

Краеведы ведут поиск ■ Хочется надеяться на лучшее...

■ К 50-ЛЕТИЮ ОСВОБОЖДЕНИЯ ЮЖНОГО САХАЛИНА

«Вызывают огонь на себя»

(Продолжение.
Начало в № 82).

Каким был Володя? «Не сказала бы, чтобы он выделялся чем-то особенным из всех нас. Застенчивый, очень послушный. Что бывало не скажет мама, все сделает», — пишет нам из Куйбышева сестра Владимира Анастасия Ивановна Волкова.

Жила семья в с. Софино, что в Правоволжском районе. Хозяйство было плохонькое, а ребятишко шестеро — один другого меньше. Прасковья Палиевкотва воспитывала детей одна.

Володя пережил в детстве невзгоды. Ему было шесть лет, когда умер отец. Троих девочек пришлось отдать в детский дом. Через год мать забрала их обратно, и Володя поступил в школу. От учебы ему приходилось часто отвлекаться, чтобы помочь семье.

Тринадцати лет он пошел учиться в ремесленное училище, но вскоре был вынужден оставить его и пойти работать в колхоз.

У Володи был спокойный, но твердый характер. В школе и в колхозе не оставлял товарищ в беде, стараясь помочь каждому, и поэтому в него было много друзей.

А потом началась война. Исполнилось парнишке тогда лишь пятнадцать лет.

— «Бывало иду к своим тракторам, а он за мной туда же, в поле, хлеб убирал, солому возил», — рассказывала мне Анастасия Ивановна, когда мы встретились с ней в г. Рязани. Тихо, спокойно лилась речь сестры и, словно живой, вставал перед моими глазами русоволосый паренек.

...Однажды из сельсовета привезли повестку. Дома была одна мать. А вскоре вернулся с работы Володя. К вечеру восемнадцать парней ушли из родной деревни. Ушли охранять границы Родины. Было это в 1944 году. С тех пор родные его больше не видели.

Каким он был воином, об этом может судить

Родина, его товарищи по оружию, однополчане.

Не прекращается переписка с учащимися школы № 150, в которой создан музей боевой славы, а в нем — экспозиция, рассказывающая о жизни и подвиге Владимира Волкова. Постоянно пишет мне и Анастасия Ивановна, сестра героя.

Много добрых, теплых слов присыпает и Ольга Дмитриевна Семенова, учительница той школы, ныне пенсионерка. И в каждом письме слова благодарности всем, кто не забывает имени героя.

Благодаря таким юношам, как Владимир Волков, удалось вернуть Родине исконно русские земли — Южный Сахалин и Курильские острова в августе 1945 года. Их героизм и самоотверженность будут всегда жить в памяти благодарных сахалинцев.

С. ДЕМИДЕНКО,
методист СДЮТ.



Из фото- архивов

Этих дней не смолкнет слава...



НА СНИМКАХ:

Берлин. Май 1945 г.
Фото В. Гребнева;
маршал Советского Союза Г. К. Жуков.
(1957 г.).

Фото В. Егорова;
командующий обороной Берлина
генерал Вейдлинг
покидает командный бункер и сдается в плен
Советской Армии
(2 мая 1945 года).
(Бильдархив Пройсмешер культурыбезитц).

Репродукции
ИТАР-ТАСС



Станет ближе Север Крайний В Минтрансе России подготовлен проект создания новой ФПГ „Россевертранс“

Ежегодно в начале лета издается правительственные постановления о государственной поддержке и организации поставок товаров в районы Крайнего Севера. На эти цели выделяются из федерального бюджета немалые суммы денег. Потом, уже под осень, как правило, создается и государственная комиссия, мягко говоря, для ускорения «северной операции». Но все равно не всегда эта операция проходит гладко. Почему? Может быть, пора изменить сам подход к ее организации? На эти вопросы мы и попытались получить ответы у заместителя начальника экономического управления Минтранса России Анатолия МЕЛЬНИКА.

— Представляете, сколько различных организаций в пору навигации привлекаются к доставке грузов на Север. Тысячи! А сколько неувязок, а порой и просто неразберихи при этом случается! Отсюда и себестоимость доставки высокая. И действительно, пора уже не просто наскоком, любой ценой забрасывать грузы на Север — лишь бы, дескать, уложиться в срок, а по-серебряному братья за развитие северной транспортной инфраструктуры. — сказал А. Мельник. — Можно ли по-новому организовать эти перевозки? Думаю — можно. Но при одном условии: нужен единый генподрядчик. Именно с этой целью в Минтрансе подготовлен проект создания акционерного общества открытого типа

«Россевертранс» — по существу классической финансово-промышленной группы, которая под эгидой Минтранса объединяет материальные и финансовые ресурсы для транспортного освоения районов Крайнего Севера.

Что-то вроде папанинской группы, но с задачами сегодняшнего дня?

— Да. Благодаря папанинцам Север для нас стал гораздо ближе, а его территории с несметными богатствами более освоенная. Но, согласитесь, на Севере мы больше берем, чем даем ему. И речь тут не только в исправлении допущенных экологических ошибок. Там живут миллионы россиян. И государство просто обязано своевременно завозить им все необходимое для нормальной жизни. Дать и возможность в любое время из любого северного угла быстро, без нервотрепок выехать в любой конец России и вернуться обратно.

Край этот должен стать в конце концов цивилизованным. Ведь с перегруженными баржами, садящимися на мелах и речных перекатах, оленями санками в XXI век входить просто стыдно. Поэтому и задуман «Россевертранс», который будет иметь в своих руках все виды транспорта, обслуживающие Север, обеспечит не только необходимый транспортный сервис для северян, быструю во все времена года доставку грузов, но и рентабельность перевозок.

В «Россевертрансе»

будут и свои научно-исследовательские организации, которые в первую очередь займутся разработкой экологически чистых транспортных технологий для тундро-вой и лесотундро-вой зон. В одних руках окажется производство, техническая эксплуатация, ремонт, лизинг новых конкурентоспособных транспортных средств и т. д.

Словом, благодаря объединению финансовых и материальных ресурсов акционеров-пайщиков становится более реальным комплексное решение социальных и транспортных проблем северных территорий. Он будет предста влять «Россевертранс»? Какой будет его организационная структура?

— Она включает в себя три крупных блока. Естественно, — это административный центр, формирующий политику транспортно-технологического обеспечения северных территорий. Он формирует акционированные транспортные предприятия о заказах.

Организует потоки грузоперевозок, выбирет наиболее эффективные направления их движения с использованием различных видов транспорта. Осуществляет контроль за продвижением товаров. Кстати, возьмет на себя и ответственность за сохранность грузов.

Второй блок — это складские, погрузочно-разгрузочные предприятия. Экспедиционные и коммерческие службы. Научно-производственные центры по разработке транспортных схем. И самое главное — выполнение транспортно-экспедиционных работ в любом районе Севера.

А третий блок — банковские и коммерческие структуры, которые обеспечивают защиту капиталов и инвестиций владельцев акционированных предприятий. Они смогут предоставлять банковские и лизинговые кредиты, будут стимулировать освоение новой транспортной техники.

Таким образом, благодаря «Россевертрансу» наш Крайний Север станет ближе. Появится реальная возможность комплексно решать вопросы социально значимых перевозок грузов и пассажиров практически в любую точку Крайнего Севера и России в целом.

— А что в таком случае говорит зарубежный опыт?

— В индустриально развитых странах давно уже нет авралов в переброске грузов. Нет практических и сезонных в их доставке. Это мы только привыкли с годами вытягивать все северные проблемы по большой воде, тем самым планируя авралы, держа в напряжении всех северян. Но ведь уже созданы и всепогодные транспортные самолеты, мощ-

и и не стремление привести все к своим рукам. Просто иначе «воздушный бизнес» в современном мире не делается. И мы должны прийти к тому же. И такая задача будет стоять перед «Россевертрансом».

Нам нужна и скорость доставки грузов на Север. И отличное обслуживание пассажиров. И достойная реклама. И маркетинг по высшему классу, когда речь заходит о создании для северян перспективных транспортных средств — легких многоцелевых самолетов — амфибий, экранолетов, судов на воздушной подушке, пневмоходов, энотов и других.

Именно это позволит транспортным компаниям не только выстоять в новых условиях, но и завоевать доверие северян.

— И последний вопрос, Анатолий Данилович. Сколько потребуется времени, чтобы «Россевертранс» встал на ноги, заработал?

— По оценке Госкомпрома России, процесс «становления на ноги» такой финансово-промышленной группы может занять порядка двух лет. Растратывать время попусту нельзя. Север этого не простит.

Беседу вел
Е. ПЕГОВ.
(«Российская газета»
за 7 июля 1995 г.)