

## ГОСТИНЦЫ ОТ КРЫЛАТЫХ РАБОТЯГ

400 пчеловодов со всей страны приехали в столицу на 17-ю Всероссийскую ярмарку меда. Все ароматы российского разнотравья слились здесь в один букет. Наверное, так пахнет в раю...

этого, как в кабинете врача, предусмотрены одноразовые пластмассовые палочки, они у каждого продавца. Здесь вообще стерильная чистота, продавцы в белоснежных халатах. Вся продукция проверена специалистами Главного ветеринарного управления Москвы и Госсинспекции по качеству сельхозпродукции.

Именно здесь, в Манеже, я впервые увидела и попробовала вересковый мед. Оказывается, этот невысокий кустарник с лиловыми цветами растет не только в Шотландии, но и в Россоши, что под Воронежем. Оттуда привез свой мед пчеловод Николай Федорович. О любимом деле он рассказывает охотно. Чтобы доставить свой урожай на ярмарку в Москву, ему с земляками пришлось нанять

КамАЗ. Раз десять, говорит, приезжал в столицу, и всегда все подчистую разбирают москвичи. Цены московские в несколько раз выше, чем в Воронежской области, и ездить сюда пчеловодам вы-

**На ярмарке меда, как на уроке географии ● И вереск дарует сладкий сбор ● Пчеловоду в Москве посредник не нужен ● Продукция проверена - приятного аппетита!**

годнее, чем продавать товар перекупщикам. Вот продаст он свои полторы тонны меда и вернется домой. А в марте семейства его 105 ульев начнут кочевать на юг - туда, где рано зацветают гречиха и донник, акация и расторопша.

Пока слушаю рассказы про «сладкую» жизнь, приобщаюсь к ней по мере сил:

попробовала мед из всех мисок, словно героиня сказки «Маша и медведь». Такая дегустация продавцов только радует: ведь многие москвичи приходят потом к «своим» пчеловодам. Вон выбор какой: мед хоперский, алтайский, даже тяньшаньский! А кроме того, прополис и пыльца, воск и медовуха да травы целебные. Ходят москвичи, пробуют, общаются со всей Россией, а потом уж выбирают, какой именно из 84 видов меда купить.

И я купила себе баночку, а заодно узнала, что на пчелок, оказывается, налогов нет!

- Жужжат пока бесплатно, - смеется хозяйка из Волгоградской области.

Фермеры частенько просят пчеловодов устраивать пасеки поближе к полям, потому что пчелки опыляют все растения и сильно поднимают урожай. На юге России «сладкая» отрасль помогает выжить бывшим шахтерам, которым пришлось променять уголек на ульи. Что характерно, они об этом не жалеют! Теперь целыми семьями занимаются древним промыслом.

Ярмарку в Манеже проводит правительство Москвы и Российский национальный союз пчеловодов. В Центральном выставочном зале «Манеж» она будет работать до 24 февраля - с 9 утра до 8 вечера.

**Галина КРАСОВА**



ФОТО АЛЕКСАНДРА НИКИТИЧЕВА

Вхожу в Манеж вслед за двумя пожилыми москвичками. Нина Фоминична и Клавдия Григорьевна - всегда даидаи подобных ярмарок. Мало того что вход бесплатный - пенсионерам мед продают со скидкой. Упустить такую возможность нельзя, ведь мед - отличное лекарство.

Минув рамки металлоискателя, иду по рядам. Вся Россия приехала к нам! Читаю надписи: Воронежская, Саратовская, Волгоградская области, Алтай, Чечня... А вот и «бывшие», но наши братья, по-прежнему родные Киргизия, Казахстан.

Народ подходит отведавать меда, для

## НА ЧТО ЖАЛУЕТСЯ «СКОРАЯ»

В нашей колонне 120 карет «скорой помощи». Мы обслуживаем три округа - ЮВАО, ВАО, ЮАО. Хотя машина с красным крестом относится к спецтранспорту, ее никто не уважает - ни на трассе, ни во дворах. И именно по этой причине вместо двадцати положенных минут приходится ехать на вызов полтора часа.

Самое большое место для нас - это дворы. По узким дорожкам и пройти-то трудно, не то что проехать. Расчистить снег при всем желании дворники не могут. Во время сильного снегопада наши машины буксуют практически во всех дворах. Водитель «неотложки» обязан подвезти бригаду медиков к подъезду и ждать. Однако автолюбители не только не пропускают «скорую», но еще и негодуют: «Уезжайте отсюда! Не мешайте». Не жалуют нас ни мусоровозы, ни уборочные трактора. Похоже, у людей не хватает элементарной культуры. Еще лет десять назад такого не было.

Не легче приходится моим коллегам и на больших трассах. Сплошные металлические разделители очень мешают маневрировать. Ведь не секрет, что из-за пробок «неотложкам» приходится пересекать на свой страх и риск сплошную «нарисованную» линию. Все, у кого есть водительские права, знают, что «скорая» имеет право проезжать на красный свет светофора с оговоркой: «при обеспечении безопасности движения». Но в нашей стране следовать такому правилу нереально. Когда на перекрестке на красный выезжают врачи, обязательно перпендикулярно кто-то едет на зеленый. И что самое интересное, тоже по правилам. Это только законопослушные немцы, вырвавшись на карете «скорой», не оглядываются по сторонам: к такому транспорту там почти священное отношение. В США, если кто-то не уступит дорогу спецтранспорту, водителя могут лишить прав на целый год. В случае ДТП нерадивому шоферу грозит полгода тюрьмы. А в России, если водитель не уступил машине с надписью «03», его «накажут» на 100-200 рублей... Для крутых парней на джипах и «мерседесах» и сто долларов не деньги, не говоря уже о таких смешных штрафах.

Еще недавно ситуацию на дорогах осложняли машины с мигалками, на которых разъезжали не только депутаты, но и предприимчивые нумеришники. Теперь мигалки упразднили, а находчивые ребята стали арендовать у коммерческих медицинских центров их спецтранспорт... Называется, любой каприз за ваши деньги.

Объективности ради замечу: в последнее время ситуация стала понемногу меняться к лучшему. Главный врач Станции скорой и неотложной медицинской помощи города Москвы Николай Плавунин уделяет особое внимание отношению к «скорым» на дорогах, о нарушениях сообщает в правительство Москвы, ГУВД. По его инициативе стали регулярно проводиться рейды ГИБДД, когда «неотложки» выезжают на вызов в сопровождении милиционерской машины.

«Скорым» стало бы намного легче, если бы в городе появилось больше резервных полос для спецтранспорта. У нас их пока очень мало - только на Кутузовском, Рублевке и на Новом Арбате. И еще надо многократно повысить штрафы для тех, кто не уступает дорогу «неотложкам».

**Виктор ПОПЫРИН,**  
начальник автоколонны № 1 автобазы № 3  
ГУП «Мосавтосантранс»

- Почему у этого локомотива круглые, как иллюминаторы, окна?

Об этом спрашиваю заместителя директора Музея железнодорожной техники МЖД Георгия БРЯДОВА. Увы, ответа на мой вопрос не знают даже специалисты.

О самом же этом локомотиве - тепловозе ТЭ-10 - рассказать могут много. Фирменное ему название - «Стрела». Выпущен был в 1960 году в Харькове.

- Точнее, - говорит Г. Брядов, - строили его к 1958 году - к 41-й годовщине Октябрьской революции. Но работа с самого начала пошла трудно. Применение в опытных образцах различных технических решений - и наших, и иностранных - эффекта не давало: нигде в мире тепловозов такой мощности еще не выпускали. На проекте уже собирались поставить жирный крест. Но вдруг выручила... женщина!

К сожалению, ее имя не упоминается в документальных источниках. Так вот, в 1958 году эта безымянная канувшая в историю женщина, давшая железнодорожникам самый мощный по тем временам локомотив, писала кандидатскую диссертацию. И в ней предложила перспективную схему «машины». Схему применили на ТЭ-10, и локомотив пошел! Уже в 1960 году было выпущено сразу девять тепловозов. Мощность - три тысячи лошадиных сил, максимальная скорость - 100 километров в час.

За рубежом таких локомотивов не осталось ни одного. А на всю Россию всего три. Один из них - в Музее железнодорожной техники МЖД. Это один из нескольких экспонатов, недавно поступивших на запасные пути Рижского вокзала,



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

## ПУТЕШЕСТВИЕ В РАЙ. ПАРОВОЗНЫЙ

где расположен «паровозный рай» МЖД. Вместе с ТЭ-10 еще сюда доставлен электровоз ЧС-2К, сделанный в Чехословакии на заводе «Шкода». Всю свою трудовую жизнь он провел на Московской железной дороге. Его конструктивная скорость - 180 километров в час, мощность - три тысячи лошадиных сил.

- В прошлом году этот локомотив отправили на Ярославский завод на модернизацию, - рассказывает Брядов. - Теперь экспонат как новый. Поэтому историями и легендами обрести не успел. Ну, будем искать...

Зато про другого «гостя», также обосновавшегося в эти дни в музее, уже все выяснили. Это грузовой паровоз Е-2450, или «американец». «Американец» потому, что был по-

строен в 1944 году в штате Филардифия в США. В СССР доставлен по ленд-лизу в 1945 году. На наших железных дорогах работал до 1980 года. Перед тем, как попасть в музей, год «отмывался», еще полгода ремонтировался в депо «Подмосковное».

Эти новинки составили достойную компанию самым различным экспонатам, по которым можно писать весьма подробную историю развития железнодорожного транспорта в нашей стране. О многих из них «МС» уже сообщала в репортаже об открытии самого Музея МЖД года полтора назад. Ну да почему бы и не напомнить? Тем более что с тех пор музей изрядно разросся.

Сейчас число его натуральных экспонатов, начавшееся с 37, составляет уже около пятидесяти. Среди них

12 локомотивов. Грузовой паровоз 0В-841, знаменитая «овечка», - самый старый экспонат. Построен в 1903 году в Брянске. Такие паровозы эксплуатировались до 1960 года. Еще экспонат - грузовой паровоз ЭМ-740-57, построен в 1935 году в Харькове. Всего их было построено около 12 тысяч, а остались единицы. Есть в музее даже и родоначальник одной из самых массовых серий советских локомотивов - машина серии Л. У него уникальное название - «Победа» с не менее уникальным номером 0001. Почему «Победа»? Да потому, что построили его в подмосковной Коломне в сентябре 1945 года. Несколькими годами позднее серия получила литеру Л - в честь ее создателя, известного конструктора Лебедеванского. Серию осваивали по 1956 год включительно, всего было построено 4199 паровозов. Но этот самый первый локомотив Лебедеванского так и остался под своим именем - «Победа». Долгие годы он без устали трудился на Московской железной дороге.

Можно тут увидеть и многие другие уникальные экспонаты, также дошедшие до наших дней в единичных экземплярах. Таковы, например, раритетные вагон-танк, санитарный вагон, вагон-кухня. Или, скажем, пассажирский вагон 3-го класса, построенный в 1903 году вагоностроителями из Коврова. Ах да, есть еще даже специальный вагон-салон, недавно отметивший вековой юбилей. Построенный в 1906 году, этот вагон некоторое время служил для перевозки VIP-персон Российской империи. Потом долго с комфортом возил особо важных деятелей советской эпохи. В таких салонах, оборудованных даже комфортабельной ванной комнатой, ездили, в частности, Берия и Каганович.

Теперь такие вагоны периодически используют для съемок кинофильмов. Но это, очевидно, уже совсем другая история.

**Геннадий АЛЕКСАНДРОВ**

## ЗНАЙ СВОИ ПРАВА СМОЛОДУ

В столичном издательстве «Русское слово» недавно вышел первый в стране школьный учебник «Права человека»

Учебник для учащихся 10-х и 11-х классов создан издательством по заказу Министерства образования и науки РФ, чтобы помочь школьникам ориентироваться в непростой жизни общества. Пособие по новому предмету, который вводится в средних школах, написан коллективом известных авторов, ученых, занимающихся этой проблемой, предисловие к изданию подготовлено известным правозащитником Эплой Памфиловой.

- Возросшее качество жизни человека в нашем обществе предъявляет повышенные требования к образованию. Сегодня школа должна не только

учить детей правильно писать, читать и считать, но и грамотно жить в гражданском обществе, - говорит директор издательства Владимир Вахромеев. - В пособии мы знакомим молодых людей с их правами и обязанностями, стараемся им помочь разобраться, как жить в демократическом государстве, уважать права других и решать споры и конфликты правовыми способами. Содержание курса несет в себе значительный гуманистический потенциал, который может быть использован для воспитания важных личностных качеств человека: уважения к людям разных национальностей и вероисповеданий, миро-

сердия к ближнему. Жизнь каждого человека - это уникальная, неповторимая ценность на земле. Нет ничего более великого на земле, чем человек, уверял в свое время Софокл. И эта точка зрения сегодня не потеряла своей актуальности.

Структура и методика учебника помогают раскрыть основные составляющие элементы прав и обязанностей гражданина. В частности, раскрывается роль международных организаций в защите прав человека в мировом масштабе, разъясняются современные тенденции обучения правам человека в России и за рубежом, исследуются место, цели и принципы обучения правам человека в системе общего образования, дается целенаправленная база системы обучения этого предмета. В книге приводятся первоисточники текстов о правах человека, принятых в разное время и в разных странах, дается их анализ. Схемы, диаграммы, рисунки, словари специфических терминов раскрывают ребятам суть многих сложных вопросов.

**Илья АКИМОВ**