 миллиардов рублей — больше, чем стоимость всего их имущества. Они должны, им должны, повальные неплатежи связались в цепочку, которую разорвать пока очень трудно.

Часть нашего жилого фонда обслуживается районным жилищным управлением, имеющим свое подразделение в Малаховке — РЭУ-4. В их ведении — 182 дома, 146 из них — небольшие, деревянные. К 1 августа 139 домов уже подготовлены к отопительному сезону и идет подготовка остальных. В ведении другого муниципального предприятия, созревают ремонт котлов, ни на зарплату данного в январе этого года и кочегарам. Мы уже сталкивались с этим в прошлом году и с бо-



льшим трудом обеспечили дома теплом. В этом году нам будет в два раза труднее...

Третья группа домов, которая вызывает самую большую тревогу — это десять домов на Электропоселке, 7 из которых теперь только числятся за Московским заводом АТ-1, и 3 принадлежат Московскому электроламповому заводу. Это самая болевая точка в Малаховке. Необходима замена двух котлов. Между тем завод АТ-1 сам в таком критическом состоянии, что

представители этих заводов, с

представителями этих заводов, с

пред

ИСТОРИЯ

Недавно я случайно прочитал стихотворение, начинающееся словами:

Хорошо быть машинистом:
Сегодня в Москве, а завтра — в Сочи...

Я был так удивлен незнанием предмета, что даже не понтересовался, кто автор. Ну не прав он: не ездят машинисты ни в Сочи, ни в Ташкент, ни тем более во Владивосток! У них все прозаичнее и... хотел было сказать «проще», но во-время осекся. Пока скажу только, что ездят они лишь до ближайшего крупного города: Рязани, Тулы, Калуги, Вязьмы...

Но не спешите с выводом. Дело в том, что машинист и его помощник должны знать очень много: и профиль пути (уклоны, подъемы, мосты), и опасные места, где внезапно могут появиться люди или скот. Должны знать особенности каждой платформы: где могут появиться люди в неожиданных, вернее «неположенных» местах. И уж в обязательном порядке должны знать устройство электропоезда (или электровоза, тепловоза), местонахождение всех узлов схемы, их назначение и работу. Еще надо знать систему связи, централизации и блокировки (СЦБ) и Правила технической эксплуатации — в частности, знать на память допустимые скорости движения на всех стрелочных переводах...

О том, что в наших краях снимал дачу Илья Ильф, знает каждый житель Малаховки. Нам же предстоит выяснить, собирали ли писатель почтовые марки? Основанием для такого поиска служит вставная новелла в главе «Прошлое регистратора ЗАГСа», которая осталась за рамками знаменного романа Ильфа и Петрова «Двенадцать стульев». Смысл ее сводится к следующему...

В конце прошлого столетия весь мир, да что там мир — весь Старгородский уезд по-головно увлекался коллекционированием почтовых марок. Старцы с трясущимися головами и юнцы, которые только вчера расстались с соской, собирались кучками, разворачивали свои альбомы и целями днями обсуждали новые находки в мире филателии. Англичанину Эн菲尔ду, собравшему самую полную коллекцию земских почтовых марок России, завидовали все от мала и до велика. Но только не знаменитый старгородский филателист Киса Воробьянинов. Он не уступал Эн菲尔ду по количеству накопленных марок и одолел жителя туманного Альбиона без особых материальных затрат.

Будучи предводителем уездного дворянства, Ипполит Матвеевич добился выпуска новых марок Старгородского земства в количестве всего двух экземпляров, после чего собственноручно разбил клише молотком. О необычном издании знаков почтовой оплаты немедленно растрябили газеты. Эн菲尔д предложил Воробьянинову продать один экземпляр марки по любой цене. В ответном письме старгородский филателист ограничился лаконичной фразой, выведенной латинскими буквами: «Накося выкуси...»

Опытный коллекционер найдет в этом незамысловатом рассказике множество совпа-

ХОРОШО ЛИ БЫТЬ МАШИНИСТОМ?

Мне кажется, что я бы этого запомнить не смог! Но люди работают и ездят, знают помнят и знают!!

Однако, это не все. Человек, решивший водить поезд, должен еще обладать особым характером, выдержанкой и всегда быть собранным и готовым быстро принимать решения...

Как-то я познакомился с молодым человеком (малаховским), который, начав ездить помощником машиниста, не выдержал этого режима. У него появились головные боли, начало «прыгать» давление крови... Еще бы! То ложишься спать в 3 часа ночи, то в это же время надо вставать и всю смену быть начеку — не задремать, не расслабиться!

А другой рассказал, как в довоенные времена, когда еще только строился подземный переход в Малаховке (первый на нашей ж. д.), он начал работать помощником машиниста. И едва поезд тронулся и проехал гору песка в конце платформы, как из-за нее вышла женщина с сумками. Он дал тормоз, а машинист только и сказал: «слушай!» И они услышали мягкий удар по обшивке вагона. Поезд остановился.

— А теперь пошли вынимать...

— Кого? — удивился помощник.

— Да ты же человека задавил!

Как довел поезд до конца, он не помнил. Но после того случая сразу ушел с этой работы...

В ста метрах от меня проходит железная дорога. И мне кажется, что я с молоком матери впитал интерес и любовь к людям, работающим на ней: к тем, кто из окна паровозов всегда внимательно смотрел вперед. Их работа казалась такой простой и интересной. Прошло немало времени, прежде чем я понял, что представляет собой эта работа на самом деле.

Однажды я встретился с человеком, который долгое время работал главным инженером дороги. Я сказал ему, что работа на ж. д. в моем представлении это экзотика. Собеседник рассмеялся:

— Да уж какая тут экзотика: ложишься спать, а рядом на тумбочке телефон, который имеет жуткую манеру звонить по ночам! И зачастую после этого приходится срочно вставать и куда-то ехать. Тут уж не до экзотики...

Лет двадцать назад, я дважды имел возможность оказаться в кабине машиниста и проехать до Новой. Все было интересно и ново, хотя кое-что я уже знал. Например, что если двигатели включены, то машинист должен постоянно держать руку на ручке контроллера. Если же он задремлет, и рука соскользнет с нее — поезд остановится.

В кабине вдруг раздался свисток. Машинист, не вставая, протянул руку к стенке и нажал кнопку. Как я узнал, это «кнопка бдительности». При движении, например, все время «по зеленому» этот сигнал звучит редко. Но если впереди появится более «строгий» светофор — например, желтый или красный — свисток будет звучать чаще. И каждый раз нажатием кнопки машинист как бы подтверждает: «Не сплю. Вижу!» Для того, чтобы повысить бдительность машиниста и помощника, приближении к светофору (особенно к желтому и тем более к красному) помощник машиниста вслух должен объяснять: — Впереди «желтый» («красный»). На что машинист отвечает: — Да, вижу «желтый».

Этот порядок мне так понравился, что я ввел его при поездках на машине. При этом сидящий рядом со мной также объявлял об увиденных дорожных знаках или светофорах...

Когда-то я слышал, что на Курской ж. д. было Ч.П. Машинист и помощник скорого поезда в пути распилили бутылку водки. При подъезде к Серпухову, когда поезд шел по инерции, они задремали. Начался подъем. Поезд остановился и покатился назад, набирая скорость... Машинист и помощник за грубейшее нарушение правила были отданы под суд... После этого для исключения повторения подобного было введено правило: в каждом дальнем поезде некоторым проводникам вагонов было поручено следить, в ту ли сторону тронулся поезд после остановки. При этом «ответственным» проводникам доплачивалась какая-то сумма (как рассказал мне один из таких проводников, живший по соседству).

Словом, на железной дороге, казалось бы, все продумано, все предусмотрено и оговорено правилами. И тем не менее случаются беды. И работают машинисты в таком режиме, что ни на секунду нельзя ни расслабиться, ни потерять бдительность...

И. ЛАЛАЕВ.

ПО СЛЕДАМ ГЕРОЕВ ИЛЬФА И ПЕТРОВА

«Накося выкуси!»

дений с фактами из истории филателии.

Прежде всего: что такое земские почтовые марки?

После реформы 1864 года местное управление в России передавалось уездным и волостным правлениям. Земства прокладывали дороги, строили школы и больницы, содержали почту, которая доставляла письма в те медвежьи углы страны, куда не доходили линии государственной службы связи. Эти сведения можно найти в любом справочнике. Но ни один из энциклопедических словарей — ни дореволюционные, ни советские — не сообщает подробностей о выпусках местных почтовых марок. Во всех них довольно глухо говорится: были, где, какие-то земские марки, но что это такое остается только гадать. Одни филателисты знали все об удивительных знаках почтовой оплаты.

Марки земской почты имели право выпускать только уездные конторы связи. Тиражи их, как правило, были невелики — иногда всего несколько десятков экземпляров. Отсюда такой интерес к ним среди филателистов и высокая коллекционная стоимость. Большинство земских почтовых знаков изготавливались самым дешевым способом печати — литографией, когда рисунок наносился специальным карандашом или тушью на мелкозернистый известковый камень. Чтобы не было повторных выпусков марок (как говорят коллекционеры — «новоделов»), уездный почтмейстер, подобно Воробьянинову, разбивал клише. На первый взгляд это — мелочь. Но она известна только филателистам.

Земства при выпуске знаков почтовой оплаты должны были соблюдать одно необходимое условие: по своему внешнему виду они должны резко отличаться от общегосударственных марок. Поэтому столь велико разнообразие форм, размеров и рисунков, какого не знала ни одна почтовая служба мира. Разумеется, коллекционеры, которым к тому времени изрядно поднадоели марки с государственными гербами и портретами правителей, отнеслись к новинкам с огромным интересом. Они постоянно присыпали письма в уездные почтовые конторы с просьбой продать негашеные земские марки по ценам в десятки, а то и в сотни раз превышающие номинал. Некоторые почтмейстеры с радостью откликались на подобные предложения: это способствовало увеличению доходов местной почтовой службы. Только из Пензенского уезда коллекционеру неизменно приходил обличенный в вежливую форму ответ: «Накося выкуси!»

Из филателистической литературы как дореволюционной, так и первых лет Советской власти известно множество случаев, когда уничтожались тысячи почтовых марок только для того, чтобы оставшиеся экземпляры резко возросли в цене. Но кто, кроме коллекционеров, читал эту литературу?

В 60-е годы, когда возродилась советская филателистическая печать, многие журналисты, работавшие в этой области, в том числе и автор этих строк, занялись поисками наших знаменитых соотечественников, когда-либо собирая-

ших почтовые марки. На страницах журнала «Филателия СССР» появились статьи о коллекциях академика Ивана Павлова, поэта Валерия Брюсова, полководца Михаила Фрунзе.

Готовилась к публикации и новелла о Воробьянинове-филателисте. Мы копались в архивах Всероссийского общества филателистов, Всесоюзного общества коллекционеров, Филинтерна (была в СССР, по аналогии с Коминтерном, такая организация с лозунгом: «Филателисты всех стран, соединяйтесь!»), листали подшивки старых журналов в надежде найти там имена авторов «Двенадцати стульев». Ни в списках филателистических организаций, ни в гонорарных ведомостях журналов «Советский филателист» и «Советский коллекционер» их фамилии не значились.

Валентин Катаев, родной брат Евгения Петрова, на мой вопрос: «Собирали Ильф и Петров почтовые марки?» не задумываясь ответил:

— Конечно собирали! В Одессе все собирают марки.

При всем уважении к Валентину Петровичу, такой ответ меня не устраивал: требовалось неопровергнутое доказательство. А их-то писатель сразу не мог представить. Тогда я напомнил Валентину Петровичу, что Петя Бачей, герой романа «Белеет парус одинокий», хотя и не относил себя к зяблым филателистам, собирая почтовые марки.

У меня была недурная, конечно с точки зрения мальчишки, коллекция «земств» и «колоний», — подтвердил писатель. — Я часто бегал к Трахтенбергу (был такой мага-

зин на Ришельевской) и покупал марки колониальных стран. Глядя на меня, безнадежно «заболел» собирательством и Женя. Сохранилась ли его коллекция в перепетях гражданской войны, я не знаю. Но как-то, уже в Москве, он показал мне подборку уникальных одесских марок времен гражданской войны... Вы напрасно смеетесь, — остановился Катаев, заметив мою усмешку при упоминании «уникальных Гвиан» с Привоза. — Поверьте, во мне говорит не местечковый патриотизм: когда-нибудь одесские марки прославятся на весь мир... Что касается Ильи Арнольдовича, то, судя по его разнообразным увлечениям, возможно, и он собирал марки. Утверждать не берусь.

Теперь имелось подтверждение того, что по крайней мере один из авторов «Двенадцати стульев» в юности (в 1919 году, когда в Одессе воязами штамповались местные провизории, Евгению Петровичу было 16 лет) гонялся за марками и сохранил это увлечение в дальнейшем.

Роман «Двенадцать стульев» — энциклопедия советской действительности конца 20-х годов. В нем нет ни одного высосанного из пальца факта. События, в которых участвовали герои книги, позаимствованы писателями из читательских писем, мешками приходивших в редакцию газеты «Гудок», где они тогда работали. Но нет ни малейшего основания предполагать, что кто-то написал в газету по поводу земских марок, которые к тому времени уже вышли из употребления и были забыты. Здесь сказался личный опыт собирательства.

Возможно, в память о ТОЙ САМОЙ МАРКЕ, которую один из авторов искал всю жизнь, и появилась эта новелла.

Александр ВИГИЛЕВ.

СОВЕТ ВЕТЕРАНОВ ВОЙНЫ И ТРУДА
п. МАЛАХОВКА СООБЩАЕТ

Идет регистрация участников ВОВ и трудового фронта, награжденных за оборону Москвы.

По вторникам с 12 до 14 часов по адресу: ул. Комсомольская, 9/3.

Родственников или друзей и знакомых тех людей, чьи имена записаны на мемориале Братской могилы и Памятника, просят зайти (по тому же адресу) для уточнения данных о погибших — для занесения их имен в Книгу Памяти.

Распоряжением Правительства РФ Редколлегии Всероссийской Книги Памяти поручено подготовить и издать поименную Книгу Памяти воинов, погибших в войне с Финляндией и в период ведения других боевых действий.

В эту книгу будут занесены сведения о всех гражданах СССР, погибших в этих конфликтах, пропавших без вести и о тех, чья жизнь оборвалась в плену.

Первый том поименной Всероссийской Книги Памяти будет передан в издательство в сентябре текущего года. В него будут занесены данные на погибших в боевых действиях Красной Армии с 1923 года до войны с Финляндией (КВЖД, Испания, Китай, оз. Хасан, р. Халхин-Гол, Западная Украина и Западная Белоруссия).

Просим всех жителей, кто имеет архивные материалы об этом периоде, родственников погибших воинов этого периода сообщить в Военный комиссариат г. Люберцы по адресу: Октябрьский пр-т, д. 261, 4-е отделение, тел. 554-13-03, а участников боевых действий этого периода зарегистрироваться. Приемные дни: понедельник и четверг с 9.00 до 16.00 час., обед с 13.00 до 14.00 час., кабинет № 9.

Военный комиссар г. Люберцы полковник В. ВИННИК.

