



**Данное издание оцифровано  
в Воронежской областной  
универсальной научной библиотеке  
им. И.С. Никитина**

394018, г. Воронеж, пл. Ленина, 2 / ул. Орджоникидзе, 36

Понедельник–четверг 9.00-20.00  
Суббота, воскресенье 12.00-20.00  
Пятница -выходной

<http://vrnlib.ru>  
<http://vk.com/vounb>  
e-mail: [vounb@mail.ru](mailto:vounb@mail.ru)  
+7 (473) 255-05-91



# ПОПРАВКИ НА «СОЦИАЛКУ»

Воронежская область еще в 1998 году признавалась зоной демографического бедствия. Спустя два года, судя по всему, ситуация не улучшилась. В прошлом году в крае родилось 18 тысяч малышей, а проводили мы последний путь 43 тысячи наших земляков. Уже сегодня каждый четвертый ее житель относится к категории нетрудоспособных. Около 900 тысяч воронежцев пребывают за чертой бедности, а почти половина ветеранов, то есть около 350 тысяч человек, получают пенсию, которая не дотягивает и до прожиточного минимума. При этом лишь одиннадцать процентов пенсионеров имеют возможность работать, чтобы хоть как-то пополнить семейный бюджет.

Эти цифры прозвучали за «круглым столом» в главном управлении труда и социального развития администрации Воронежской области, в котором приняли участие представители воронежских СМИ. Характеризуя положение в социальной сфере края, начальник главного управления Владимир Попов особо подчеркнул, что прежде всего на системном анализе си-

туации, в которой все мы оказались, и базировалось определение вектора дальнейшего развития области. Именно подъем социальной сферы назван губернатором в числе приоритетных задач, поставленных перед новой областной управлениемской командой. Работа была начата с осуществления мер по безусловному обеспечению правовых гарантий и упорядочению льгот

ветеранам и инвалидам, установленным федеральными законами «О ветеранах» и «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации». До конца прошлого года эти вопросы, напомним Владимир Попов, решались в области с большим трудом.

В нынешнем году ситуацию удалось переломить - впервые в области начали поступать деньги, предназначенные на реализацию упомянутых законов. Их объем, хотя и не обеспечит стопроцентного осуществления льгот, достаточно высок: это около 800 миллионов рублей. В свою очередь, в области определен механизм рационального расходования средств, что дает основания надеяться, что все они дойдут до адресатов.

Наконец появляется и реальная возможность уменьшить очередь нуждающихся в спасательном транспорте. Как сообщил Владимир Попов,

в наследство от которого

всего лишь одиннадцать

процентов пенсионеров имеют возможность работать, чтобы хоть как-то пополнить семейный бюджет.

Члены комиссии, включая

заместителя губернатора

по социальным вопросам

Андрея Краснова, выразили

желание продолжить

работу по изучению

законодательства в

области труда и социаль-

ной политики. Их мнение

будет учтено в дальней-

шем развитии социальной

политики в Воронежской

области.

Сообщение о том, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что

власти не намерены

заняться проблемой

безработицы, не

важно, но то, что</



# Юго-Восточная МАГИСТРАЛЬ

Специальное приложение к газете «КОММУНА»

Выходит один раз в месяц

Выпуск № 4(16)

## КОМПАНИЯ-ОПЕРАТОР ДЕЙСТВУЕТ

### «БАЛТТРАНССЕРВИС» ЗА ПОСЛЕДНИЕ ЧЕТЫРЕ МЕСЯЦА ЗНАЧИТЕЛЬНО УВЕЛИЧИЛ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Немногим более года назад на сети дорог начала свою деятельность операторская компания ООО «БалтТрансСервис» («БТС»). И если к реформированию железных дорог отношение самые полярные, то уже сейчас можно говорить, что полученный опыт опровергает аргументы скептиков. «БТС» осуществляет перевозку всей промышленной продукции ОАО «НГК Славнефть» и почти треть ее - на внутреннем рынке. Технологическая схема отработалась на станции Новороссийская Северной магистрали. Сегодня она в усовершенствованном виде применяется на Московской и Юго-Восточной, где организован транспортно-перевозки нефтепродуктов ОАО «Сибнефть», ОАО «Тюменская нефтяная компания» и черных металлов ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат». За последние 4 месяца объем перевозок поездами формированиями компании увеличился практически в два раза и упал перевозка за 12 млн тонн. Это, как говорится, официальная информация. А вот о том, как осуществляется новый технологический процесс перевозок, какие здесь встречаются проблемы и есть ли выгода самой операторской компании и ее деловым партнерам? На эти и другие вопросы ответил директор воронежского представительства «БТС» Виктор Лучников.

Дяде, Виктор Васильевич из семи потомков начал свою карьеру помощником составителя поездов на ст. Лихая, закончил ВЗИМ. После передачи Лиховского отделения на Северо-Кавказскую остался на Юго-Восточной. Работал в управлении ЮВЖД старшим ревизором по безопасности службы перевозок, начальником отдела погрузки, заместителем начальника службы перевозок, заместителем начальника ДЦФТО. Как видно из этого послужного списка, судьба готовила его к той работе, которой он ныне занимается. Он считает, что как служил дороге, так и

продолжает это делать сейчас.

- Виктор Васильевич, ваша компания-оператор первая на сети дорог, или есть уже конкуренты?

- Двадцать второго марта первый заместитель министра путей сообщения Александр Целько вручил свидетельства пятинародным компаниям, на которых мы были самой первой постоянно действующей операторской компанией.

- Значит, ООО «БалтТрансСервис» уже доказало свою эффективность и, очевидно, одной из первых торчит путь реформирования сети дорог?

- Да, пора от слов переходить к делу. У нас получается,

получиться и у других. Что же касается деятельности компании за минувший год, то давайте обратимся к фактам и цифрам. Хотя бы на примере нашего представительства. Всего их в «БТС» шесть.

С развалом СССР обновлялись многие связи, соединяющие производство на огромном пространстве. От каждой технологической цепочки осталась отдельная звезда. Вот мы их и стоимемся отстроить заново, снимаем «головонную боль» с железных дорог и грузоподъемностей.

Мы являемся перевозчиками, мы у нас есть уже и свой подвижной состав, и арендаем, включая локомотивы. Нас не интересует отдельный участок, но все плюс - от грузоподъемности до грузоподъемности. К примеру, от станции Никольского, что в Тамбовской области, до Эстонии или Туапсе; от станции Казинка на Новолипецком металлургическом комбинате до порта Новороссийска. Мы отслеживаем не только продвижение составов, но и ритмичность производства, наличие грузов, емкость складов в портах и подход судов. Это необходимо, чтобы резко увеличить оборачиваемость вагонов. На крайне невыгодно, что они простаивают.

- И каков результат?

- Раньше обрачиваемость вагонов с новолипецким металлом на Новороссийск составляла 16 суток. Теперь - 6,5 суток; по нефтеналивным поездам

дам из Никольского на Туапсе соответственно 9 и 6 суток.

- Простите, я не слышал: цифры именно такие?

- Не спешитесь. Нет нужды говорить, что ускоряя оборот, мы обходимся меньшим числом единиц подвижного состава, перевозя то же объемы. Дорога теперь вы嫂оживается подвижным составом может перевезти дополнительный груз. И ей - прибыль, и нам.

Такие деловые взаимоотношения надо только приветствовать, поддерживать и развивать.

Мы тоже так считаем. Если взять специалистов Юго-Восточной, то у нас с ними очень много взаимопонимания. Да что о том: в нашем представительстве работают те кто профессионально рос на ЮВЖД. Так что мы и остаемся патриотами своей магистрали.

- Виктор Васильевич, вы обмолвились, что арендуете подвижной состав, локомотивы, оплачиваете работу их бригад. Но собираетесь ли приобретать полуагары, цистерны, создавать свою ремонтную базу? Очевидно, существует стратегия компании, если она имеет статус постоянно действующей операторской, а не живет одним днем.

- Тут вы верно заметили. Мы уже приобрели за счет полученной прибыли под свои перевозки 150 новых вагонов, 200 вагонов и 200 цистерн. Будем

этот делать и вперед. Есть в планах и приобретение арендаемого подвижного состава у МПС, но для этого надо создать свою ремонтную базу для лечения «блочных вагонов».

Наши перспективы и в улучшении использования подвижного состава, снет дальнейшего совершенствования технологического процесса, круглогодичного мониторинга движения поездов диспетчерским аппаратом нашей компании при тесном взаимодействии с коллегами железнодорожных, а также грузоотправителей, терминалами, морскими портами и транзитерами. Для нас каждая минута потерянного времени съедает прибыль. Поэтому для нас время - это деньги.

- Да, месцы назад по Юго-Восточной пошли тяжеловесы от восьми до двенадцати тысяч тонн. Ваше правительство активно участвовало в их проведении и подготовке. В частности, моряки с Новолипецкого металлургического комбината в Новороссийске и нефтеналивных поездах в Туапсе проводились с вами участием. Что показал первый опыт?

- Тяжеловесы по Юго-Восточной прошли нормально, с хорошими экономическими показателями. И мы крайне заинтересованы в том, чтобы ходили они по «твёрдым ниткам», доставляли грузы в порты назначения по графику. Но плохо, когда на Северо-Кавказской «тяжеловес» делают на

дава. Теряется и время, и все показатели. Но, очевидно, за тяжеловесными поездами будущее.

Важно еще и то, что разгрузка грузов в портах, мы ищем грузы на обратный путь. К примеру, прорабатывается вопрос погрузки цистерн в Краснодаре так называемым прямогонным бензином и перевозки его в порты Эстонии - только там могут погрузка работать с этим топливом. Согласитесь, это очень экономичная схема. К тому же в Прибалтике дешевые ставки в портах.

И еще одно немаловажное обстоятельство: так как у нас несколько направлений, то есть возможность маневра. Если где-то происходит затворивание, оперативное изменение направления порожняка. По крайней мере из логистического офиса компании в Санкт-Петербурге нам всегда подскажут рациональный выход.

Словом, мы постоянно входим в ситуацию, которая складывается у грузоотправителей и грузополучателей. И хотя находимся пока в развитии, думаю, что компании-операторы, подобные нашей, значительно увеличат эффективность грузоподъемности в конечном счете укрепят экономику железнодорожных дорог. Собственно ради этого и намечено реформирование сети МПС.

Беседовал

Олег СТОЛЯРОВ.

Люблю я свою работу

## СТАНОВЛЕНИЕ

Когда начальник ПТО вагонного депо Бородин Александр Шербанин представил молодому осмотрщику вагонов Юрия Ященко, я усмехнулся: не рано ли рассказать о нем читателям? Собрали целый «консилиум» из трех ведущих специалистов депо и авторитетно подтвердили кандидатуру.

- Такое молодое пополнение, как Юрий Николаевич, - надежда и будущее коллектива. Поверьте, некоторым работникам со стажем есть чему поучиться у него: отношению к работе, отзывчивости, готовности прийти на помощь по первому зову.

Осмотрщик вагонов Юрий - всегда год. В 96-м, после окончания Отряжского железнодорожного техникума, пришел работать проводником. С удовольствием готовил вагоны к поездке, обслуживал пассажиров в дальних рейсах до Новосибирска, Канск, Санкт-Петербурга. Этот выбор сделал еще во времена практики.

- У нас в семье пристрастие к транспорту наследственное, - поясняет Юрий, - дед был специалистом вагонов на станции Лиски.

Школой мужества и закалки стала армия. С декабря 96-го служил Ющенко под Москвой в войсках ФСБ.

Поработал слесарем по ремонту внутреннего оборудования вагонов, окончил курсы в дорожном и стоматологическом техникумах. И стал осмотрщиком. Теоретически все прилежно выучил по учебникам, а подошел к вагону - куда применить свои знания - растерялся.

Прикрепили Юрия на стажировку к опытному старшему осмотрщику вагонов Каткову. Первый месяц буквально не отходил парень от своего наставника, впитывал все советы и объяснения. Частенько и в книге, и в справочниках заглядывал.

- Главное в нашей работе - внимание. А нехватку бесценного опыта восполняют пока быстрые ноги. В чем сомневаюсь - бегу, спрашивая у опытных мастеров.

Сейчас справляется с работой Ященко самостоятельно, только для страховки себя контролирует.

- Уходит состав в поездку, постоянно о нем думаем, мы за него в ответе.

Прошлым летом поступил Юрий в Воронежский филиал РГТУПСа по специальности «Вагонный». «Если уж включился в какое дело, надо доводить до конца», - один из принципов Юрия.

Елена СТОЛЯРОВА.

быстро идет, на что смеются вагончики.

Сейчас справляется с работой Ященко самостоятельно, только для страховки себя контролирует.

- Уходит состав в поездку, постоянно о нем думаем, мы за него в ответе.

Прошлым летом поступил Юрий в Воронежский филиал РГТУПСа по специальности «Вагонный». «Если уж включился в какое дело, надо доводить до конца», - один из принципов Юрия.

Елена СТОЛЯРОВА.

## ПОД ЖУРАВКОЙ СЕГОДНЯ ЖАРКО

С утра 2-го апреля на Юго-Восточной началась путейская стадия: было запланировано капитально отремонтировать десять километров пути на перегоне Журавка - Кантемировка. Ремонт будет вестись комплексно с последовательным закрытием четного и нечетного направлений на семь суток.

Такой опыт на первые на сети дорог юго-восточники успешно применили прошлым летом на главном ходу Ряжск - Чертково. Тогда за сезон удалось капитально отремонтировать 513 километров пути - такого количества не ранее не достичь на десятый день.

Сегодня на перегоне сосредоточена вся необходимая стадия: две ПМС, ЦМОМиЗ, засорители, машины для нарезки кюветов. В ремонтных работах заняты около 200 путьевиков, сальников, энергетиков. Позже появятся сюда и высокопроизводительная машина «Думатик». Временный штаб по координации деятельности всех служб возглавляет заместитель начальника дороги Василий Майдей.

Сегодня на перегоне сосредоточена вся необходимая стадия: две ПМС, ЦМОМиЗ, засорители, машины для нарезки кюветов. В ремонтных работах заняты около 200 путьевиков, сальников, энергетиков. Позже появятся сюда и высокопроизводительная машина «Думатик». Временный штаб по координации деятельности всех служб возглавляет заместитель начальника дороги Василий Майдей.

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

Леонид ДЬЯЧКОВ.

Учитывая прошлогодний опыт, внимание уделено организации труда, быта и отдыха людей: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона что может быть для работающего мужика желанней душа и наваристого

борща! После такой заботы - работа спорится.

А по соседнему с закрытым нечетным путем осто рожно проходит фронт горячих работ по путьевым кюветам: для их размещения на кюветах кухни и столовая на колесах. И весьма кстати будут вагон-бани-парчевые - после жаркого перегона

Заметки экономиста

# ЦЕНЫ: МЫ ИХ ИЛИ ОНИ НАС

Тот, кто не выполняет ряд объективных требований рыночной экономики, всегда будет иметь рынок, ориентированный на постоянный рост цен. Что мы и имеем на протяжении десяти последних лет. Все разработанные в области за последние годы различные экономические программы грешат одним - они игнорируют необходимость построения структуры, характерной для цивилизованного рынка. Отсюда и инфляция, действующая на постоянной основе и превращающая указанные программы не в план действия, а в несбыточные пожелания. Поэтому и номинальная зарплатная плата, которая будто бы растет, одновременно снижается в своей покупательной способности. Таковы воздействие нерегулируемого роста цен. С него и продолжился новый 2001 год с новым областным и городским руководством.

Рост дорогоизделий в области за январь-март составит около трех процентов в месяц. В год это 40 процентов, что покоронит все обещания предвыборных программ и все надбавки к пенсии. Вот почему жизненный уровень населения годами не повышается. Более того, даже при наметившемся росте промышленного производства он продолжает снижаться. Одна из весомых причин - полное отсутствие всестороннего регулирования ценовых процессов со стороны государства. Причем регулирование экономических методами, а не путем подписания со-

ответствующих постановлений и распоряжений.

Цивилизованный рынок наряду со свободой предпринимательства обязательно содержит противовес против ценовой либерализации и стремления предпринимателя получить побольше прибыли путем диктата цен. Во время войны в Персидском заливе, когда «ракетными демократизаторами» США устанавливали глобализированный рынок, там на 30 процентов повысились цены на бензин. Многомиллиардная армия автолюбителей обратилась в национальное общество по защите прав потребителей.

В стране эта общественная организация очень влиятельна - имеет свою лабораторию, бюро анализа, транспорт, бюджет. Его филиалы активно действуют в штатах и городах. Созданная этим обществом авторитетная комиссия установила, что нефтяные компании преднамеренно завышают свои финансовые расходы, а следовательно - и цены. Подают в суд, общество потребителей выиграло процесс. Компании были вынуждены снизить цены и заплатить штрафы.

Бытьность губернатором краинского мэра А. Ковалева прекрасно понимал роль общества потребителей в новой рыночной жизни. В то же время не позволял ему осуществлять диктаторские функции. Антистрессовые законы на Западе очень жесткие. Когда один из наших видных экономистов поехал в Германию, чтобы изучить этот вопрос, ему для ознакомления привнесли два впечатляющих тома анти垄断ного законодательства, несовершенного, но еще и потому, что находится со своим центром в подчинении правительства. Подобный «союз» блокирует все варианты, не устанавливающие монополистов. В развитых странах анти垄断ные структуры или самостийны, или подчиняются парламенту.

Либеральные реформаторы много говорят о многоукладности экономики, которую они якобы создают. Но какой же это «многоуклад»? Когда игорируется государственная собственность? А ведь с помощью государства имеет возможность управлять народным хозяйством, а значит контролировать, регулировать, в том числе и повышение цен.

Другое дело, что госсобственность должна быть в оптимальном соотношении к другим видам собственности. Мировой опыт показывает, что обычно это 30 процентов. В США госсобственность 20 процентов, в Англии - Франции - 40 процентов. У нас же в области умудрились довести ее до восьми процентов. Да еще удивляются, почему это приватизированные предприятия никак не зарабатывают.

Сводить реформирование экономики только к сплошной приватизации, снижению расходов на социальные нужды и обязательному росту цен - значит не понимать ее или целенаправленно разрушать. Иначе чем объяснять, что страны и область не могут выбираться из кризиса вот уже 10 лет? Такого в принципе не может быть!

«Нерегулируемости» в экономике не бывает. Или экономические процессы регулируют государство, или они регулируются другими силами не в интересах граждан. Руководству области следовало бы с помощью управленческих рячагов, принятых в обдумке нынешних юзиков на создание рыночных противовесов-регуляторов. Бездны ценообразования беспредельны. А это означает, что число малоимущих, малообеспеченных и просто бедных в области будет увеличиваться, а платежеспособный спрос падать.

Без указанного регулирования цивилизованный рынок не построить.

Валентин ГОЛЫКОВ.

- Геннадий Прокопьевич, вот уже полвека РГОТУПС активно сотрудничает с ЮВЖД. Насколько это сотрудничество оказалось эффективным?

- За эти годы для магистратуры было подготовлено более пяти тысяч специалистов железнодорожной специальности. Об уровне их подготовки говорит тот факт, что Н. Закорко возглавлял Юго-Восточную с 1953 по 1959 годы, С. Присяжнюк и А. Чурсин работали заместите-

ли кандидата технических наук Г. Соколова - выпускника нашего вуза, много лет проходившего в дистанциях сигнализации и связи, прошедшего путь от электромонтера до главного инженера дистанции. К этому моменту в филиале уже училось около 600 человек. Началось создание коллектива. В числе первых в филиале пришли кандидаты технических наук В. Галкин, Ю. Краснов, В. Тарлыков, С. Аммер, С. Малышев, ваш покорный слуга. Заведовал лабораториями А. Чеборев, А. Плешков, А. Потапов,

«мертвой точки» в декабре 1994 года при начальнике ЮВЖД В. Атласове. А затем шесть лет велось строительство, то разгорялось, то потухло.

Надо отдать должное начальнику дороги И. Васильеву, взявшему строительство объекта под личный контроль. За предельно скжатые сроки была завершена отделка здания. И 24 марта 1997 года путей сообщения Н. Аксененко перерезал ленточку и передал ректору А. Демченко символический ключ от нового учебно-лабораторного корпуса.

## РГОТУПСУ — 50 ЛЕТ

Классическая формула: «Кадры решают все», - универсальная. Для железной дороги - тем более: от безопасности движения поездов зависят человеческие жизни; от стабильной работы железнодорожников крепнет экономика державы.

Вот уже полвека готовят специалистов для сети дорог Российской государственной открытой технической университета (РГОТУПС). По этому поводу наш корреспондент встретился с директором воронежского филиала этого вуза Геннадием Носковым.

**Геннадий НОСКОВ:**

## «УЧИТЬСЯ НА ДОРОГЕ НИКОГДА НЕ ПОЗДНО»

Е. Минаков, М. Бережной. Они активно взялись за освоение аппаратуры МПС. Добавлю, что около половины ИТР магистратуры получили образование именно в РГОТУПСе. Среди них девять начальников служб, три начальника отделения, главный ревизор дороги, двадцать три начальника станций и др.

- Цифры впечатляют. Но известно, что новый вуз не создается за короткое время. Нужны годы и годы, чтобы выйти на достойный уровень учебного процесса, закрепить профессорско-преподавательский состав, создать современную базу. Как появился Воронежский филиал?

- В 1950 году в Воронеже был организован учебно-консультационный пункт. Уже первый опыт организации учебного процесса на первых трех курсах, а по ряду предметов и на старших курсах преумноженного в Воронеже.

Число студентов неизменно росло и к 1989 году составило около 1700 человек. Кроме того, работали курсы по повышению квалификации ИТР дороги, на которых ежегодно обучались до 400 специалистов, функционировали подготовительные курсы.

- Геннадий Прокопьевич, доводилось бывать в тесных помещениях филиала на базе школы № 2. В прошлом году на улице Урицкого вы получили прекрасный учебно-лабораторный корпус. Как все начинайтесь?

Бывший начальник дороги Василий Алексеевич Шевандин прекрасно понимал роль нашего филиала в подготовке кадров для дороги. Он и сам преподавал, руководил дипломным проектированием, возглавлял ГЭК по защите дипломных проектов. И относился к этим обязанностям необыкновенно ответственно.

Именно он дал разрешение на проектирование корпуса на Урицком. Такая разбросанность требовала большого количества передвижных лабораторий, их содержание обходилось все дороже. В результате в 1977 году был открыт Воронежский филиал на базе школы № 2 с включением в него названных УКП. Его директором назна-

чили начальника дороги. Е. Минаков, М. Бережной. Они активно взялись за освоение аппаратуры МПС. Добавлю, что около половины ИТР магистратуры получили образование именно в РГОТУПСе. Среди них девять начальников служб, три начальника отделения, главный ревизор дороги, двадцать три начальника станций и др.

Создание современной базы по циклу общетехнических дисциплин позволило организовать полноценный учебный процесс на первых трех курсах, а по ряду предметов и на старших курсах преумноженного в Воронеже.

Число студентов неизменно росло и к 1989 году составило около 1700 человек. Кроме того, работали курсы по повышению квалификации ИТР дороги, на которых ежегодно обучались до 400 специалистов, функционировали подготовительные курсы.

- Геннадий Прокопьевич, доводилось бывать в тесных помещениях филиала на базе школы № 2. В прошлом году на улице Урицкого вы получили прекрасный учебно-лабораторный корпус. Как все начинайтесь?

Бывший начальник дороги Василий Алексеевич Шевандин прекрасно понимал роль нашего филиала в подготовке кадров для дороги. Он и сам преподавал, руководил дипломным проектированием, возглавлял ГЭК по защите дипломных проектов. И относился к этим обязанностям необыкновенно ответственно.

Именно он дал разрешение на проектирование корпуса на Урицком. Такая разбросанность требовала большого количества передвижных лабораторий, их содержание обходилось все дороже. В результате в 1977 году был открыт Воронежский филиал на базе школы № 2 с включением в него названных УКП. Его директором назна-



## ОПТОВОЛОКНО ВМЕСТО МЕДИ: ШАГ В БУДУЩЕЕ

Основным элементом магистральной цифровой сети связи МПС РФ является оптоволоконный кабель, который не содержит каких-либо цветных металлов. Основным преимуществом оптоволоконного кабеля перед медным является возможность передачи информации с гораздо большей скоростью. Очень важно также и то, что оптоволоконный обладает потенциалом для дальнейшего увеличения пропускной способности сети путем простой замены оптоэлектронного оборудования на обоих концах кабеля.

К сожалению, в последнее время участились случаи кражи медного кабеля, который стал для некоторых одним из источников дохода. Иногда вместе с медным кабелем

происходит порча оптоволоконного кабеля. Нет смысла напоминать, что за подобные действия предусмотрена административная и уголовная ответственность. Лица, нарушающие целостность оптоволоконного кабеля, подвергают свою жизнь серьезной опасности. Во-первых, по оптоволокну информация передается при помощи световых волн, а не электронов, как по медному кабелю. При этом передаваемые по оптоволокну световые волны невидимы для человеческого глаза, но они способны необыкновенно повредить сетчатку глаза. Во-вторых, обрезки волокна, образывающиеся при повреждении волокон, представляют собой скользкие сколки стекла. Эти мелкие, практически невидимые обрезки могут повредить кожу, попасть в глаза или в дыхательные пути, что создает серьезную опасность для здоровья. Кроме того, в связи с тем, что оптоволоконная сеть связи обеспечиваетмагистральные связи МПС РФ и оперативно-технологические связи ЮВЖД, повреждение кабеля создает аварийную ситуацию и длительные перерывы в работе железнодорожного транспорта.

За состоянием оптоволоконных линий связи в регионе ответственности ЮВЖД следят специалисты различных подразделений компаний «Юго-Восток ТрансТелеком»: воронежская компания «Битенъко» создает аварийную сеть связи, а также воронежское региональное управление.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала. В случае стихийных бедствий, при повреждении кабеля специалисты бригады определяют места повреждения и проводят восстановительные работы. Если линейные эксплуатационные бригады занимаются обслуживанием кабеля, то регламентно-профилактическая группа проводит особо ответственные сложные работы по всей зоне ответственности компании «Юго-Восток ТрансТелеком», а не только в пределах двухсот километров.

Мониторинг, т.е. отслеживание состояния сети в целом и отдельных каналов, возможен на работающих круизопточеских специалистах регионального центра управления. В случае нештатной ситуации именно специалисты этого отдела первыми получают сигнал от какой-либо неисправности, сообщающей о ней в линейной эксплуатационной бригаде, которая, в свою очередь, должна устранить ее в установленные сроки.

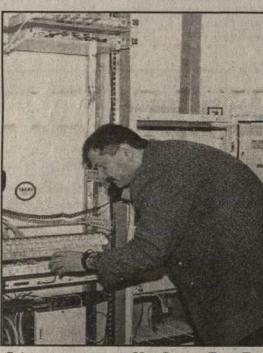
Использование оптоволоконного кабеля - это значительный шаг в будущее, подъем на новую ступень развития сетей связи.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.



Ведущий специалист «Юго-Восток ТрансТелеком» Шульгин В.А. проводит регламентные работы в работе железнодорожного транспорта.

За состоянием оптоволоконных линий связи в регионе ответственности ЮВЖД следят специалисты различных подразделений компаний «Юго-Восток ТрансТелеком»: воронежская компания «Битенъко» создает аварийную сеть связи, а также воронежское региональное управление.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые измерения параметров оптоволоконных линий, в том числе величины затухания оптического сигнала.

Сейчас оптоволоконные сети связи формируются дополнительными бригадами. Линейные эксплуатационные бригады проводят охранно-предупредительные работы, плановые



# КОММУНА

## Далекое-близкое

«Воронежский симфонический оркестр был создан при посредничестве бюро профсоюзов работников искусств в 1925 году в количестве 55 человек», - писала газета «Воронежская коммуна» в 1925 году.

В 1918 году в Петербурге был реформирован большой симфонический оркестр лейб-гвардейского Преображенского полка, и его девяносто музыкантов приехали в Воронеж. В их числе А.И.Потемкин, А.Ф.Семенов, А.М.Бейлин, ставшие инициаторами создания группы «Колисимфорк» (коллектив симфонического оркестра). Приехали они в июле, а уже 6 августа в зале бывшего Дворянского собрания, где до войны размещалась филармония (улица Чайковского, 4), ужас звукали «Франческа да-Римини» и 6-й симфонии Бетховена. Газеты писали тогда: «Посещались всеми музыкантами сооружения весьма усердно».

Произведения Чайковского и Бетховена пребывали в репертуаре. Первыми дирижерами были Д.Я.Янпольский и Д.В.Ахтарумов. В 1925 году «Колисимфорк» был переименован в «Симфонический ансамбль», а затем получил статус симфонического оркестра. С 1934 года в оркестре играли превосходные мастера братья Вознесенские - Николай - труба и Анатолий - кларнет. История этой музыкальной семьи уникальна.

Беседую с младшим третьим из братьев, Владимиrom Сергеевичем. И вот что выясняется. Федор Федорович Вознесенский, дедушка братьев, страстью влюбленный в музыку, брал уроки у частного преподавателя и стал хорошим klarinetistом, играл на трубе, флейте, гобое. Его сын Сергей с семи лет учился игре на скрипке в Барвашской школе для одаренных детей, но и его тоже больше привлекало исполнительство на духовых инструментах. В 1903 году, по совету своего отца, он организовал духовой оркестр в павловоремонтной мастерской (ныне завод им. Дзержинского). Ему тогда исполнилось лишь двадцать лет. Большинство музыкантов-любителей, рабочих и служащих завода он обучал сам, будучи очень доброжелательным и терпеливым педагогом. Уже летом 1905 года оркестр давал регулярные концерты в Первомайском (тогда городском) саду и в саду Дома офицеров (тогда Семейном). Звучала музыка Легара, Оффенбаха, Мусорского, Мейербера, Зуппе. Сергей Федорович сам создал более 30 музыкальных произведений. О сочинении «Курьеский поезд» в марте 1928 года газета «Воронежская коммуна» отозвалась весьма одобрительно.

Еще в 1923 году он начал создавать и другие коллективы: Заводской оркестр в клубе имени Коминтерна, детьми Сергея Федорова, состоящий из музыкантов Отрошенского вагоноремонтного завода. И начан играть на трубе старший сын, однинадцатилетний Николай, а в 1925 году к нему присоединился десятилетний klarinetist - средний сын рукодителя оркестра Анатолий. Оба они играли в оркестре отца до 1930 года, причем Николай с четырнадцати лет был солистом-трубачом.

Хили очень трудно - кроме трех сыновей (в 1922 году родился Владимир) было еще три дочери. Легко ли прокормить, содержать такую семью? Но любые к музыке затевались



# СЕМЬЯ МУЗЫКАНТОВ

всё, сыновья получили и музыкальное образование, также работа отца - токарь завода им. Дзержинского, конечно же, не прописала дальнейших зарплат.

Учителя у братьев были достойнейшими: в

музыкальном училище Николая преподавал

Д.В.Янпольский, а Анатолия - А.Ф.Семенов.

Не менее достойными были и ученики Сергея

Федоровича. В их числе Иван Васильевич

Петров, впоследствии генерал, начальник во-

енно-оркестровой службы Министерства оборо-

ны, и Анатолий

Борисович Вознесенский, - Николай -

труба и Анатолий - кларнет. История

этой музыкальной семьи уникальна.

Беседую с младшим третьим из

братьев, Владимиrom Сергеевичем.

И вот что выясняется. Федор Федорович

Вознесенский, дедушка братьев, страстью влюблённый в музыку,

стал хорошим klarinetistом, играл на трубе,

флейте, гобое. Его сын Сергей с семи лет

учился игре на скрипке в Барвашской школе

для одаренных детей, но и его тоже больше

привлекало исполнительство на духовых ин-

струментах. В 1903 году, по совету своего

отца, он организовал духовой оркестр в пав-

ловоремонтной мастерской (ныне завод им.

Дзержинского). Ему тогда исполнилось

лишь двадцать лет. Большинство музыкан-

тов-любителей, рабочих и служащих завода

он обучал сам, будучи очень доброжелатель-

ным и терпеливым педагогом. Уже летом

1905 года оркестр давал регулярные концер-

ты в Первомайском (тогда городском) саду и

в саду Дома офицеров (тогда Семейном).

Звучала музыка Легара, Оффенбаха, Мусор-

ского, Мейербера, Зуппе. Сергей Федорovich

сам создал более 30 музыкальных произ-

ведений. О сочинении «Курьеский поезд» в

марте 1928 года газета «Воронежская ком-

муна» отозвалась весьма одобрительно.

Еще в 1923 году он начал создавать и

другие коллективы: Заводской оркестр в клубе

имени Коминтерна, детьми Сергея Федор-

ова, состоящий из музыкантов Отрошенского

вагоноремонтного завода. И начан играть на

трубе старший сын, однинадцатилетний Нико-

лаев, а в 1925 году к нему присоединился

десятитрех klarinetist - средний сын рукоди-

теля оркестра Анатолий.

Оба они играли в оркестре отца до 1930 года, причем

Николай с четырнадцати лет был солистом-

трубачом.

Хили очень трудно - кроме трех сыновей

(в 1922 году родился Владимир) было еще

три дочери. Легко ли прокормить, содержать

такую семью? Но любые к музыке затевались

Митрофанович Бейлину, представил, познакомил с klarinetistами П.И.Матвеевым и В.В.Козловским и посыпал на свое место. Я сидел ни жив ни мертв. Мне, малянчике, державшему в руках klarinet всегда три года, было очень страшно. Но Петр Иванович Матвеев по-отечески похлопал меня по плечу и сказал: «Успокойся, я буду хорошо».

Так и обшлошлось. Но началась эвакуация, оркестр вскоре стал таять, концерты прекратились. И Владимир поступил на работу, стал токарем на заводе им. Ленина, эвакуировался с предприятием на Урал. Лишь позже в Ташкенте собралась вся семья - туда эвакуировали Военно-музыкальную школу, а в ней преподавал Сергей Федорович Анатолия, которой уже был командиром музыкального взвода, отправили для преподавания тоже в Ташкент, а Владимира по вызову школы музыкантов отпустили с Урала.

В 1922-1924 годах в школе было 1200 учеников.

Сергей Федорович Вознесенский совершил поиски огромной работы: он восстановил музыкальную библиотеку филармонии. Ему было уже шестьдесят четыре года. Но он не мог не возвращаться к любимому делу и вновь организовал самодельный духовой оркестр во 2-й железнодорожной школе. Далее у него начали учиться Олег Кудряшов, ставший впоследствии художественным руководителем «Колисимфорка», Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем оркестре. А дальше тяготы и опасности возвращения в нашу страну. И вот в 1947 году и неоднократно появился в нашем оркестре Анатолий - первый в народе. Он через два года его не стало. И Владимир взял в свои руки руководство этими двумя оркестрами.

Все три брата сразу же вернулись в симфонический оркестр, Игорь Гарилов, более двадцати лет играл на трубе в нашем о