

Жуков О.Г.

Жуков О.Г.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЗАКАЛКА



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ
ЗАКАЛКА

ЖУКОВ О.Г.

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ
ЗАКАЛКА**

Москва
«Печатный дом «Магистраль»
2025

ПРЕДИСЛОВИЕ

Президент РФ Путин В.В. в целях популяризации государственной политики в сфере защиты семьи и сохранении семейных ценностей объявил 2024 год Годом семьи. Страна Россия – это большая, многочисленная, многонациональная семья.

В книге «Железнодорожная закалка» рассказывается о периодах работы и условиях жизни в СССР, России, интересных событиях, произошедших с семьями живущих родителей, рожденных детей, воспитании и учебе, закалке характера, профессиях, должностях, отраслях, достижениях, взаимодействии родственников, людей друг с другом, органами законодательной и исполнительной власти.

Автор считает семьёй Россию, где он родился, прошел большой трудовой путь, получил средне-техническое, затем высшее экономическое и юридическое образование, имея жизненный опыт, правдиво повествует на своём примере о жизни, учебе, службе в армии, вступлении в профессиональный союз рабочих железнодорожного транспорта, создании и расширении своей семьи, работе на железнодорожном транспорте на различных должностях, в профсоюзных организациях, в органах социальной защиты населения, органах государственной власти, даёт оценку, выражает позицию, предлагает интересные решения по вопросам Стратегии реформирования пенсионного законодательства, пенсионной реформы, отдыха и оздоровления детей, работников и ветеранов железнодорожного транспорта, их медицинского обслуживания и обеспечения.

Книга интересная, насыщенная различными событиями, ситуациями, происходившими в нашей стране и за рубежом, легко читается, раскрывает человеческие возможности, взаимоотношения, любовь, дружбу, взаимовыручку, заинтересует широкий круг читателей.

ГЛАВА 1. ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И ЖИЗНИ СЕМЬИ

Семья играет важную роль в обществе. Она является основой для формирования личности, обеспечивает стабильность, понимание, любовь, способствует социализации и передаче культурных ценностей, создаёт эмоциональную связь между членами семьи и обеспечивает психологическую помощь и поддержку в трудных ситуациях. Семья учит человека быть воспитанным, любящим, доверяющим, ценящим, самостоятельным, отзывчивым и сильным духом, закаляет характер, развивает навыки общения и сотрудничества, помогает узнать традиции и обычаи своего народа.

В семье мы получаем основы морали, этики и нравственности, а также учимся решать конфликты и принимать решения. Каждый человек нуждается в самых близких и родных людях, которые всегда поддержат, посоветуют, поймут и простят. Мы должны ценить то, что имеем, потому что жизнь одна и она не бессмертная, ценить каждый момент, проведенный с семьёй, ценить каждое слово любви, услышанное от родителей, и дарить им свою любовь всем сердцем и душой. Семья – это источник защиты, безопасности, развития, чтобы эффективно вести хозяйственную деятельность, защищаться от врагов, оставлять потомство.

Думаю, у каждой семьи есть своя история, насыщенная событиями, делами, решениями, поступками, произошедшими в той стране, местности, где родились, выросли, выучились, выбрали работу, дорогу в жизни, в определенный период времени.

Прежде чем приступить к повествованию событий, позволю немного рассказать историю создания нашей большой семьи из родословной жизни моих родителей Варвары Дмитриевны Жуковой и Георгия Никифоровича Хрипкова, сложенную из маминых и моих воспоминаний.

Начну с весны 1941 года, когда, как и всегда, прилетели птицы, зазеленела трава, яблочные сады утопали в цветах, радуя глаз и одновременно опьяняя своим запахом, во дворах пели петухи, гуси маршировали медленной походкой к пруду. В деревенских дворах шла размеренная жизнь, дети шли в школу, затем помогали родителям пасти коров, овец, лошадей, кормили поросят, гусей, кур, уток, каждому было свое задание по хозяйству.

Мой дедушка Жуков Дмитрий Яковлевич, мамин отец, работал председателем колхоза. Бабушка Жукова Анна Петровна работала по хозяй-

ству в доме, растила детей Васю, Варю, Алексея, Марию. Мамины родители дружили с семьями Хрипковых Дарьи Макаровны и Никифора Ильича, у которых было трое детей: Оля, Георгий, Аня – и Вещиковых Петра Ивановича и вышедшей за него замуж Ани Хрипковой (ставшей Анной Никифоровной Вещиковой).

Варя, только закончившая педагогическое училище, преподавала в сельской школе Орловской области, а Георгий заканчивал учиться. Они, выполняя свою работу по дому, находили время для встреч, говорили о жизни, строили планы на будущее.

Начавшаяся война резко поменяла их планы и взгляды на жизнь. Варя продолжила учить детей в школе, помогала родителям ухаживать за 12-летней сестрой Марией. Брат Алексей с первых дней войны ушел на фронт, а брат Василий с 1936 года уже служил во флоте на линкоре «Марат» и должен был летом 1941 года демобилизоваться, однако война помешала это сделать. В доме еще жила Валентина, жена брата Василия, с 4-летней дочкой Ниной. Георгий, будучи комсомольцем, в 17 лет тоже ушел в армию защищать Родину.

Немцы, войдя к ним в деревню, устроили кровавый и жестокий режим, проводили политику террора, насилия и грабежа. Расстреливали людей за помощь партизанам, если не давали со двора забирать коров, лошадей, другую домашнюю птицу и живность. У одной из матерей с плачущим маленьким ребенком, защищавшую свой дом от разграбления, стали вырывать из рук ребенка, разорвав пополам.

Однажды в дом родителей Вари постучались, открыв дверь, она увидела двух раненых солдат. Их покормили, перевязали и спрятали на печке. Находиться в доме было опасно, на следующий день утром они, поблагодарив хозяев, ушли пробираться к своим.

В один из морозных дней Валентина, придя от своих родных к своей дочери Нине, рассказала моей маме Варе, родителям мужа Анне Петровне и Дмитрию Яковлевичу, что ее просили уйти из дома, так как утром всю семью Жуковых немцы должны будут расстрелять. Она сказала, что пойдет к ним в дом, все расскажет и никуда из него не уйдет. Однако в 3 часа ночи небо озарилось ярким заревом от раздававшихся взрывов снарядов. Послышались пулеметные и автоматные очереди. Это наступала наша Красная армия, освобождая деревню от немцев. Она спасла жизнь большой семьи Жуковых.

В дальнейшем, во время войны и после, по-разному сложилась судьба мамы Вари, ее семьи, отца Георгия.

Варя преподавала в школе, рыла окопы под Вязьмой и ждала с нетерпением окончания войны.

От брата Василия, служившего на линкоре «Марат», в сентябре 1941 года пришло последнее письмо: «Нас переодели в форму красноармейцев, иду защищать город Ленина, вернусь, напишу – нет – берегите дочку Ниночку». Затем пришло письмо – пропал без вести.

Брат Алексей воевал с немцами, был ранен, взят в плен, прошел через концентрационные лагеря смерти «Бухенвальд», «Освенцим», бежал, встретил День Победы, работал затем учителем, директором школы, но рано, в 1968 году, умер от последствий медицинских опытов, проводимых фашистами в лагерях смерти. После войны у него родились три дочери: Тамара, Люба, Лида.

Варя, ее сестра Мария, их родители Анна Петровна, Дмитрий Яковлевич, жена их сына Валентина с дочкой Ниной после войны переехали жить и работать в Москву. Валентина стала работать дежурной по железнодорожному поезду.

Георгий воевал под командованием маршала Катюкова на танке Т-34 с фашистами, был несколько раз ранен, награжден орденом Отечественной войны II степени и медалью «За боевые заслуги». В наградном листе было сказано: «В должности командира танка показал себя смелым, храбрым, мужественным, отлично знающим свое дело офицером. Когда батальон встретил сильный танковый огонь противника, он расстрелял из пушки 2 танка противника типа Т-4, 3 бронетранспортера, уничтожил 2 пушки ПТО, одну пулеметную точку, до 25 солдат и офицеров противника. В этом бою тяжело ранен, но продолжал бой».

Встретились Варя и Георгий снова по окончании войны в г. Москве, жили на железнодорожных путях около ст. Люблино в двухосном вагончике.

16 ноября 1949 года в г. Москве в семье учительницы Варвары Дмитриевны Жуковой и водителя автомобиля Георгия Никифоровича Хрипкова родился маленький мальчик весом 4,6 кг, ростом 54 сантиметра, которого назвали Олегом. Он был долгожданным ребенком и появился на свет в тот же день, когда у отца был день рождения.

Вот этот уютный дом на колёсах и стал моим первым родным местом после рождения. В вагончике стояли печка-буржуйка, которая нас согревала в холодное время года, туалет, ванночка, кухня, душ, кровать на колесах. Жили мы в вагончике уже второй год, когда внезапно загорелся соседний вагон, пожар быстро охватывал рядом стоящие вагоны. Мама успела выбежать на улицу вместе со мной, успев вынести несколько вещей и документы. Отец был на работе, перевозил на грузовой машине дрова с Москвы-реки на деревообрабатывающий комбинат. Когда он приехал и увидел сгоревшие несколько вагончиков, то первым делом справился о жене и сыне, где они могут быть. Мама после пожара прибежала вначале в барак к своим роди-

телям, бабушке Анне Петровне и дедушке Дмитрию Яковлевичу, жившим недалеко от нас, в комнатке 14 метров. Отец, увидев меня на руках матери, обрадовался нашему спасению. Мама рассказала о случившемся директору школы-интерната глухонемых детей, где она работала. Нашей семье дали комнатку 12 метров на втором этаже школы, где мы стали жить дальше.

Школа, где работала мама, была специфичная, здесь учились и жили глухонемые дети, которые либо такими родились, либо, переболев в детстве менингитом, перестали слышать. Этим детям надо было обучать, помимо общеобразовательных предметов, звукам, речи, считыванием слов с губ, умению разговаривать на пальцах с помощью мимики и жестов. Школа располагалась на высоком месте, внизу протекала река Нищенка, впадавшая в Москву-реку. Москва-река была в километре от дома, шириной около 500 метров, ее перегораживала плотина, затем шли шлюзы, по которым корабли и теплоходы плыли дальше вниз по реке. Рядом был расположен Николо-Перервинский монастырь и школа № 1142, куда я ходил учиться с первого по восьмой класс.

Детство мое проходило в разных местах и оставило неизгладимое впечатление. Помню, постель в доме всегда была заправлена, мне доставляло удовольствие срывать и переворачивать покрывало, улыбаясь при этом. Отец на своей грузовой машине часто забирал меня домой от бабушки с дедушкой, баловал, принося сладости в виде пряников и конфет «Мишка Косолапый», «Красная Шапочка». Я был маленьким проказником. Так у бабушки отец оставил на столе спички, а я, не понимая, что может произойти, поджег в сумке под кроватью газеты, залез на кровать, сижу, прыгаю, они задымились, хорошо отец вовремя почувствовал дым, и дело не дошло до пожара. Однажды меня увезли в больницу, поместили на 7 этаже, маму не пускали ко мне. Я смотрел из окна на маму и хотел к ней, плакал, кричал, но никто не реагировал. Тогда я закрыл раковину полотенцем, включил воду, стал ждать, вода в палате стала заливать пол. Медицинская сестра, увидев, что из палаты струится вода, ринулась ко мне. В этот же день я был с мамой дома.

Запомнилось событие, когда я был маленький на руках у мамы, по радиоприемнику «Москвич» передавали сообщение о смерти Сталина, все в стране скорбили, плакали, и я тоже.

Как-то мама разогревала на плитке чайник, я игрался в мяч, и когда мама стала возле стола наливать воду в стакан, я за мячом наклонился возле стола. В этот момент стакан лопается, и кипяток льется мне на голову и за шиворот. Хорошо я болел, был в платке, но закричал как резаный и побежал носиться по школе. Волосы на голове остались, но шрам на левом плече до сих пор остался.

Однажды с мамой пошли на рынок, и я попросил ее купить копилку в виде сидящей собачки. Мама купила мне ее и отошла посмотреть фрукты. В это время какие-то ребята, пробегая, врезаются в меня и разбивают собаку. Моему горю не было предела. Слезы лились рекой, прохожие жалели меня, говорили, что я не виноват, просили за меня купить еще копилку. Хотя было и дорого, но мама вернула мне радость, купив вновь собачку-копилку, в которой я собирал монетки на мороженое и конфеты.

Во дворе школы играл в футбол и хоккей с шайбой, лапту, вышибали мячом команду стоящих ребят и девчат, напильниками делили землю, играли в классики, прыгалки, чижик, городки, прятки, колечко, чеканили мешочек с песком ногой, кто больше. В детстве было проблемой у родителей загнать детей с улицы домой. Однажды, играя в напильнички, имея узкий клочок земли, я случайно попал им в свою ногу через отверстие в сандалике. Поднимаюсь на второй этаж с напильником в ноге и говорю: «мам у меня напильник в ноге». К счастью медики его успешно вытащили, рану дезинфицировали, забинтовали и отпустили.

На берегу Москва-реки отец научил меня плавать в 5 лет, затем с кругом от машины «Победа» самостоятельно переплывал реку мимо плотины, через водовороты и фарватер, где проплывали корабли к шлюзам. Пока я плыл на другой берег, маме рассказали о моем путешествии по Москве-реке. Плыть назад, вижу – мама стоит на берегу, такая маленькая. Думаю, хоть бы ничего не было когда я приплыву. Мама думала, переживая и волнуясь за меня, хоть бы доплыл и не утонул. Наши с ней мечты исполнились, ничего особо не было, но она очень перенервничала, хотя я был, наверно, самоуверен, что круг не сдуется и меня водоворотом не затянет в воду и не понесет на шлюзы. Только во взрослом возрасте можно понять, что я мог сделать, решившись на такой отчаянный поступок.

В 1957 году рано утром я пошел в первый класс к учителю Нине Григорьевне Сметаниной, в красивой школьной форме с ремнем, фуражкой и портфелем. Деревья тогда действительно казались большими, дорога около 1 км длиной. Учился я первые четыре года практически на одни пятерки, даже за успешное окончание первого класса мне и Оле Макаровой подарили книгу «Детская грузинская литература».

12 апреля 1961 года впервые в мире в космос полетел советский космонавт Юрий Алексеевич Гагарин. Увидев это по телевизору, все в стране и мире радовались, а мальчишки, в том числе и я, сразу захотели стать летчиками-космонавтами. Я много читал, брал в библиотеке разные книги, фантастику, приключения, сказки, повести, романы. Порой читал книгу далеко за полночь, не мог от нее оторваться до последней страницы.

Мне нравились книги и фильмы: «Пятнадцатилетний капитан», Приключения Тома Сойера и Гекельберри Финна», «Старик и море»,

«Овод», «Двадцать тысяч лье под водой», «Д'Артаньян и три мушкетера», «Два капитана», «Как закалялась сталь», «Молодая гвардия», «Человек-амфибия», «Кортик», «Мичман Панин», «Чрезвычайное происшествие», «Вратарь», «Спартак», «Волга – Волга», «Цирк», «Тимур и его команда», «Прощайте голуби», «Жажда», «Республика Шкид», «Нетерпение сердца». Фильмы, новости, передачу «Клуб веселых и находчивых», которую очень любил, смотрел на маленьком экране телевизора «КВН» у соседей.

Себе телевизор «Старт 4», в котором был и встроенный радиоприемник, мы купили только в 1964 году, а пластинки крутили на радиоприемнике-проигрывателе «Казань-57». Популярными были тогда песни в исполнении Робертино Лоретти, Леонида Утесова, Иосифа Кобзона, Майи Кристалинской, Ларисы Мондрус, Эдиты Пьехи, Эдуарда Хилия, Людмилы Зыкиной, Марка Бернеса.

В 1957 году в Москве проходил фестиваль молодежи и студентов. В Советский Союз на праздник съехалась молодежь со всех стран мира. Представление, концерт, парад участников с флагами, белые голуби мира, выпущенные в небо, были не только на стотысячном стадионе имени Владимира Ильича Ленина, но и на стадионе «Локомотив» в Люблино. Всем было весело и интересно общаться, пели песни на разных языках и танцевали. В один из этих дней мы с мамой шли по мосту к бабушке с дедушкой. Под мостом проезжал поезд, дымом от паровоза окутывая нас. Мама всегда учила, чтобы не брать ничего у посторонних людей. На мосту нам встретилась большая делегация из Сирии в белых одеждах. Увидев меня, они стали дружелюбно, с улыбкой о чем-то говорить и протягивать конфеты. Посмотрев на них, вспомнив наставления мамы, я отказался, сказав, что не хочу. Несмотря на это, мы тепло попрощались с делегацией и пожелали друг другу счастья, мира и здоровья. По окончании фестиваля вдоль Москвы-реки был грандиозный салют, за которым наблюдали миллионы жителей и гостей столицы.

Дома всегда была еда, приготовленная мамой на керосинке. Однако я, приходя из школы, часто уходил играть с ребятами к бабушке с дедушкой. Там катались на лыжах, санках, горках, ели вкусные суп-кулеш, кашу, вареную и жареную картошку, капусту, моченые яблоки, соленые огурцы, помидоры, белый хлеб с растительным маслом и сахаром, черный хлеб с солью. Порой, катаясь с ледяной горки, приходил к ним домой насквозь мокрый, ноги синие, разувался и грелся возле печки, здесь же сушилась одежда. По улице часто проезжал на телеге старьевщик, который собирал старые вещи и взамен давал разные игрушки, свистульки, пистолетики с пистонами и пугачи. Все ребята приносили старьевщику все, что могли, и взамен были рады игрушкам.

Еще мне нравился праздник встречи Нового года, когда наряжают елку игрушками, конфетами, мандаринами, и под ней стоит Дед Мороз со Снегурочкой с мешком с подарками. На новогодний праздник несколько раз маме в школе давали билеты на Кремлевскую елку в Колонный зал Дома Союза. Там было весело, все дети играли, танцевали, читали стихи возле елки, был концерт-сказка, а в финале всем детям раздавали новогодние подарки.

По весне Москва-река разливалась, и образовывалось много озер. Я вместе с ребятами сколачивал из бревен плоты, и мы плавали с багром по этим озерам. Однажды с другом решили покататься по Москве-реке на лодке, а они были на другом берегу. Друг остался меня ждать на нашем берегу, а я перешел через шлюзы на другой берег, где на берегу были привязаны лодки с веслами. Сев в лодку, я оттолкнулся от берега и стал грести. Лодка отошла от берега, но моих гребных усилий не хватало пересилить течение реки, которое несло меня к шлюзам, где шлюзуются теплоходы. Взрослые на берегу, увидев, что ребенок на лодке не справляется с течением, сели быстро в другую лодку, подплыли ко мне, взяли на буксир, и я благополучно сошел на берег.

Ездили мы с ребятами на электричке от ст. Люблино до ст. Царицыно, где купались в пруду, лазили по стенам недостроенного для царицы Екатерины замка. Помню, лезем все по стене, цепляемся за камни и поднимаемся вверх. Затем глянем вниз, ребята стоят такие маленькие, прыгать нельзя – можно ноги поломать и вот постепенно, понемногу спускаемся вниз. В настоящее время в музей-заповедник «Царицыно» – красивейшее место отдыха с разнообразными деревьями, цветами, фонтанами, дворцами.

Однажды зимой пришел с хоккея с окровавленной ногой, шайба во время игры попала в коленку, кровь пульсировала и не могла остановиться, врачи медпункта в школе, где мы жили, остановили кровь и перевязали. В другой раз обращался я к врачам, чтобы поставили скобки на рассеченную шайбой бровь. Как-то решил ботинок от хоккейного конька заштопать, пока мама была на работе. Взял иголку, нитку, шило, вырезал из искусственной кожи заплатку. Затем, так как игла с ниткой не проходила через ботинок и заплатку, стал шилом пробовать проткнуть все насквозь. В итоге шило прошло внутреннюю сторону ботинка, заплатку и мою ладонь. Картина, когда все нанизано на шиле и острое торчит поверх ладони, для меня была неожиданная. Я стучу через стенку соседке и спрашиваю: «Тетья Нюра, что делать?». Она говорит: «Вытаскивай шило». Я потянул за ручку шило, и оно вышло с ладони. К моей радости, шило, видимо, прошло, не задев ни одной вены, так что не было даже крови.

Зимой порой помимо хоккея много катался на лыжах по лесу свободным ходом, с горок слаломом, огибая деревья либо скользя вниз по лыжне, прыгал через сделанный из снега трамплин. Еще было любимое место катания

на лыжах ниже шлюзов, куда мы переходили по льду с одного берега Москва-реки, на другой, а там были горки и обрывы в котлован высотой 10 метров. Таким образом, получалась горка с 10-метровым трамплином. Мы разгонялись и летели по воздуху, не падая, не боясь, приземляясь внизу порой так, что трескались сзади лыжи.

Мама летом ездила работать воспитателем в пионерский лагерь на все лето, куда брала и меня. Отправляла мама меня и от районного отдела народного образования в небольшой лагерь, состоящий из 5 отрядов на ст. Расторгуево, где я с удовольствием проводил летние каникулы, познавал мир и жизнь. Находясь по возрасту во втором отряде, я играл за первую сборную лагеря по футболу, волейболу, баскетболу, настольному теннису. Однажды, играя финал за 1 место с другим лагерем в футбол, наша команда выиграла со счетом 2:1, я играл в воротах, отразил пенальти в игре, наш второй отряд окружил меня, вручил букет цветов и попросил девочку Лену Гришаеву, с которой у нас была взаимная симпатия, «ну, поцелуйте друг друга». Это был мой первый поцелуй в 12 лет. В пионерском лагере занимался в авиамodelьном кружке, где сами мастерили резино-моторные и кордовые модели самолетов, запускали ракеты, выжигали рисунки на фанере и покрывали лаком, учились ставить на время палатки, разводить костер, участвовали в конкурсах, разучивали и пели разные песни. Отряды и пионеры, победители конкурсов, спартакиад затем награждались в торжественной обстановке на линейке.

Оставили громадное впечатление поездки с бабушкой Аней в Орловскую область на поезде. Поезд везет паровоз, вдоль вагонов от паровоза в окна стеletся дым, ты, дыша и любуясь природой, пьешь чай и испытываешь громадное удовольствие. Ездили мы как в вагоне, так и на площадках грузовых вагонов, видели, как работает паровоз, выпуская клубы дыма, как машинист паровоза на ст. Красная заря, Хомутово дает свистком сигнал об отправлении поезда, принимает в руку жезл от дежурного по станции для движения по перегону дальше. Видимо, тогда у меня затаилась любовь к железной дороге, людям, работающим там, и заветная мечта управлять поездом.

В деревне Раевка, куда мы приезжали к маминому родному брату дяде Леше и его жене тете Полине, мне нравилось возить с ребятами «вязки» верхом на лошадях. Это когда маленькую копну сена цепляют веревкой, закрепленной к уздечке лошади, а ты сидишь без седла, управляя лошадей, довозишь копну до большого стога сена, там ее складывают в огромную копну. Затем поим лошадей водой в пруду, лошадь наклонится, того и гляди слетишь, но держись, обняв ее за шею. Затем с ребятами скачем на лошадях наперегонки галопом по полю. Всегда в деревне просил взрослых, кто приезжал с повозкой на лошади, дать мне распрячь лошадь и попоить ее. Приходилось самостоятельно мне, городскому парню, запрягать и распря-

гать лошадь, одевать, снимать хомут, дугу, оглобли, сбрую, вожжи и приезжать на телеге во двор за сеном или для поездки в соседнее село.

У дяди Леши и тети Полины, работавших учителями в школе, было трое детей: Тамара, Люба, Лида, а также домашнее хозяйство: корова, куры, гуси. Мы вместе с двоюродными сестрами и деревенскими ребятами и девчонками игрались, помогали взрослым по хозяйству. Тетя Полина, подоив корову, всегда давала нам парное молоко, был творог, сметана. Ели мы свой хлеб черный, который бабушка Аня пекла в печке, он был круглый и вкусный. Напечет буханок двенадцать и в мешок. Хлеб долго был мягким, хватало на несколько дней. Тамара, как старшая дочь, помогала маме стирать белье на пруду. Ходили в лес за грибами, которых было много, купались и ловили карасей в пруду. Я лазил по курятнику, собирая свежие яйца. Были у них пчелы и свой мед.

В клуб по выходным привозили кино, зал всегда был полон взрослыми и детьми, все приходило как на праздник. Электричество было от генератора, работавшего на улице. Помню, все с интересом смотрели фильмы «Свинарка и пастух», «Солдат Иван Бровкин», «Иван Бровкин на целине», «Трактористы» и др.

В деревне Ключики, у родственников, доставляло удовольствие вместе с другими ребятами и девчонками брать корову из общего стада, играясь и вместе с тем пася ее по траве, приводить к тете Шуре Прокопович, смотреть, как доится корова, получать и выпивать крынку парного молока или съедать кусок белого хлеба с медом.

Однажды мне поручили коптить сало, я все исправно делал, пока материал для копчения не закончился. Поискав вокруг, чем можно было продолжать коптить сало, нашел рулон рубероида (толи). Подумав, что черный дым рубероида хорошо подкоптит сало, а меня похвалят за сообразительность, продолжил коптить. Принес копченое сало в дом, а меня вместо похвалы отругали любя, ведь понимали, что я не деревенский, а из города. Я тогда навсегда запомнил, что рубероидом коптить сало нельзя.

Как-то бабушка Аня, разговаривая с бабушкой Валею (женой маминого брата дяди Васи), сказала, что в соседнюю деревню Ханино приехал к своим родителям мой папа. Я сказал, что хочу его пойти навестить. Мне дали добро, сказав, только чтобы я долго не задерживался. Деревня находилась в четырех километрах от нас. Я шел по дороге, затем дорога раздвоилась, одна пошла прямо, другая направо. Не зная точно, куда идти, пошел направо и попал в другую деревню Рахмановка. Встретив мужчину из деревни, спросил, как пройти на Ханино, он мне предложил вернуться назад, на развилке повернуть направо, пройти через овраг, и будет моя деревня. Я пошел назад, смотрю, навстречу, запыхавшись, бежит бабушка Валя. Увидела меня и села

на бугор. Бабушка Валя, оценив, что я могу заблудиться, решила меня догнать. Дойдя с ней до развилки, я пошел направо, через овраг самостоятельно, а бабушка Валя, увидев меня живым, успокоилась и вернулась домой.

Я пришел в дом, где жили родители отца: приветливые дедушка Никифор Ильич, бабушка Дарья Макаровна Хрипковы. Здесь жила его родная сестра Анна Никифоровна Вещикова (Хрипкова), ее муж Вещиков Петр Иванович, их дети Коля – 11 лет, Юра – 4 годика, Саша – 2 годика. Рядом с большим домом были огород, пруд, хозяйственные постройки, в которых находились лошади, коровы, поросята, гуси, куры, утки. Стояли телеги, висели хомуты, колеса, плуги, было сено, зерно, картофель. За всем этим хозяйством нужен был уход, забота, трудолюбие, бессонные ночи, любовь и радость жизни. Всех надо было накормить, напоить и спать уложить. Все это было на плечах бабушки Дарьи Хрипковой и Анны Никифоровны Вещиковой (Хрипковой). Им, конечно, помогал Петр Иванович Вещиков, приехавший к ним мой отец. В доме, куда я пришел, был праздник по случаю дня рождения Владимира, родившегося 31 мая и названного в честь князя Владимира, крестителя Руси.

Володя родился в многодетной семье трудолюбивых родителей Вещиковых четвертым сыном после Коли, Саши, Юрия, по гороскопу в год Быка, под знаком Близнецов. Человек, родившийся под этим знаком, подкупает окружающих своим дружелюбием. Энергичность и коммуникабельность накладывается на основательность и упорство Быка. Бык берет себе лучшее, что есть в характере обоих знаков. Многие черты характера маленького Володи, появившегося на свет, заложенные с молоком матери под его звездой, родителями, взятыми им из жизни, будут сопровождать Владимира Петровича Вещикова по долгой самостоятельной жизни. Об этом напишу в продолжении.

В доме были еще гости, все сидели за большим столом с различной закуской, пили, ели, и меня встретил с радостью отец, посадил на колени. Володя тихо спал в кроватке, а родители, родные, гости радовались рождению и желали в своих тостах здоровья, счастья, радости, любви, благополучия, достатка, урожая ему, родителям, братьям, чтобы выросли крепкими, сильными, умными, грамотными и могли самостоятельно, уверенно идти по жизни. Все пожелания, Володя, тихо сопя в кроватке, слушал, и слышал, и в дальнейшем реализовал. Через несколько лет в семье Вещиковых к сыновьям добавились милые сестрички Светлана и Татьяна.

Так состоялась моя первая встреча с родившимся Володей и его братьями. Мы сидели, кушали за столом, играли с ними во дворе, купались с отцом в пруду, смотрели живое большое хозяйство. Отец подарил мне игрушечного мотоциклиста и детскую гармошку. Я был рад этим игрушкам. Стал играть что-то на гармошке, затем подумал, а как она будет играть, если ее окунуть

в бочку с водой. Окунул в бочку и попробовал сыграть. Из гармошки вместо воздуха и звуков полилась вода. Ее затем высушили и привели в порядок. В пруду было глубоко, и я, стоя на пальчиках ног, еле доставал до глинистого дна, помогал себе руками, чтобы не хлебнуть воды. Отец был рядом, он ведь в свое время и научил меня плавать. Поэтому я не боялся воды и плавал по-собачьи, гребя руками и помогая ногами. День прошел быстро, все поужинали и легли спать. Я лег рядом с отцом. Так как мне бабушка Анна Петровна сказала, чтобы я не задерживался, то я встал раньше всех, оделся и пошел на заре по дороге из д. Ханино в д. Ключики. Пели петухи, рядом в 200 метрах была ферма, где доярки звенели ведрами, готовясь доить коров. Придя рано домой, открыл в доме незапертую дверь, где спали бабушка Анна Петровна, тетя Валя. Они, услышав меня, спросили: «Ты что так рано, плохо приняли?». Я ответил, что пришел по их просьбе, не задерживаясь, а приняли меня хорошо, встретился и поговорил с отцом, показал подарки, рассказал, как меня напоили, накормили, погуляли, спать уложили. Рассказал им и о рождении маленького Володи. Я в то время не знал, что в жизни произойдут события, которые помешают на длительное время нашим встречам с родными семьями Хрипковых, Вещиковых.

В деревне Ключики тоже часто ходили по грибы, ягоды, ловили рыбу, купались в пруду, в саду собирали вишню, смородину, малину и яблоки. Здесь я познакомился и подружился с девочкой по имени Катя Кружкова, с которой мы бегали по дождю в грозу, сидели на лавочке, смотрели звезды на небе, рассуждали о жизни. Моя бабушка Аня дружила с ее бабушкой. Однажды бабушки пошли на пруд купаться, а я, увидев на пруду маленьких утят с уткой, поплыл к ним. Доплыв до утят, я стал их окунать в воду по очереди, а мне бабушки с берега стали грозить кулаком: «Ты что делаешь, утопишь малышей». А я им говорю: «Они же сами ныряют в воду, что я с ними сделаю», хотя и прекратил свое занятие. Затем, когда бабушки, Катя шли вместе домой с пруда, я говорю, что, когда вырасту, тоже полечу в космос, как Юрий Гагарин. А бабушка Катина сказала: «Да я ж тебя тогда всего расцелую».

Юрия Гагарина мне первый раз довелось увидеть во время первомайской демонстрации с расстояния 10 метров, стоящего внизу у Мавзолея В.И. Ленина, когда я с Юрой, мужем моей двоюродной сестры Нины, в праздничном настроении проходил в первой колонне по Красной площади с песнями, флагами, транспарантами. Второй раз видел, когда проходил на демонстрации, посвященной Великой Октябрьской социалистической революции 7 ноября 1961 года. Нас с Юрой провожала на демонстрацию бабушка Аня, вставшая рано утром, накормившая нас и обещавшая угостить еще праздничным обедом. У кинотеатра Победа, где мы собирались и начинали движение в 8 утра, я взял в руки древко с Красным Знаменем. Мне еще сказали,

как ты такой маленький понесешь такое тяжелое знамя, отдай его взрослым, а я с гордостью, радостью, не чувствуя усталости, нёс его по улицам Москвы и Красной площади. Ведь меня в апреле 1961 года в музее В.И. Ленина, приняли в пионерскую организацию, в торжественной обстановке повязав красный галстук на шею. А тогда было стихотворение: «Как повяжут галстук, береги его, он ведь с Красным Знаменем цвета одного». На трибуне Мавзолея участников демонстрации приветствовал Никита Хрущев, другие руководители страны и маршалы СССР.

В самом мавзолее я был 2 раза, когда там лежали похороненные руководители нашей страны Ленин и Сталин, а затем только Ленин.

К сожалению, 7 ноября 1961 года, придя домой к 13 часам после демонстрации, вместо праздничного обеда мы с Юрой увидели бабушку Аню, лежащей на полу с чайником, комнату с запахом газа. Мы открыли все двери и окна, бабушку перенесли вдвоем на диван в другую комнату и пошли вызывать скорую помощь по телефону. Не дождавись приезда скорой, сами пошли пешком за ней. Приехавшая к 15 часам бригада скорой помощи констатировала у бабушки смерть.

Большой след в моей жизни оставил спорт. Ведь я был принят в 11 лет вратарем в команду футбольной школы молодежи в Лужниках. Одним из тренеров команды там был Константин Бесков.

Занятия проходили с 18 часов в зале Большой спортивной арены стадиона имени В.И. Ленина, где доводилось прыгать, ловить, отбивать мячи, мне это очень нравилось. В команде складывалось все хорошо, тренер и ребята были довольны моей игрой и работой в воротах. По окончании тренировок, проходя под трибунами внутри стадиона в Лужниках, любовался футбольным полем на 100 тысяч болельщиков и мечтал сюда выйти на игру. Часто смотрел в Лужниках, на стадионе «Динамо» игру команд мастеров и сборной СССР по футболу. Видел красивую игру в исполнении Валерия Воронина, Валерия Лобановского, Олега Блохина, Давида Кипиани, Рената Дасаева, Юрия Семина, Анзора Кавазашвили, Владимира Маслаченко, Льва Яшина, Эдуарда Стрельцова, Муртаза Хурцилавы, Федора Черенкова, Юрия Гаврилова, Виталия Старухина, знаменитый «сухой лист крученый, с углового в ворота» в исполнении Валерия Лобановского. Был я на стадионе в Лужниках, когда играли команды «Спартак» Москва – «Динамо» Киев, «Спартак» Москва – Динамо «Тбилиси», «Спартак» Москва – «Динамо» Москва, сборная СССР – сборная Италии, сборная СССР – сборная Бразилии, сборная СССР – сборная Швеции, а также когда вручали в 1963 году как лучшему футболисту мира «Золотой мяч» Льву Яшину. На играх присутствовали 103 тыс. человек, все горячо болели за свои команды, единое нарастающее дыхание болельщиков перед голом, упущенным мо-

ментом, празднование гола в чаше стадиона смотрелось и слышалось завораживающе. После игры идешь среди огромного количества болельщиков до ст. метро «Спортивная» или «Фрунзенская» плотным строем в окружении солдат, милиции верхом на лошадях, что можно поджать ноги и тебя пронесут до метро. Зимой на стадионе в Лужниках проводили чемпионат мира по мотогонкам на льду, где лидерами были наши чемпионы мира Борис Самородов и Габдрахман Кадыров, которые в упорной, захватывающей борьбе обыгрывали шведов, финнов, норвежцев.

Ну а во дворце спорта Лужники, когда играла сборная СССР по хоккею, любовался мастерством наших хоккеистов, чемпионов мира, Европы и Олимпийских игр Бориса Михайлова, Владимира Петрова, Валерия Харламова, братьев Бориса и Евгения Майоровых, Вячеслава Старшинова, Виктора и Александра Якушевых, Виктора Блинова, Александра Рагулина, Виталия Давыдова, Владимира Юрзинова, Владислава Третяка, хотя болел за команду «Спартак» и приходил на командные баталии великих мастеров. Видел работу знаменитых хоккейных тренеров Анатолия Тарасова, Аркадия Чернышова, Всеволода Боброва, а также комментатора Николая Озерова. Порой после игры приносил в качестве сувенира сломанную клюшку великого мастера либо шайбу, выскочившую за борт.

Однако в команде ФШМ мне не суждено было долго поиграть, так как я учился в школе во вторую смену и занятия заканчивались в 18 часов 15 минут. Приходилось либо отпрашиваться с двух последних уроков, либо сбегать. И вот однажды директор школы Алексей Корнеевич Левадный, которого все в школе уважали и даже боялись, вызвал маму в школу и сказал: «Либо Олег занимается спортом, либо учится в школе». Пришлось заниматься учебой, а в футбол стал играть на первенство г. Москвы за юношеские, молодежные команды «Локомотив» на стадионе Люблино. Тренером команды у нас был Владимир Гаврилович Дворцов, который был игроком, капитаном молодежной команды московского «Динамо», где играл вместе с Львом Яшиным.

Учеба в 5-8 классах «Б» мне давалась легко, учился на четверки и пятерки. Я по-прежнему много читал, мне нравилась литература, история, география, математика, иностранный язык (немецкий), который нам преподавала немка Эрна Августовна Лерх. У меня всегда были отличные оценки, она даже говорила, что у меня баварское произношение немецких слов. Нравился русский язык и литература, который преподавала нам молодой учитель Майя Константиновна, история, любовь к которой привила преподаватель Надежда Степановна. На труде ребята мастерили табуретки, вешалки для одежды, девчонки учились шить и вышивать. Классом часто ходили в походы в Подмоскowie, где располагались в палатках, готовили сами пищу

на костре, пели песни под гитару, рассказывали стихи и истории. Собирали макулатуру, металлолом, какой класс больше. Наш дружный класс собирал почти всегда больше других. На физкультуру бегали к Москве-реке, где сдавали нормативы по бегу, прыжкам в длину, высоту, играли в футбол, волейбол.

Сказать, что наш класс имел примерное поведение, нельзя. Так, однажды, чтобы не смогли писать на доске мелом учителя и ученики, Галя Милюенкова принесла парафин и натерла доску. Пришел директор школы Алексей Корнеевич на урок и спросил: «Кто это сделал?», – однако никто не признался. В наших портфелях и карманах ничего не нашли, так как остаток парафина был спрятан за портретом. Послали потом Галю за керосином, чтобы доску привести в рабочее состояние.

Учились мы во вторую смену в одном классе, и вот однажды, когда на улице стало темнеть, решили включить в классе свет. Полчаса лампочки в классе горели, затем погасли, и манипуляции с выключателем ни к чему не привели. Нашему классу сказали, что все могут быть свободны. Все обрадовались и пошли по домам. Но как же мы все удивились, что свет отключился по воле нашего ученика, который на перемене в выключатель сунул мокрую промокашку. Пока промокашка была мокрая, свет горел, а когда высохла, свет погас, занятия были прекращены.

Класс, в котором мы учились, был на втором этаже, во время перемены в школе был порядок ходить парами по кругу. Наш завуч Ираида Александровна стояла возле дверей и внимательно наблюдала за порядком движения учеников и их дисциплиной.

В 1964 году я вступил в ряды ВЛКСМ (Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи) для более активного участия в жизни школы и класса. Читал и выписывал газеты «Комсомольская правда», «Московский комсомолец», «Советский спорт», «Литературная газета», немецкий журнал «Zeit im Bild» (время в картинах), также интересовался жизнью страны, мира, событиями в мире спорта. В 1965 году мне торжественно в зале Дома Культуры им. Астахова вручили, как и многим другим, паспорт гражданина Советского Союза.

Я, как и все ребята, любил животных, птиц, рыбок. У моих одноклассников, братьев-близнецов Валеры и Вити Клевошиных, дядя гонял голубей. У него их было более 50 штук разных мастей: шпанцири, монахи черные, палевые, лимонистые, китайские голуби, бантастые, воротникастые, почтовые, немецкие и другие. Я часто приходил к ним, кормил, мы поднимали всех голубей в небо и любовались их полетом в стае. Видел, как в гнездах из ячеек рождались птенцы, как они покрывались перьями, как их голуби кормили и затем они становились на свое крыло.

Ездил с ребятами на птичий рынок на ст. 4 километр (Калитники), где продавали одних голубей, покупали других или покупали зерно им на корм. На рынке я увидел много разнообразных рыбок, кошек и собак, которые глазами искали своих будущих хозяев. Во дворе, где я жил, были разные собаки: овчарки на цепи для охраны гаражей, дворовые лайка Пальма и смесь дворняшки с овчаркой Дружок. Двух последних я кормил, играл, гладил, и они отвечали за это мне своей игривой манерой поведения и дружкой. Дружок всегда бежал мне навстречу, радовался и порой своими огромными лапами и весом сбивал меня с ног. Пальма была добрая, ласковая, подходя, виляя хвостом, облизывала мои руки. Дома у меня в дальнейшем были рыбки, попугайчики, канарейки и даже собачка – пудель Герда.

В школе, где я учился, нам часто показывали учебное кино, я с удовольствием, помимо содержания фильма, смотрел за работой киномеханика на узкоплечном кинопроекторе «Украина». Я просил у него произвести зарядку пленки в кинопроектор, подключить всю аппаратуру и самостоятельно демонстрировать фильмы. Мне это нравилось и в дальнейшем пригодились, в какой-то мере стало судьбоносным в жизни.

В 8 классе первый раз, для того чтобы казаться старше, попробовал тайно от мамы закурить сигареты. Это были 1-2 сигареты «Краснопресненские» или «Фильтр болгарский». Даже попробовал, как показывали в военных фильмах, солдаты курили самокрутку, используя для этого сухие листья и газету. От этой самокрутки отказался сразу из-за едкого дыма, резкого кашля, слез, а сигаретами баловался полгода, но не получив радости и удовольствия от курения, бросил эту затею и не курил в дальнейшем.

В 1965 году закончил 8 классов школы и поступил после сдачи вступительных экзаменов по конкурсу четыре человека на место в Московский техникум железнодорожного транспорта имени Ф.Э. Дзержинского на факультет «Электроподвижной состав», где готовили техников электромехаников по ремонту и эксплуатации электроподвижного состава. В сентябре 1965 года вступил в члены профсоюза железнодорожников и транспортных строителей.

Все предметы в техникуме были интересны и познавательны, а преподаватели требовательны. Так, например, преподаватель по черчению и наш классный руководитель Сибирев А. заставил меня 11 раз переделывать на ватманском листе «алфавит», ставя неудовлетворительные оценки, чтобы был определен наклон, толщина букв, расстояние между ними, ведь я хорошо рисовал и первоначально все делал на глазок. Затем, сделав все как учили, получил пятерку, и самому смешно стало за свои первоначальные способности.

На экзамене представил на 7 больших ватманских листах чертеж с расчетами 2-ступенчатого коническо-цилиндрического редуктора, получив пятер-

ку. Запомнились преподаватели по «Технической механике», «Сопромату», «Деталям машин» Борис Михайлович Васильев, по «Электрическим машинам» участник Великой Отечественной войны, Сталинградской битвы Петр Павлович Таран, по «Электроподвижному составу» Всеволод Михайлович Находкин, по физике Воронков Василий Тимофеевич, Электрическим измерениям Юрий Григорьевич Ванчугин. Практически все они приходили и читали нам свои лекции без конспектов, знания предметов у них были превосходными. Мы записывали их лекции, эти знания пригодились на экзаменах, на практике, по жизни.

Были в техникуме токарные полуавтоматические станки, где нас обучали токарному делу, кузница, где обучали кузнечному ремеслу, мы самостоятельно разжигали «гарно», ковали молотки, были практические занятия на электросварочном оборудовании.

В техникуме, помимо технических предметов, хорошо был развит спорт: футбол, плавание, лыжи, легкая атлетика, гимнастика, волейбол, баскетбол. Преподавали Яков Фёдорович Перфильев и Борис Александрович Лукаш. Наша команда «ЭПС» (электроподвижной состав), в которой я играл, уже с первого курса была на первых местах, особенно в футболе, где мы награждались грамотами, кубком. Помню, играли на втором курсе финальный матч на Кубок техникума с командой старше нас на год «Холодильные машины», я был капитаном команды, играл центральным защитником. Была равная игра, шел второй тайм, счет на табло был не открыт 0:0, и вдруг наш вратарь Валера Егоров, решив разыграть мяч, отдает его своему защитнику Вите Морякову, защитник под давлением нападающего откатывает его назад вратарю, мяч перехватывает соперник и забивает гол. Как обидно пропускать такие голы, знают те, кто играет в футбол. Я принял быстрое решение вместо себя в защиту поставить полузащитника Колю Шепилова, а сам пошел в нападение. И вот на последней минуте мяч у меня, я обыгрываю одного соперника, вхожу в штрафную площадь к воротам, бью и получаю сзади по ногам, падаю и смотрю, куда идет мяч. Мяч впритирку со штангой вошел в ворота. Счет стал 1:1, дополнительное время – ничья, в итоге наша команда обыграла соперников по пенальти со счетом 5:4. Кубок достался нам.

В первенстве техникума сильной была команда «вагонников», которая обыгрывала «энергетиков», «тепловозников», «холодильщиков» с крупным счетом. Но с нами за первое место у них так не получалось, шла упорная, равная борьба за каждый метр поля. Счет был равным 1:1, и вот, казалось бы, ничего не предвещающий штрафной удар с нашей половины поля в сторону соперника привел к курьезному голу. Я ударил сильно мяч вперед, он летит по ветру к штрафной площади соперника, бежит за ним наш нападающий, защитник, выскакивает на перехват вратарь, а мяч, ударившись о землю перед

вратарем, перескочив через его голову, влетает в сетку, 2:1. Пока вратарь и защитники ругались, кто из них виноват, мы забили третий гол, выиграли матч 3:1 и с ним первенство техникума.

В 1966 году поехал с дедушкой Димой и двоюродным братом Сергеем в Орловскую область, в Болховский район, д. Сурьянино, снова к маминному брату, моему крестному отцу Алексею Дмитриевичу и его жене Полине Дмитриевне Жуковым. Дядя Леша работал здесь директором школы, а тетя Полина учителем. Там было интересно и весело. Дядя Леша, придя из школы домой, играл вечером для нас на балалайке, тетя Полина, помимо занятий в школе, приготовления еды, рассказывала забавные истории из жизни. Дедушка Дима учил меня правильно косить косой траву, чтобы помогать дяде Леше. Сестры Тамара, Люба, Лида помогали родителям по дому, играли с нами в разные игры.

Вместе с Сергеем построили спортивную площадку и поставили ворота для игры в футбол. У меня был новый индийский кожаный, зашнурованный желтый мяч, которым мы с братом играли на поле. В один из летних дней к нам пришли 6 человек местных ребят и попросили поиграть с нами в футбол. Мы с Сергеем решили играть втроем против шестерых ребят, поставив на ворота сестру Любу. Играя с Сергеем в пас, мы быстро проходили 5 полевых игроков соперника и наносили точный удар по воротам. Когда мы забили 10 гол и счет стал 10:0 мы пошли к своим воротам, чтобы соперник начал с центра поля. Однако ребята, видимо, не захотели больше играть с нами и быстренько убежали домой.

Однажды, захотев мороженого, решил поехать за ним на велосипеде в г. Болхов, который был в 10 километрах от деревни. Вместо сумки взял с собой алюминиевый бидон, чтобы мороженое не растаяло. Купив 5 штук мороженого, я положил его в бидон и повез домой. На улице было около 30 градусов жары, дорога была грунтовая – то в гору, то с горы. Привезя на багажнике бетон, пошел всех обрадовать, что я купил. Однако, открыв бидон, увидел с братом и сестрами молоко, в которое превратилось мороженое.

В этом году проходил чемпионат мира по футболу в Англии, я с удовольствием смотрел матчи с участием сборной СССР. Мы тогда заняли 4 место, проиграв команде Португалии, во главе с легендарным Эйсебио. Первое место заняла сборная Англии, которая обыграла немцев со счетом 4:2, когда наш боковой судья Тофик Бахрамов засчитал гол, отскочивший от перекладки в поле. Затем смотрел товарищеский матч сборной мира, против сборной Англии, в этой игре вместе и друг против друга играли англичанин Бобби Чарльтон и наш вратарь Лев Яшин.

В 1967 году учась в техникуме, пришел в кинотеатр «Молодежный» в качестве ученика киномеханика. Меня согласились взять, а я самостоя-

тельно стал постигать секреты этой профессии, изучать несколько видов кинопроекторов. Затем сдал сложные экзамены по теории и практике в государственной комиссии под председательством Игоря Лисогора на права киномеханика. В этом же году поступил на работу киномехаником в Дом культуры им. III Интернационала, насчитывающий 1200 мест. Старшим киномехаником был Павел Григорьевич Рыбин. Показывать фильмы приходилось в основном по окончании учебы в техникуме на сеансах 18,20 часов, по выходным с утра на 10,12 часов. Заработная плата была у меня 62 руб. 50 коп. в месяц плюс прогрессивка квартальная в этом же размере. Выходило по 83 рубля плюс стипендия в техникуме 20 рублей, итого 103 рубля. Это в то время были большие деньги, ведь инженер получал тогда 120 рублей. В 1967 году я на свою заработную плату киномеханика купил переносной катушечный, трехскоростной магнитофон «Комета», на который я записывал все новые песни артистов эстрады, а также песни с концертов в исполнении любимого моего артиста и барда Владимира Высоцкого.

В 1968 году пришел на производственную практику на Московский локомотиворемонтный завод, осваивая слесарные навыки на моторвагонном подвижном составе ЭР-1 и электровозах ВЛ-8.

На поездную практику в депо Москва-3 нас пригласил настоятельно заместитель начальника депо по эксплуатации Герой Социалистического Труда Петр Матвеевич Панарин. Он просил, чтобы мы не уходили на каникулы, а пришли на поездную практику с 1 июля, а не с 1 августа: поездов очень много, и нас очень ждут. Я и трое моих друзей Саша Михайлов, Саша Московский и Толя Фалалеев с удовольствием приняли решение начать раньше работать.

Первая поездка была с машинистом Николаем Зверевым на электровозе ВЛ19-135, который был направлен после капитального ремонта на обкатку. Мы в техникуме изучали устройство и эксплуатацию электровозов ВЛ-8 и ЧС-2. Этот локомотив мы в техникуме вообще не проходили. Мне машинист поручил заправить электровоз перед отправлением на песочнице песком. Посмотрев на крышу, где обычно на электровозах стоят люки, куда насыпают песок, я их не увидел. Стал смотреть вокруг, где бы они могли быть, а спросить стыдно у машиниста. Затем увидел на колесах ящики, посмотрел и понял – туда насыпают песок. Вход в электровоз был через площадку спереди, машинист осмотрел электровоз внутри, я обстучал колеса и проверил подачу под них песка из песочниц. Нам открыли сигнал, и мы поехали до ст. Москва-Пассажирская-Ярославская, затем до ст. Загорск и обратно до Москвы. Электровоз выдержал поездное испытание после ремонта, а у меня прошла первая самостоятельная поездка.

Машинист-инструктор Иван Ильич Мяснов поставил меня работать помощником машиниста электровоза к машинисту Николаю Звереву. Работали мы на участке Лосиноостровская – Александров, перевоза народно-хозяйственные грузы, в том числе тяжеловесные поезда на электровозе ВЛ-8. Периодически меня брали на участок Москва – Монино, Щелково на сборные и грузовые поезда, а также на пассажирские поезда с электровозом ЧС-2 на участке Москва – Данилов.

На работу я всегда ездил в железнодорожной форме: рубашка с галстуком и фуражка. На Ярославском вокзале всегда садился в последний вагон, электричка трогалась, а я шел по вагонам вперед, так как выходить надо было на ст. Лосиноостровская с первого вагона. Часто приходилось наблюдать такую картину, когда впереди меня по вагону спешили, видимо, безбилетные пассажиры, я доходил до первого вагона, и все смотрели на меня, думая, что я сейчас буду проверять у них билеты. Я же молча стоял в тамбуре и ждал свою остановку.

Машинист практически сразу стал меня подключать к управлению поездом – вначале, когда мы следовали резервом на локомотиве. Я осваивал практику управления электровозом и его тормозами, изучал профиль пути. Затем по очереди, туда или обратно, после пробы тормозов управлял поездом я, а он корректировал меня и давал советы по экономному вождению поезда. Меня такая творческая работа вдохновляла, я самостоятельно управлял поездом, тормозами, соблюдал расписание движения, добиваясь экономии электроэнергии.

Как-то мой машинист заболел, и меня, 18-летнего юношу, поставили к 50-летнему машинисту Валентину Умнову, который постоянно перерасходо­вал электроэнергию на тягу поездов и не верил, что можно экономить. Когда он вел поезд, тормозил на ограничениях скорости, я внимательно смотрел, переживал, что он ведет поезд не так, как мы ездим с Колей Зверевым. На вторую поездку я не вытерпел и сделал Валентину Умнову предложение, чтобы его не обидеть, как можно бы было ехать на этом подъеме, с этим весом поезда, чтобы добиться положительного результата. Он мне ответил: «Ты что можешь водить грузовой поезд?». Я сказал: «С Колей Зверевым мы водили поезда по очереди и всегда добивались экономии электроэнергии». «Хорошо, завтра поедешь ты, а я буду смотреть».

Прицепившись к поезду, получив документы на ст. Лосиноостровская, попробовали тормоза, получили справку ВУ-45 о том, что все в порядке, я сел на место машиниста и повел поезд до ст. Александров. Валентин Умнов внимательно наблюдал за моими действиями по ведению поезда, соединению тяговых двигателей на разных участках пути в зависимости от профиля пути, управлению тормозами. Приведя поезд до конечной станции точ-

но по расписанию, я добился экономии при ведении поезда в 600 квт. час. Назад до Москвы поезд тоже вел я, а машинист смотрел, экономия электроэнергии составила 250 квт. час.

Валентин Умнов, у которого никогда не было экономии электроэнергии, не веря результатам поездки, сказал: «Завтра я поеду сам, а ты мне будешь говорить, где, как, на каком соединении вести экономно поезд, за сколько метров до предупреждения об ограничении скорости тормозить, когда отпустить тормоза, чтобы скорость вместо нужных 40 не снизилась до 20 километров в час, посмотрим, что получится». И вот я, молодой помощник машиниста, практикант, обучаю опытного машиниста, как вести поезд, используя рельеф местности, как умело, чувствуя тормоза, соблюдать установленную скорость, график движения, при необходимости использовать связь с диспетчером и дежурным по станции.

Приведя поезд, машинист сам пошел посмотреть, какое количество электроэнергии он израсходовал. Его удивлению не было предела, когда он увидел, что сэкономлено 200 квт. час. Он поблагодарил меня за советы, вел поезд назад в Москву и опять сэкономил 100 квт. час. электроэнергии. Я затем вернулся в локомотивную бригаду к своему машинисту Коле Звереву, а у машиниста Умнова на стенде результатов поездки появилась экономия электроэнергии красным цветом. В этом, я думаю, была и моя заслуга.

Однажды меня вызвали в выходной день в поездку с машинистом Николаем Степановым. От ст. Лосиноостровская до ст. Александров поездка прошла нормально, а вот на обратном пути дежурная по переезду обнаружила в третьем вагоне с хвоста, у двухосного вагона излом коренного листа рессоры, что могло привести к аварии или крушению. Наш поезд остановили на главном пути ст. Софрино. Машинист меня спросил: «Ты знаешь, что делать?» Я сказал, что на технических занятиях нам рассказывали о подобных случаях и надо смотреть конкретно, что случилось.

Взяв разводной ключ, я побежал в хвост состава, а это километра полтора, чтобы посмотреть, что произошло, что можно сделать. У помещения дежурного по станции мне дали струбцину, и я продолжил бежать до места. Прибежав, я одел струбцину как хомут, обхватив коренной лист рессоры, закрутив на ее концах гайку на болт. Затем решил ударить по струбцине, чтобы попробовать, как она закрепилась. Струбцина от удара немного повернулась. Решив, что она слабо зажата, я стянул концы струбцины максимально близко и повторил попытку закрепления. Струбцина мертво стояла на месте, обхватив сломавшуюся рессору. Я записал номер этого вагона и побежал к машинисту.

Дежурная по громкой связи кричит: «Помощник, не забудь записать номер вагона». Прибегаю, а дежурная по станции по радиосвязи спраши-

вает машиниста: «Машинист поезда 2042, вы можете ехать?». Он в ответ: «Сейчас спрошу помощника, Олег можно ехать?». Я, прибежав с конца состава, сделав свою работу, ответил: «Я закрепил рессору и можно ехать». Машинист дежурной по станции: «Помощник сказал, можно ехать». Дежурная: «Ну я открываю вам сигнал». И вот загорается зеленый светофор, машинист стал набирать скорость 30, 40, 50, 60 км. час. А я ему говорю: «Тише, тише».

Так я ехал, переживал всю дорогу, пока благополучно не доехали до станции Лосиноостровская, за вагон, который я видел, устранял неисправность, ведь мог попросить отцепить вагон от поезда. Это было, наверно, первое мое самостоятельное, оперативное, ответственное решение, связанное с безопасностью движения, о продолжении следования поезда.

Два других случая произошли при следовании в Москву с грузовыми поездами вместе с машинистом Колей Зверевым. В первом случае мы вели тяжеловесный грузовой состав, превышающий на 700 тонн нормативный вес поезда. Перед станцией Загорск мы встретились с идущим навстречу по соседнему пути пассажирским поездом, который передал по рации нам и дежурной по станции, что в хвосте нашего состава вышли за габарит бревна, и что они чуть не задели пассажирский поезд. Нас тут же взяли на боковой путь ст. Загорск, чтобы устранить нарушение габарита.

Я побежал в хвост поезда к тому вагону, из которого торчали бревна. Сам бегу и думаю, как буду эти бревна ворочить, ведь надо будет снимать напряжение в контактной сети. Прибежав, увидел, что там уже три человека находятся на вагоне и заканчивают устранять негабарит, закрепляя бревна. Мне они сказали, что уже все сделано, негабарита нет, можете ехать дальше. Я записал номер вагона, прибежал в кабину к машинисту, доложил об устранении негабаритного груза в вагоне. Но в связи с тем, что наш вес поезда превышал норматив на 700 тонн, мы на подъеме самостоятельно не сможем вытащить состав со станции.

Машинист доложил об этом дежурной по станции, нам выделили тепловоз в голову для совместного вытаскивания поезда и продолжения движения. Мы опробовали тормоза, стали двойной тягой тянуть состав на подъем до следующей станции. У нас электровоз стал буксовать при наборе скорости, у тепловоза из сопла вместо дыма искры посыпались. Вместе мы вывели грузовой состав до следующей станции Хотьково, тепловоз там отцепили, далее мы продолжили путь самостоятельно.

Другой случай произошел с грузовым поездом на ст. Заветы Ильича после торможения по пл. Правда для ограничения скорости движения до 40 км. час, отпуска тормозов и дальнейшего следования по ровному участку пути. Внезапно стало падать давление в тормозной магистрали, машинист, увидев

это, поставил кран машиниста в перекрышу, без питания. Тормоза в поезде экстренно сработали, и мы остановились. Я взял разводной ключ и побежал вдоль состава смотреть, что и где произошло.

Оказалось, в двухосном вагоне после торможения, а затем отпуска тормозов прорвало воздухом трубку от тормозной магистрали к воздухораспределителю № 270. Я перекрыл кран от общей тормозной магистрали к воздухораспределителю, чтобы отключить этот вагон, выпустил воздух из тормозных цилиндров, чтобы тормозные колодки отошли от колес вагона, записал номер вагона и побежал к машинисту. Смотрю, он мне навстречу бежит и спрашивает, что я сделал. Я быстро доложил, что сделано, что можем ехать. Вместе добежали до электровоза, опробовали тормоза и продолжили ведение поезда, доехав благополучно до конечной станции.

Хорошее знание устройства электровоза, его силовой схемы и цепи управления, тормозов были заложены, как я уже говорил, в техникуме преподавателями, техническими занятиями, а также совместной теоретической подготовкой и обменом мнением о возможных неисправностях с моими друзьями, с которыми я пришел на практику в локомотивное депо Москва – 3: Сашей Михайловым, Сашей Московским, Толей Фалалеевым. Мы в месяц делали 23-24 поездки, получали 130-170 рублей, делились впечатлениями, получали удовольствие от трудной, круглосуточной, но интересной работы.

В 1969 году я с отличием защитил диплом, получил средне-техническое образование. По окончании техникума с мамой слетали самолетом в Сочи на 2-х недельный отдых, жили на Живописной улице в квартире возле Черного моря. По распределению, я пришел на работу в локомотивное депо Москва пассажирская Курская. В этом депо я стал работать помощником машиниста электровоза на главном южном и восточном направлениях. Меня ставили к разным машинистам Юре Кольцову, Николаю Васильеву, Анатолию Романову, с которыми, я набирался опыта, изучал рельеф пути на маршрутах, техническо-распределительные акты станций, расположение сигналов, скорости движения, совершенствовал знания на технических занятиях. Пассажирские поезда мы водили на участках Москва – Скуратово и Москва – Владимир, хотя поезда шли дальше на юг, либо на восток, ведомые другими локомотивными бригадами.

В ноябре 1969 года меня призвали на военную службу в Советскую армию, где я принял присягу Родине – Союзу Советских Социалистических Республик. Службу я начал курсантом в учебном подразделении, где обучали моей воинской специальности полгода. Здесь мы прошли хорошую школу обучения, сержанты нас гоняли по полной программе, отбой, подъем нам делали по 10-12 раз на время, или пока горит спичка. Кровати были

двухъярусные, при подъеме за 45 секунд необходимо было быстро одеться и встать в строй. При отбое за 35 секунд необходимо раздеться, уложить форму, ремень и лечь в кровать. Последние вставшие в строй курсанты получали наряды вне очереди, шли либо на кухню чистить картошку, либо заниматься уборкой казармы вместе с нарядом. На плацу нас строили, и мы с песнями ходили строевым шагом, приветствуя сержантов. Утром с голым торсом выбегали на улицу, километр бежали по плацу, затем была зарядка, турник. За стол в столовой садились по 10 человек, ставился чугунок с кашей, с супом. Тот, кто был ближе к чугунку, делил еду, как разводящий, на 10 человек, и мы быстро ели. Затем следовала команда, «встать, строиться выходить», компот порой допивали на ходу. Интересно проходили занятия в классе, в поле на полигоне, где нам рассказывали о военной технике, научили ей пользоваться, делать расчеты и расшифровки.

Во время проведения внезапных учений мы с отличием выполнили поставленные перед нами задачи: выезд в местность сосредоточения, развертывание аппаратуры и готовность к работе, определение местоположения целей противника, передача координат целей для их уничтожения.

В учебном подразделении служили ребята из разных уголков Советского Союза. Среди нас были курсанты из Белоруссии, Украины, Киргизии, Молдавии, Грузии, России, Узбекистана, Латвии, Литвы, Эстонии. Мы все были одного призыва, держались друг за друга, слушаясь сержантов и офицеров во время учебы по нашей воинской специальности, ведь из нас готовили младших командиров, которые затем будут сами обучать солдат. Практически все из нас имели общее среднее и средне-специальное образование, однако разный уровень физической подготовки. Мне с учетом моей спортивной подготовки легко давались занятия на турнике, кроссы, полоса препятствий, отжимания, в результате я был избран спорторганизатором. Да и обучение воинской специальности проходило гладко с учетом моих технических знаний и работы на железнодорожном транспорте.

Запомнился наш заместитель командира взвода старший сержант Александр Максимов, который был требовательным, хорошо знающим военное дело, умело и доходчиво передававшим свои знания нам, молодым курсантам. Он научил нас оперативно вставать после сна, делать быстро отбой, подъем, спрашивать правильно разрешение войти или обратиться, как правильно отдавать честь с головным убором и без него, приемам строевой подготовки с оружием и без него. Мы выучили, что нельзя спрашивать «Можно войти», «Можно обратиться» а нужно «Разрешите войти», «Разрешите обратиться». Если ты без головного убора, то руку к голове не прикладывают при отдавании чести старшему по званию. С практическим интересом изучали устав гарнизонной и караульной службы, обязанности часового, разводя-

щего, начальника караула, затем самостоятельно несли караульную службу часовым, разводящим. Запомнились: суточное дежурство по части, кухне, когда нужно начистить две ванны картошки, помыть горы посуды, столовую, нарезать хлеб, масло, самостоятельная подготовка в ленинской комнате, подшив воротничков, чистка бляшки на ремне, сапог, оружия и техники после стрельб, методы химической защиты, строевая подготовка.

В клубе части нам показывали фильмы, а я, сказав сержантам, что имею права киномеханика, иногда помогал работавшему там киномеханику. Однажды киномеханик уехал в отпуск, и внезапно для офицеров необходимо было срочно показать фильм о проходивших учениях на полигоне. Меня вызвали помочь это сделать. Дали офицера в кинобудку для охраны, и я показал фильм о современных методах ведения боя, новой технике, поступившей на вооружение, и ее использовании для поражения противника, за что получил благодарность.

Занятия с сержантами по технической и физической подготовке пригодились нам в дальнейшем в нашей военной службе при внезапном проведении на рассвете по приказу командира части учебных сборов, похода, учений.

Больше всех за эти полгода службы в учебном подразделении мы дружили с грузином Элгуджей Баришвили, киргизом Болотбеком Рыскуловым. Затем по окончании учебки нас в звании младших сержантов, направили для продолжения службы в линейные части, в разные точки нашей страны. С Элгуджей мы дружим до настоящего времени и поздравляем друг друга с праздниками.

Меня и еще четырех младших сержантов самостоятельно отправили к месту нашей дальнейшей службы в Белорусский военный округ. Поездом утром мы приехали в г. Москву, а на вечер мы взяли билеты до г. Минска. Так как среди нашей пятерки трое были москвичи, то у нас появилось несколько часов до поезда, чтобы заглянуть в родной дом. Двое других наших товарищей решили погулять по столице и затем встретиться с нами в вагоне поезда. Побывав в родном доме, пообщавшись с родственниками, вечером я был уже у вагона поезда Москва – Минск. Все ребята с хорошими впечатлениями сели в поезд и поехали далее, до пункта назначения.

Приехав в часть мы узнали, что это еще не окончательное место нашей службы. Меня и еще одного сержанта отправили в г. Брест, трое других были направлены в другие места службы Белорусского округа.

На следующий день утром мы прибыли в воинскую часть г. Бреста. Наши подразделения уже были на учениях в Ленинградской области. Через пять дней мы с сержантом и сопровождавшим нас старшиной сверхсрочной службы Брокером, выехали в линейную часть. Прибыв в часть на полигон, где она располагалась мы были распределены в свои подразделения. Мне,

младшему командиру, дали в подчинение отделение солдат, служащих уже от полугода до полутора лет. В целом на военном полигоне нашей воинской части, его подразделениям были поставлены боевые задачи.

Все солдаты, командиры, техника были развернуты на боевом дежурстве в окопах, машинах на полигоне. Мне было доверено быть на передовом посту предупреждения. Я расположился в окопе, передал свои координаты и стал ожидать действия противника. В этот момент ко мне в сопровождении подполковника, через окоп пришли 10 человек офицеров в звании капитанов, майоров. Ко мне обратился подполковник в приказном тоне: «Товарищ младший сержант, покиньте это место расположения и перейдите в другое место».

Я, понимая, что передо мной военный офицер выше меня по званию, но вместе с тем получив задание от своего командования, ему ответил: «Товарищ подполковник, а вы мне не командир, поэтому я не буду выполнять вашу команду». Он мне в ответ: «А кто твой командир?». Я ему ответил: «Старший лейтенант Опаров». Подполковник попросил меня по радиосвязи связаться с непосредственным командиром и объяснить ситуацию. Я доложил старшему лейтенанту о том, что какой-то подполковник приказывает мне покинуть мое расположение, которое уже имеет топопривязку к местности. Он сказал, что сейчас приедет и разберется. Приехав, осмотрев место, переговорив со мной, с подполковником, он мне дал приказ немного сдвинуть мое расположение.

На следующий день наш старшина сверхсрочной службы, участник Великой Отечественной войны, Дёпов на полевой кухне с котла дал мне двойную порцию гречневой каши за позицию, которую я отстоял. Учения проходили около трех недель. На полигоне мы последовательно выполняли поставленные перед нами задачи. Вместе с тем находилось время и для спорта. Наш командир части Виталий Харсеев любил играть в футбол, в молодости он выступал немного за армейцев Ростова. Договорившись с командирами других воинских частей, было решено провести турнир по футболу. В нашей команде функции правого защитника выполнял наш командир взвода старший лейтенант Опаров, я играл на месте правого полузащитника, командир части Виталий Харсеев, он же капитан команды, играл центрального полузащитника. Понятно, что все матчи мы проводили без тренировок, практически с листа, однако показывали неплохое взаимодействие, технику владения мячом, тактику предложенную командиром. В итоге мы заняли второе место, имели хорошее настроение, еще больше узнали друг друга помимо воинской службы.

Наша воинская часть добилась по результатам учений оценки «отлично». Командир части тоже отметил профессиональное мастерство, выучку, взаимодействие офицеров, сержантов, солдат. Мне было присвоено очеред-

ное воинское звание «сержант», меня назначили заместителем командира взвода, объявлен отпуск на 10 суток без дороги. Погрузившись в вагоны вместе с техникой, мы отправились к месту основного расположения в г. Брест. Проезжая через г. Тулу, мне кто-то предложил поехать в отпуск прямо отсюда. Я сказал, что прибудем в г. Брест, и оттуда в парадной форме проследую в г. Москву.

Прибыв в г. Брест, поставив технику в ангары, стал ожидать оформление объявленного отпуска. Однако в связи с полученной срочной телеграммой всей части было предписано никого не отправлять в отпуск, так как нас ждала новая командировка с открытой датой выезда в две различные точки на карте.

Я пришел к командиру взвода, командиру части и попросил отпустить все же меня в отпуск, объяснив сложности будущей возможной командировки, ее длительности, рисков, дав честное слово приехать в часть по первому зову.

Согласившись с моими доводами, оценив действительные возможные последствия, мое обещание, мне была выписана отпускная записка на 10 суток. Приобретя билет на поезд, я на следующий день с утра в парадной форме был в г. Москве. Встав на воинский учет в центральной комендатуре на Новой Басманной улице, поехал домой. В 12 часов встретил возле дома маму, обнял, поцеловал, она от радости расплакалась. Вечером к 19 часам дома собрались родные встретиться со мной, поговорить. Сели за стол, начали ужинать, и вдруг звонок в дверь. Пришла срочная телеграмма, в которой было сказано: «Срочно прибыть в часть». Мама в слезы, что случилось, что делать. Я, чтобы ее не расстраивать, не стал говорить истинную причину моего срочного возвращения в часть, сказав, что так надо. Сев в такси, поехал в комендатуру сниматься с учета, затем на Белорусский вокзал. Мне еще сказали, зачем я вставал на воинский учет. Я ответил, что не предполагал такого развития событий. Рано утром на следующий день, прибыв в часть, увидел, что наше подразделение грузит технику в вагоны и вечером отправление.

Место командировки, правда, было совсем другое, чем первоначально предполагалось. Прибыв на место, первоначально расположились в казарме, затем выехали на полигон. Учения проходили в течение двух месяцев, порой в метель, мороз под 40 градусов. Двое молодых солдат, грузин Малхаз Нозадзе и ефрейтор Цицкишвили, чуть не замерзли на боевом посту в окопах. Вовремя приехали за ними на машине, сменили, напоили горячим чаем. Они недавно прибыли в часть, плохо говорили на русском языке, с их слов, сказанных в шутку, «поймали в горах и отправили служить в армию». Мне приходилось их обучать русскому языку и военному делу. Они меня научили некоторым словам на грузинском языке. В нашем подразделении служили водители: молдаване Ваня Вачев, Ваня Мокану, Боря

Фиштик, Ваня Руссу, армяне Размик Сукиасян, Арутюнян, узбек Курбанов, автомобили которых всегда были в исправном состоянии. Были еще два узбека Туйчи и Умаров, которые всегда угощали зеленым плиточным чаем. В подразделении служили еще белорусы: ефрейтор Моцар, старший сержант Леонович, сержант Конышев, белгородцы: сержанты Гена Тельбуков, Толя Кривошапов.

Хотя все мы были собраны из различных уголков Советского Союза, нас объединяла дружба, выполнение воинского долга, сплоченность, взаимовыручка. Результатом всего этого было успешное выполнение нормативов развертывания на полигоне, обнаружение целей противника, передача их координат другим подразделениям для уничтожения и отличная оценка.

По окончании учений мы вернулись в полном составе в г. Брест. Отдельные солдаты и сержанты демобилизовались по окончании срока службы, другие продолжили ее. Мне было присвоено очередное воинское звание «старший сержант», командир части направил домой благодарственное письмо, мне выписали вновь отпускную записку на 10 суток за не использованный ранее отпуск.

О воинской службе, достигнутых результатах в боевой и политической подготовке я много раз писал в газету Краснознаменного Белорусского военного округа «Во славу Родины». Одна из статей «В поле по нормативам» была помещена в газете на первой полосе, правда, под псевдонимом старший сержант Олег Журный, так как в этом же номере была моя вторая заметка уже с моими данными и фамилией.

Прибыв в г. Москву, я вновь встал на воинский учет в центральную комендатуру и к радости мамы прибыл в отпуск домой. Время отпуска пролетело быстро в общении с родственниками, друзьями, походами в кино, театр, парк, на природу.

На 10 сутки моего отпуска пошел утром в комендатуру сниматься с учета и вечером отправляться в воинскую часть. Однако в комендатуре находился военный патруль во главе с майором и двумя курсантами. Он попросил меня подойти, предъявить отпускную записку. Подойдя к нему, представившись, я отдал ему военный билет и записку. Майор, оглядев меня со стороны, обнаружил у меня сзади под фуражкой волосы, по его мнению, большей длины, чем положено. В итоге вместо снятия с воинского учета у меня за нарушение формы одежды забрали отпускную записку, предложили прийти сюда через полтора часа.

Придя через полтора часа, я увидел на территории комендатуры около 40 человек солдат, сержантов. Поговорив с ними, что с нами будет, узнал, что с нами займутся строевой подготовкой, затем отпустят с отметкой в увольнительной или отпускной записке, за что были задержаны в г. Москве. В это

время мы все увидели, что на плацу подполковник занимается строевой подготовкой с офицерами в звании лейтенанта, капитана, майора, видимо, тоже, задержанными за нарушения формы одежды, как и мы.

Оставив на плацу офицеров, подполковник подошел к нам. Увидев меня, как старшего по званию, обратился ко мне: «Товарищ старший сержант, построите всех и доложите мне, пока я закончу занятия с офицерами». Я, построив солдат и сержантов на территории комендатуры, скомандовал «Равняйся, смирно!», пошел доложить подполковнику. Он, приняв от меня рапорт, скомандовал «Вольно» и стал давать заключительные указания офицерам. Я, вернувшись к строю, повторил команду «вольно». Два человека пожаловались из строя мне на имевшуюся болезнь желудка и кашель. У меня тоже першило в горле, но я не думал об этом заявлять. Распустив офицеров и подойдя к нашему строю, подполковник спросил: «У кого есть жалобы?». Двое солдат сказали о своих болезнях, я, подумав, тоже сказал, что у меня болит горло. Нам было приказано выйти из строя, и направили в помещение к подполковнику медицинской службы на обследование. Остальные строем направились на плац заниматься строевой подготовкой.

Придя к подполковнику медицинской службы, мы доложили о своих жалобах. Он дал нам термометры и стал ждать результаты. Оказалось, что у всех нас была температура 37,3-37,6 градусов. Он приказал одному из нас пойти забрать наши увольнительные и отпускную записку. В результате нам вернули наши документы без отметок о задержании, продлили отпуск по болезни еще на 7 дней и отпустили домой. Остальные под руководством подполковника продолжили в течение часа занятия строевой подготовкой. Как гласит русская пословица, «Не было бы счастья, да несчастье помогло», мне благодаря мелочному задержанию патруля предоставили еще 7 дней отпуска.

Прибыв в часть после 17 суток отпуска, продолжилась моя воинская служба. Наша часть располагалась в казематах на территории Брестской крепости, в которых проходила героическая оборона в годы Великой Отечественной войны. Здесь проходили занятия по физической, военно-технической, строевой подготовке, выезжали на полигон для практических занятий и огневой подготовки. Ходил в караул разводящим, охранял свои военные объекты, а также меня направляли в гарнизонный караул начальником патруля, помощником начальника караула.

В казарме и на других объектах, где мы жили, охраняли, были таблички о том, что здесь в годы войны сражались с врагом защитники Брестской крепости. В крепости в так называемую «Подкову» много раз попадали немецкие реактивные снаряды, однако потолок, стены не треснули, только расплавленные капельки кирпича на потолке напоминали о тех событиях.

В один из дней мы встали все по тревоге, сели в машины, совершили марш-бросок и оказались на полигоне в Гродненской области. Расположились мы в палатках в лесу, нам была поставлена боевая задача, которую мы стали выполнять с учетом обновления кадрового состава военнослужащих. Возле наших палаток один из солдат поймал несколько змей-медянок и засушил их. Я, однажды передвигаясь по лесу, вышел на опушку, взглянул под ноги, увидел больших девять змей-гадюк, греющихся на солнце в виде кругов. Мой сапог как раз попал в один из этих кругов. Я от неожиданности замер, затем, перепрыгивая через живые кусающиеся круги, побежал 300 метров до наших палаток искать нашего солдата-змеелова. Быстро найдя солдата, мы вдвоем побежали ликвидировать возможные негативные последствия от нашествия змей. Но видимо, наш быстрый бег спугнул нежданных гостей, и они ушли, больше нас не беспокоя.

Наш замполит подполковник Кармазин, узнав из разговора со мной, что я имею права киномеханика, поручил мне в лесу построить лавочки, экран для солдат и направил в город Гродно за фильмами, почтой, газетами. С удовольствием взявшись за дело, построил лесной солдатский кинотеатр, мне дали киноаппаратуру, я стал привозить и показывать новые фильмы, а также популярный киножурнал «Фитиль». Наш обновленный воинский состав успешно выполнил боевую задачу, а солдаты, сержанты и замполит благодарили меня за оперативное и качественное выполнение поручения.

По приезду к месту постоянной дислокации мы стали готовиться к параду по случаю открытия 25 сентября 1971 года Брестского мемориала. В этот день с утра мы были в парадной форме, построившись в колонны, направились к месту парада. На торжественное открытие мемориала приехало много гостей и участников обороны Брестской крепости, жителей города. Среди них: маршал Советского Союза Чуйков В., Машеров П.М. (первый секретарь компартии Белоруссии), писатель, рассказавший об обороне крепости Смирнов С., участники обороны крепости майор Гаврилов П., Матевосян С., Клыпа П. и другие.

Вечный огонь на мемориальном комплексе героям – солдатам и офицерам бессмертного гарнизона, погибшим на поле боя 22 июня 1941 года и в другие дни обороны, зажёл Пётр Машеров, затем к мраморным и гранитным плитам с фамилиями было возложено море цветов.

Нам по окончании парада вручили благодарность за помощь в открытии Брестского мемориала и дали увольнительные записки в город.

Осенью 1971 года мне дали 30 человек молодых солдат для обучения. Все они были слабо подготовлены физически, кто на первом круге по стадиону, кто на втором выдыхались и не могли бежать, на турнике болтались как сосиски, практически мало кто мог сделать поднос ног к перекладине, подъем пе-

реворотом, выход силой. Приходилось личным примером показывать и рассказывать нормативы, которые необходимо выполнить на оценку «хорошо» и «отлично».

Помимо физической подготовки занимались с молодыми солдатами строевой подготовкой, изучением устава гарнизонной и караульной службы. В казарме они стали поочередно дежурить дневальными на посту. Однажды, встав среди ночи, увидел, что дневальный спит в одежде на своей кровати. Подойдя к дневальному, разбудил и объявил ему за нарушение устава наряд вне очереди. Утром все построились на плацу, однако этого дневального не было в строю. Послал солдата за ним в казарму, чтобы тот привел его в строй. Дневальный, прибежав в строй, сказал мне, что «не хочет идти на завтрак». Ему было сказано, что в армии все идут в столовую вместе строем, и если кто не хочет кушать, то отдает свою порцию другому солдату. Мои занятия и советы были правильно восприняты солдатами.

Мне через 10 дней дали дембельскую работу оформить учебный класс методическими пособиями по нашей военно-учетной специальности для нашего подразделения. А молодых солдат отдали для дальнейшей подготовки в распоряжение старшины сверхсрочной службы. Я в течение двух недель оформил полностью помещение ученого класса наглядными пособиями, схемами, расчетами, рисунками, необходимыми для обучения военнослужащих.

В связи с подписанием 23 сентября 1971 года министром обороны СССР маршалом Гречко А.А. приказа об увольнении из вооруженных сил СССР в ноябре – декабре отслуживших воинскую службу солдат, матросов, сержантов, старшин наш командир части подписал в ноябре приказ о моем увольнении из вооруженных сил. Меня, правда, он уговаривал остаться командиром взвода, поучившись немного, получить звание «младший лейтенант». Я сказал, что у меня уже есть профессия, пойду на свою любимую железную дорогу водить поезда. Он поблагодарил меня за отличную воинскую службу, отдав по моей просьбе свою полушерстяную гимнастерку и штаны, в которых я демобилизовался и прибыл домой в Москву. На груди были высшие знаки отличия: «Отличник Советской Армии», «1 класс» по военно-учетной специальности, «ВСК-1» (военно-спортивный комплекс – 1).

Прибыв в Москву после окончания службы в Советской Армии, стал постепенно осваивать гражданскую жизнь. Ходил по улицам города, встречался с друзьями, был на эстрадных концертных программах, в театре на спектакле, на хоккее, плавал в открытом бассейне «Москва» на Кропоткинской.

В один из дней решил пойти к своим друзьям-киномеханикам, в Дом культуры им. III Интернационала посмотреть новый фильм и поговорить с ними. Смотрел из кинобудки фильм, помогая при этом ребятам заряжать пленку в кинопроектор КПТ-3, периодически менять электрические угли,

осуществлять переходы на другой кинопроектор по окончании очередной части фильма. Мои знания и умения киномеханика были не забыты после армии. По окончании киносеанса я услышал слабые звуки музыки, доносящиеся через стены. Спросил у ребят, что за концерт проходит в малом зале клуба. Мне сказали, что начались танцы. Попрощавшись с друзьями, решил сходить на танцы и посмотреть вживую, как и кто танцует, под какую музыку, в чем одет. Хотя я и любил музыку, эстрадные песни, это было мое первое посещение танцев, так как до этого меня интересовали спорт, учеба, работа.

Пристроившись к ребятам и девчонкам, стоявшим вдоль стенки зала, в котором проходили танцы, стал смотреть на танцующие пары и на тех, кто стоял в ожидании приглашения. Мое внимание привлекли две красивые, стройные, похожие друг на друга, с одинаковыми прическами девушки. Причем они обе хорошо танцевали, весело общались. Мне приглянулась одна из них, и я решил пригласить ее на танец, когда она будет свободна. Началась знакомая медленная музыка, я пошел навстречу к ней и пригласил на танец. В моем первом на гражданке танце я почувствовал еще ярче, красочнее звучащую музыку, увидел и ощутил рядом с собой девушку, которая умело и легко танцевала, была скромно одета, не накрашена. Танец быстро закончился, но я узнал, что ее зовут Вера. Как только зазвучало следующее музыкальное произведение, я тут же, опередив других, пригласил ее вновь на танец. Во время танца немного поговорили, я отметил ее умелые движения и мастерство, сказал, что я первый раз пришел на танцы. Когда закончился танец, и мы с Верой вышли из танцевального круга, к нам подошла, как оказалось, ее двойняшка сестра Люба.

Мы познакомились, я узнал, что они с Украины, с Черниговской области, учатся в Москве на первом курсе в медицинском училище № 15, на танцах уже здесь были раньше. По окончании танцев я захотел проводить Веру и Любу до дома, где они живут. Номерок от пальто у Любы был у нее, а вот у Веры номерок забрал парень, студент индустриально-педагогического техникума, который танцевал с ней до меня. Я подошел к нему, чтобы забрать номерок, но он сказал, что Вера пойдет с ним. Я, человек, прошедший военную службу в армии, слушать такое от 17-летнего парня не хотел. Переговорив с ним по-мужски, о том, с кем пойдет Вера, я убедил мирно отдать номерок, получил ее пальто и поехал на метро провожать Любу и Веру до дома.

Они во время поездки от метро «Текстильщики» до ст. метро «Первомайская» быстро разговаривали на украинском языке. В один из моментов разговора они остановились и спросили: «Ты нас вообще понимаешь, о чем мы говорим?». Я их разговор не слушал, но ответил, что понимаю, так как их язык очень похож на русский, и есть слова, похожие на белорусские, которые мне были известны после службы в Белоруссии. Дойдя до дома

и квартиры, в которой проживали сестрички, я дал свой номер домашнего телефона, попросил назвать номер их телефона, и кого спросить по фамилии. Обменявшись телефонами, я записал их фамилию – Чусь. Люба спросила меня, можно посмотреть, как я записал их фамилию. Посмотрев мою запись, она произнесла: «Первый человек, который правильно записал нашу фамилию, все почему-то пишут «Гусь», а ты правильно «Чусь». Мы расстались, обещав созвониться по телефону.

На третий день мы договорились встретиться после окончания их занятий в медицинском училище. Погуляли, пообщались в парке Кузьминки, рассказали чуть больше друг о друге. Я их пригласил в кино в Дом культуры им. III Интернационала. Билетерши знали меня по работе еще киномехаником у них и пропустили нас втроем. Одна из них, тетя Катя, спросила меня, кто эти красивые, скромные близняшки, как ты их различаешь? Я заулыбался и ответил, что одна из них моя девушка, с которой мы познакомились здесь на танцах. Еще сказал, что только первые три дня не мог отличить их, но затем четко знал, где Вера, а где Люба.

ГЛАВА 2. ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА, СЕМЬЯ, НАЧАЛО....

В январе 1972 года, после окончания срочной военной службы в Советской армии, вернулся на работу помощником машиниста электровоза в родное локомотивное депо Москва-Пассажирская-Курская. Машинист-инструктор Сосновский М.Р. прикрепил меня к машинисту Животченко Н.П. Через несколько поездок мой машинист стал доверять мне самостоятельно водить поезда на участке Москва – Скуратово и Москва – Владимир.

Обеспечивая выполнение графика поездов, безопасность движения, мы экономили электроэнергию на тягу поездов, осуществляли нагон опоздания пассажирских поездов. Для этого мы внимательно изучали расписание движения электропоездов, идущих перед нашим поездом или отправляющихся за нами, держали радиосвязь с дежурным по станции, диспетчером с тем, чтобы возможно придержать электричку на 3-5 минут с тем, чтобы мы затем вошли в график или сократили опоздание поезда.

Круглосуточная работа с пассажирскими поездами отнимала много сил, требовала отдыха после и перед поездкой, поэтому мы с Верой стали реже встречаться. Однако 31 января я поздравил ее и сестру с 18-летием.

Наши встречи продолжались, хотя с Верой порой у нас возникали конфликты, и мы, обидевшись друг на друга, шли в одном направлении, но по разные стороны дороги. Я считал, что Вера не права, она отстаивала свою позицию. Наши конфликты периодически сглаживала ее сестра Люба, с которой я разговаривал, объяснял свою точку зрения, она лучше меня понимала.

Однажды у меня выдался выходной, и я приобрел два билета во дворец спорта «Лужники» на большой эстрадный концерт с участием Пугачевой А. Так как концерт начинался в 19 часов, мы договорились с Верой встретиться в 17 часов в метро на ст. «Парк Культуры». Время было уже 17 часов 30 минут, 17 часов 45 минут, я ждал на ст. «Парк Культуры» Сокольнической линии, а Веры все не было. Представляете все, что я передумал: не захотела, предпочла другое место. Все, думаю, больше не буду ждать и встречаться, поеду один на концерт. И вдруг у меня мелькнула мысль, а вдруг Вера, девушка не москвичка, ждет меня на ст. метро «Парк Культуры» Кольцевой линии. Я пошел туда, чтобы удостовериться. Слава богу, я увидел Веру на этой станции, и она тоже меня ждала. Мы оба терпеливо дождались друг друга и пошли быстрее на концерт, чтобы не опоздать. Концерт был на славу,

было много песен, юмора, мы с хорошим настроением покидали его. Я проводил ее до дома, сказали друг другу «до свидания», попрощались и разошлись по домам. Мы, продолжая встречаться с Верой, разговаривали с ней о фильмах, спектаклях, о жизни, об учебе, работе, ходили в Парк культуры имени М. Горького, открытый бассейн «Москва». Первый раз поцеловать Веру я попробовал только через полгода после знакомства. Но она попыталась увернуться, и я попал нечаянно своим носом ей в глаз, она заплакала. Я попытался ее успокоить, сказал, что не хотел причинить ей боль. Только потом, проводив ее в очередной раз до дома, мы поцеловались, ощутив взаимный прилив чувств.

Вскоре сестры, чтобы ездить поближе к медицинскому училищу, переехали на съемную квартиру в Текстильщики. Из их разговоров я понял, что дома они питаются скромно, покупая в пакетиках куриный суп. Однажды я им купил курицу, чтобы улучшить их рацион питания. Они взяли ее, но сказали, что отец с матерью передают с Украины им кур, гусей, но они их отдают хозяйке, а бульон быстрее приготовить из пакетика.

В Москве у Веры и Любы в Текстильном институте училась старшая сестра Галя. Как-то раз Вера и Люба пригласили меня к Гале в общежитие. Я с удовольствием и большим ожиданием поехал вечером на встречу с сестрами Чусь. Приехав на метро до ст. «Ленинский проспект», шел дворами к общежитию Текстильного института. Не доходя до общежития, увидел Любу и Веру, идущих под руку с мужчиной мне навстречу. Я, проходя мимо, поздоровался с ними, прошел дальше и остановился, оглянувшись назад. Они тоже остановились, а мужчина сказал мне: «Молодой человек, вы, наверно, ошиблись». Я сказал, что нет, это Люба и Вера, я с ними знаком. Оказалось, что это их отец Александр Иванович, приехавший с Украины в гости, а они идут с ним в магазин. После краткого знакомства мы с Верой пошли в магазин, а Люба с отцом пошли назад в общежитие к Гале. Вера рассказала, что отец не знал о нашем знакомстве, они боялись его реакции, когда увидели меня, идущего им навстречу. Но встреча и знакомство с отцом и Галей прошли нормально.

Я познакомил Веру и Любу со своей мамой, когда они пришли ко мне вдвоем в гости. Мама тепло их встретила, мы попили чая с тортом, поговорили, больше узнали друг о друге. С мамой Веры и Любы, Ольгой Ивановной, я познакомился в Москве на свадьбе Нины Курбацкой, куда мы оба были приглашены. Родители Нины Курбацкой и Веры, Любы жили в одном месте на Украине, а Нина училась вместе с Галей в Текстильном институте.

Я приглашал маму Веры приехать к нам домой и познакомиться с моей мамой. Однако она отклонила мое предложение. Летом моя мама поехала на Украину к родителям Веры, Ольге Ивановне и Александру Ивановичу,

чтобы познакомиться и договориться о свадьбе сына и их дочери. Обговорив все, родители стали готовиться к нашей свадьбе.

Свадьба была назначена на 5 октября 1972 года во Дворце бракосочетания №1 г. Москвы. Во Дворце бракосочетания присутствовало 17 человек: родители, свидетели, друзья, знакомые. После совершения торжественного обряда бракосочетания, обмена кольцами, свадебного поцелуя, получения свидетельства о браке были подняты бокалы с шампанским за рождение семьи Жуковых и счастье молодых. Затем мы с Верой поехали по г. Москве на Красную площадь. В доме, куда мы приехали, нас встречали родители с хлебом-солью, затем 60 человек гостей, родных, близких.

В октябре 1972 года трех человек, в том числе меня, из локомотивного депо Москва-Пассажирская-Курская откомандировали на восемь месяцев в Ховрино, в дорожную техническую школу на курсы машинистов локомотивов. В нашей группе собралось 30 человек из разных локомотивных депо Московской ж.д. Учеба мне нравилась, так как нас обучали будущей профессии. Все преподаватели, которые читали лекции и проводили семинары, имели большой опыт работы на железнодорожном транспорте.

Особо следует выделить преподавателей Аршинова Е. и Кочубеева Е. Ефим Осипович вел предмет «Электровоз», рассказывал нам об устройстве, электрических низковольтных и высоковольтных схемах, возможных неисправностях пассажирского электровоза ЧС-2 и грузового локомотива ВЛ-8.

Евгений Александрович читал лекции по тормозам без конспектов, глядя на плакаты устройства: крана машиниста №394 и № 395 с их калиброванными отверстиями в различных положениях (отпуск тормозов, поездное, перекрыша без питания, перекрыша с питанием, служебное и экстренное торможение), воздухораспределителей №270 и №292, №305, взаимодействия всех приборов тормозной системы, в том числе электропневматического тормоза. Их лекции мы с интересом записывали, учили, затем отвечали на семинарах, получая заслуженные оценки. Эти знания очень пригодились нам в практической работе машинистом.

У старшей Верининой сестры Гали в Текстильном институте часто приглашали студентов на съемки передачи «Артлото». Эту шоу-программу на телевидении придумал писатель-сатирик Аркадий Арканов. На ней выступают известные артисты, поют свои песни, если их номер выгнали из барабана, ну а студенты выступали в студии зрителями. Режиссером программы выступал Евгений Гинзбург, ведущей программы была диктор центрального телевидения Анна Николаевна Шилова, затем артисты Лариса Голубкина и Федор Чеханков. Однажды Галя дала приглашения на съемки этой программы Вере, Любе и мне. Приятно было наблюдать и слушать в телевизионной студии в «Останкино» выступления известных эстрадных советских и зарубежных

исполнителей, а затем смотреть все по телевидению. Здесь мы впервые увидели Геннадия Хазанова с его рассказом про кулинарный техникум, певицу из Чехословакии Еву Пиларову, Вадима Тонкова и Бориса Владимирову, которые играли бабушек, композитора Яна Френкеля, Вахтанга Кикабидзе, болгарскую певицу Мими Иванову, румынского певца Дана Спотару и других.

Запомнилась съемка передачи «Артлото» в 1973 году, посвященная 50-летию юбилею Аэрофлота, на которую были приглашены 10 человек не артистов, в том числе я с двумя близняшками Верой и Любой. Сценарий был посвящен огромной стране Советскому Союзу с разными часовыми поясами, с его большими расстояниями, которые преодолевают самолеты «Аэрофлота», благодаря которым происходят интересные встречи в разных городах, республиках и звучат песни артистов и рассказы юмористов. Мы встретились все вместе с ведущими, съемочной группой возле автобуса у телецентра «Останкино» и поехали на Ленинградский проспект на съемки в аэровокзал, по пути заехав за Вадимом Тонковым и Борисом Владимировым. Пока ехали в автобусе наши «бабушки», одев платочки на голову, репетировали свой монолог про самолет и карамельку «взлетную». В аэровокзале у касс снимали Веру и Любу, берущих билеты; меня, ожидающего их в кафе. Затем нас снимали беседующих за столиком с чашкой кофе, когда звучит объявление по радио «Пассажирку Анну Николаевну Шилову просим пройти к трапу самолета». В аэровокзале сняли наших «бабушек» Тонкова и Владимирову, беседующих о предстоящем полете и почему дают в самолете карамельку «взлетная». На следующий день все поехали в аэропорт Шереметьево, сели в самолет, я сидел рядом с Яном Френкелем, на соседнем ряду сидел Аркадий Арканов, нас всех сняли на камеру, как будто мы полетели в другой город. В самолете сняли на камеру барабан, из которого Анна Шилова доставала 6 шаров с фамилиями артистов. Затем будто бы прилетев в другой город, стали выходить с трапа самолета: я, выходя, попрощался любезно со стюардессами, пошел вниз, а за мной выходила певица из Болгарии Мими Иванова. В этот момент к трапу самолета бежит с микрофоном Федор Чеханков, поднимается вверх и берет интервью у спускающейся Мими Ивановой. Затем он ее везет на багажной тележке, а она в это время поет песню. Мы, не артисты, принимавшие участие в съемках эпизодов, не летали со съемочной бригадой по городам и республикам, но те съемки, встречи и теплое общение с артистами, которые были с нашим участием, произвели на нас неизгладимое впечатление.

Дорожную техническую школу машинистов я закончил в мае 1973 года с отличием, получил право управление машиниста локомотива, подписанное начальником службы локомотивного хозяйства Московской железной дороги Акуловым П.М. Он и вручал нам эти свидетельства в торжествен-

ной обстановке. В локомотивном депо Москва-Пассажирская-Курская поблагодарили за трудолюбие и отличные оценки преподавателей на экзаменах в школе машинистов и доверили мне ответственный участок работы – машинист при депо. Необходимо было осуществлять всю маневровую работу при депо, в том числе заправку электровозов песком на песочнице. Смена длилась 12 часов, работали по графику день/ночь, двое суток/выходные.

В июле 1973 года меня обкатал машинист-инструктор Сосновский М. для самостоятельной работы машинистом на участках Москва – Скуратово и Москва – Владимир на электровозах ЧС-2. В первую поездку из Москвы с Курского вокзала я отправился в 5-00 с почтово-багажным поездом № 901 Москва – Севастополь. Перед отправлением опробовал в поезде работу автотормозов, получил справку от автоматчика ВУ-45 о количестве вагонов, тормозном нажатии, нормальной работе автотормозов при торможении и отпуске. Обычно в первую поездку машинист-инструктор сопровождает молодого машиниста, смотрит, как он самостоятельно в локомотивной бригаде управляет поездом, взаимодействует с помощником машиниста. Однако время вышло, инструктора не было, нам открыли зеленый сигнал с 9 пути, повторив взаимно с помощником показания выходного сигнала, я отправился в первый самостоятельный рейс. Прибыл по графику на ст. Скуратово, без замечаний сдал электровоз и поезд локомотивной бригаде со ст. Курск, снял скоростемерную ленту, отправился в комнату отдыха локомотивных бригад.

Отдохнув около четырех часов, нас вызвали под поезд № 70 Керчь – Феодосия – Москва. Взяв у дежурного по станции Скуратово предупреждения об ограничении скорости до ст. Тула, пошел принимать электровоз и стоявший на станции поезд. Помощник машиниста стал смотреть механическую часть электровоза, я заправил скоростемерную ленту, осмотрел внутри электровоз, обменялся о поезде и электровозе с машинистом, приведшим поезд, попробовал автотормоза, получил справку ВУ-45 и стал ждать открытия маршрутного светофора.

Строго по графику дежурная по станции нам открыла зеленый сигнал светофора, проводники, усадившие пассажиров, сигнализировали желтыми флагами порядок в вагонах и готовность отправления. Повторив взаимно «вижу зеленый» с помощником машиниста, стал медленно набирать позиции контроллера машиниста, увеличивая скорость движения поезда. На ст. Тула мы прибыли с поездом строго по графику, получили предупреждения от дежурного по станции об ограничении скорости на участке до Москвы, постояли 4 минуты по графику и по зеленому выходному сигналу отправились дальше. До ст. Шульгино все было хорошо, мы ехали по расписанию, электровоз работал исправно. Но затем, разогнав поезд до 100 км. час, стал сбрасывать контроллер машиниста с 33 позиции на 0 позицию, что-

бы ехать на выбеге за счет рельефа железной дороги до ст. Тарусская. Однако при сбросе контроллер застрял на 18 позиции. Наши попытки сбросить на 0 контроллер механическим способом не увенчались успехом.

Это была судьбоносная проверка моих профессиональных знаний схемы электровоза, умения оценить ситуацию, не растерявшись, найти выход из создавшейся ситуации, не допустить брак и остановки поезда. Надо было быстро принимать решение о дальнейшем аварийном управлении силовой схемой электровоза с помощью группового переключателя. В голове стали быстро рождаться различные способы и схемы выхода из создавшегося положения. Первым делом была опробована схема аварийного управления с задней кабины электровоза. Помощник машиниста остался в передней кабине, готовый остановить поезд в случае необходимости, а я пошел в заднюю кабину и набрал оттуда контроллер машиниста, чтобы поезд на подъеме перед ст. Тарусская не снижал скорость. Проехав ст. Тарусская со скоростью 80 км. час, сбросил контроллер машиниста электровоза на нулевую позицию и пришел опять в головную кабину. Придя в переднюю кабину, стал вновь думать, как все же управлять поездом, силовой схемой электровоза из передней кабины, соблюдая безопасность движения поезда. В итоге собрал аварийную схему управления силовым групповым переключателем с помощью двух включателей (выключателей) обогрева 2 передних стекол. От ст. Ока до Москвы, а это 103 км, я уже ехал с поездом на аварийной схеме. В Москву на Курский вокзал поезд прибыл по графику, пассажиры и встречающие были довольны, не зная, что благодаря умелым профессиональным знаниям машиниста поезд прибыл по расписанию.

В депо Москва-Пассажирская-Курская начальник депо Сорокин В. на следующий день на технических занятиях рассказывал другим машинистам о сложной аварийной ситуации, случившейся у молодого машиниста, совершавшего первую поездку при следовании поезда, не растерявшегося, сумевшего отлично выйти из ситуации. Хорошо, что его сопровождал в первой поездке машинист-инструктор. Однако машинист-инструктор Сосновский М. признался начальнику депо, что он был уверен в машинисте Жукове О. и не сопровождал его в кабине машиниста в первой поездке. Мне выписали премию за умелые действия, а мой авторитет вырос среди коллег классных машинистов, машинистов-инструкторов и администрации депо. Я продолжал работать машинистом электровоза, водил поезда строго по расписанию, осуществлял нагон опозданий поездов, экономя при этом электроэнергию на тягу поездов.

Вскоре судьба, видимо, проверяя меня на прочность в профессии машиниста электровоза, создала новую аварийную ситуацию на электровозе при следовании с поездом из Москвы. Приняв и осмотрев электровоз в депо,

мы с помощником машиниста выехали на контрольный пост, а затем резервом проследовали до ст. Москва-Пассажирская-Курская. Мой поезд № 1 Москва – Адлер «Рица» уже стоял на станции, в него уже садились пассажиры. По маневровым сигналам выехал под поезд, затем перешел в другую кабину, чтобы осуществить прицепку к поезду. После перехода из одной кабины в другую стал поднимать токоприемник, однако он почему-то не поднимался. Мне уже открыли лунно-белый сигнал для движения и прицепки к поезду, времени на раздумья не было. Принудительно с помощью запасной скоростемерной ленты нажал на вентиль токоприемника, токоприемник поднялся, заработал мотор-вентилятор, компрессоры, я подъехал к поезду, прицепился, помощник машиниста соединил тормозные рукава поезда и электровоза, а я пошел опять в переднюю кабину. С передней кабины токоприемник с кнопки опять не поднимался.

Осуществив опять принудительный подъем токоприемника, включив все системы электровоза, стал осуществлять пробу тормозов поезда. Автоматчик принес справку ВУ-45 об исправном состоянии тормозов. Помощник машиниста принес предупреждение до ст. Тула об ограничении скорости, мы стали ждать время отправления поезда и открытия выходного сигнала.

Перед этим я опять попробовал поднять токоприемник с пульта управления, он сам нормально поднялся. Открыли зеленый, мы с помощником взаимно повторили «вижу зеленый, время вышло» и плавно отправились, набирая скорость. До ст. Ревякино ехали нормально, все схемы электровоза работали нормально, но внезапно опять прекратилось питание вентиля токоприемника, и он опустился, оторвавшись от контактного провода. Опять поставил скоростемерную ленту на вентиль, подняв аварийно токоприемник. Так доехали до ст. Тула, где я опять включил питание токоприемника с пульта. Постояв 4 минуты, мы отправились дальше, но после ст. Ясная Поляна стали отказывать различные низковольтные схемы электровоза. То внезапно переставал работать контроллер машиниста, то групповой переключатель, то мотор-компрессор, то мотор-вентилятор.

Оставив впереди помощника машиниста, с тем чтобы он мог управлять поездом и в случае необходимости остановиться, я пошел внутрь электровоза к клеммовой рейке для сбора с помощью «прицепок-крокодильчиков» той или иной аварийной схемы, меняя при этом на распределительном щитке сгоревшие вставки, с тем чтобы аварийно управлять электровозом. На ст. Житово соединился с диспетчером, чтобы сказать ему о следовании на аварийной схеме, а также с целью информирования об этом меняющего меня курского машиниста по ст. Скуратово с тем, что, если он не поедет на аварийной схеме дальше, будет заказывать вспомогательный локомотив, чтобы поезд не задержался, заказывать его заранее.

Однако курский машинист принял решение, что раз машинист Жуков О.Г. едет на аварийной схеме, поедет и он. Прибыв по расписанию на ст. Скуратово, рассказал ему об отказе отдельных низковольтных схем управления электровозом, сгорающих периодически вставках, схемах, которые аварийно собирал, предположил, что где-то не полное короткое замыкание. Постояв 10 минут, курский машинист отправился со станции, однако, проехав 500 метров, вновь остановился. Постояв 5 минут и, видимо, собрав очередную аварийную схему, он тронулся с поездом дальше. Так второй раз судьба серьезно проверила меня по профессии машиниста электровоза, и я опять успешно справился с аварийной ситуацией благодаря знаниям, полученным в Дортехшколе.

Так проходили мои трудовые будни, поезда шли круглосуточно, в любую погоду, было 13-14 поездов в месяц, когда я на 18-20 часов уходил из дома на работу, затем через это же количество часов отправлялся вновь в дорогу. Часто совпадало так, что иду на работу, на электричку по мосту ст. Люблино, а весь народ идет с работы, рано утром я возвращаюсь с работы, а люди, проснувшись, идут на работу. Выходные были по 48-56 часов между поездками.

Жена Вера окончила медицинское училище, поступила на работу в хирургическое отделение железнодорожной больницы имени Н.А. Семашко на ст. «Люблино». 24 июня 1973 года у нас родилась первая дочка, которую мы назвали Оля. Вера, правда, два дня в роддоме кричала, не могла родить, но, слава богу, врачи помогли и все благополучно разрешилось. Только через 10 дней выписали супругу с дочкой из роддома.

Я приехал в роддом за женой и дочкой на такси с цветами. Вручил жене букет цветов, мы обнялись, поцеловались, и я получил на руки огромное богатство – дочку по имени Оля. Ехали мы в машине с дочкой на руках на заднем сиденье, я с волнением и радостью бережно держал маленькую крошку, завернутую в одеяло. По приезду домой нас троих с радостью и любовью встретила моя мама. Вера положила ребенка на стол, развернула одеяло, перед нами лежал живой комочек с черными волосиками на голове. Я расцеловал малютку, а Вера, перепеленав, стала кормить ее грудью.

Жили мы в то время с соседями в трехкомнатной коммунальной квартире, в комнате 16 метров. Нам хорошо помогала мама, которая еще работала учителем-воспитателем в школе глухонемых детей. Она готовила еду на всех, гуляла с Олей, кормила ее в случае нашего отсутствия. К нам часто приходил мой дедушка Дмитрий Яковлевич, он очень любил Веру и радовался родившейся у нас дочке Оле.

Однажды дедушка пришел к нам после болезни, Оля лежала на диване и с интересом рассматривала его. А он ей говорит: «Кто это такой к нам пришел, старый бородатый дед, другой бы, наверно, уже в могиле бы сгнил,

а я вот еще живу...». Она узнала его, стала что-то ему говорить по-своему, а он, играя с ней, отвечал ей своей улыбкой лаской и добрыми словами. Ему было тогда 78 лет. Дедушка жил в жилом доме, в комнате недалеко от нас. Вера, гуляя с Олей в коляске, часто заходила его проведать, либо помочь, либо сделать укол, предписанный врачом. Хотя дедушка на нее говорил, что она еще молодая медсестра, ничего не знает.

Я продолжал работать машинистом электровоза, успешно показывая свои профессиональные знания, мастерство в социалистическом соревновании среди машинистов локомотивного депо Москва-Пассажирская-Курская, где основными показателями являлись вождение поездов по расписанию, нагон опоздания поездов, экономия электроэнергии на тягу поездов, безопасность движения. Уже по итогам 1973 года мне был вручен знак «Победителю в социалистическом соревновании». Я еще был общественным инспектором по безопасности движения поездов. Мои записи в журнале, сообщения по радио дежурному по станции либо встречному поезду о неисправностях в контактной сети, светофоров, СЦБ и связи, дымящихся буксах, толчках на пути во время движения поезда предотвратили немало негативных последствий и аварийных ситуаций на линии.

Одновременно с этим на технических занятиях, встречах с руководством депо Московско-Курского отделения дороги, Московской железной дороги я высказывал в своих выступлениях замечания и предложения по улучшению взаимодействия машинистов поездов с работниками различных служб, участвующих в перевозочном процессе. Кроме этого, стали появляться в газете «Московский железнодорожник» мои статьи по ситуации, складывающейся во время движения поезда, и возможных путях решения.

Так, первой была опубликована моя статья «Золотые километры», в которой я писал об ограничении скорости на мосту на 78 км до 50 км/час. За сутки по этому месту проходят сотни поездов, все снижают скорость на этом месте, затем идет резкий подъем. Машинист вначале снижает скорость поезда со 100 до 50 км/час, затем вынужден с большим током вылезать на подъем, теряя время на данном перегоне, осуществляя перерасход электроэнергии. Мои предложения были к службе пути сделать в первую очередь ремонт пути в этом месте, снять ограничение скорости, действующее уже несколько лет. Ведь если взять вместе все расходы поездов на электроэнергию, затраченные на нагон опоздания поезда на крутом подъеме, то можно было бы положить «золотые рельсы» на этом месте.

Другая статья «За содружество» была посвящена совместной работе машинистов со службой движения: дежурными по станции, диспетчерами. Поезда часто по разным причинам опаздывают, машинист может ехать, выдерживая время по перегонам в соответствии с расписанием, а может в со-

дружестве с диспетчером договориться «о зеленой улице» с тем, чтобы сократить опоздание поезда, возможно, даже задержать на три – пять минут электричку для введения поезда в график. Диспетчер, зная ситуацию на своем участке, сообщает машинисту о грузовом поезде, идущем впереди, где он его поставит на боковой путь, предупредит всех дежурных по станции о поезде, сокращающем свое опоздание, чтобы не делали перед пассажирским поездом маневров на станции, которые могут привести к остановке поезда у входного сигнала светофора. Только в таком тесном содружестве поезда могут вводиться в график, соблюдая безопасность движения поездов.

В августе, на День железнодорожника, выступал в старейшем парке имени Ф.Э. Дзержинского в Останкино перед отдыхающими о своей работе на железнодорожном транспорте.

Осенью 1973 года поступил на экономический факультет в Университет марксизма-ленинизма при Сокольническом РК КПСС.

В сентябре 1974 года вступил в члены КПСС в университете после сдачи экзаменов за первый курс для совершенствования знаний, перевелся с экономического факультета на факультет «Партийное строительство». Стал активно участвовать в жизни депо, выступая на партийных, профсоюзных собраниях, давая свое видение по решению тех или иных ситуаций, делал предложения по безопасности движения поездов, улучшению работы локомотивных бригад на линии и в пунктах оборота, по снижению сверхурочных часов работы.

Мне очень нравилась работа машинистом электровоза, когда в любое время года, суток, в туман, дождь, метель ты ведешь пассажирский поезд строго по графику, обеспечивая безопасность движения поездов и спящих в нем пассажиров. Мы успевали любоваться в разное время суток рассветами, закатами солнца, голубым небом, грозой, громом, наблюдали за просыпающейся весной природой, за золотой осенью, неслись вперед в метель, оставляя позади себя километры расстояний, заметенных путей станций, переездов, лисиц, зайцев, кабанов, лосей, даже коров, перебегающих перед поездом, ну и конечно, смотрели на расставания сядившихся на станциях пассажиров, провожающих, а также радостные лица встречающих на перроне вокзала своих знакомых, родных, любимых с цветами.

Расскажу об одном таком эпизоде, случившемся по дороге в Москву на перегоне между станциями Гривно и Подольск. Ехали мы днем по графику со скоростью 60 км. час, и вдруг с левой стороны железной дороги с бугра метров за 300 перед поездом выбежали две коровы. При этом одна успела перебежать, а вторая, повернув голову в сторону поезда, пошла вперед вдоль пути. Я применил экстренное торможение поезда, но столкновения не удалось избежать, корова оказалась под тележкой третьего вагона. Прибежав посмо-

треть, что случилось и можно ли ехать дальше, увидел, что корова не мешает движению поезда. Я сообщил об этом дежурному по станции Гривно, а также следовавшему за мной машинисту поезда. Осмотрев локомотив, я поехал дальше, а машинист Полунин подумал и решил не останавливаться, раз машинист Жуков проехал, ну и он проедет. Он проехал, однако немного задел лежащую в междупутье корову. В Москву оба поезда прибыли по графику.

Еще один экстренный случай произошел на ст. Ясногорск, когда я вел поезд № 66 Николаев – Москва в Москву. По ст. Ясногорск скорость была установлена 90 км. час, однако велись путевые ремонтные работы, и скорость была ограничена до 60 км. час. Я снизил скорость и, въезжая на середину станции со скоростью 55 км. час, увидел, едущую по переезду справа грузовую машину. Видя, что она успеет проехать перед поездом, я насторожился и стал подавать звуковые сигналы, чтобы привлечь внимание дежурного по переезду, погрозить ей кулаком на нарушение безопасности движения, ведь в момент следования поезда по станции переезд должен быть закрыт.

Однако, не доезжая 50 метров до переезда, слева на железнодорожные пути внезапно выскакивает грузовой автомобиль. Я экстренно торможу, продолжая сигнализировать; думал, пулыт электровоза от столкновения с грузовиком сейчас сомнется и мне с помощником зажмет ноги. Скорость поезда снизилась до 40 км. час. в момент столкновения, двигатель автомобиля чуть-чуть не доехал до передней автосцепки электровоза, автомобиль отбросило, двигатель задымился, кабину деформировало, дверь открылась, и водителя выбросило на переезд. Он вскочил и побежал куда глаза глядят. Я послал помощника машиниста его догнать, думал, он пьяный.

Сам тут же сообщил о столкновении с автомобилем дежурной по ст. Ясногорск и машинисту следовавшего на станцию по нечетному пути грузового поезда. Сам вышел и стал осматривать локомотив: наметельник у электровоза был погнут, розетка отопления поезда разбита, локомотивная сигнализация в электровозе переключилась на белый сигнал, так как была деформирована левая приемная катушка.

Помощник машиниста догнал водителя, он оказался трезвым, он тоже тормозил, слыша мои сигналы, но почему-то у дежурной по переезду шлагбаум был открыт. Встречный грузовой экстренно остановился у входного сигнала ст. Ясногорск, и, если бы я его не предупредил, он бы врезался в стоящий на его пути автомобиль и рядом стоящие вагоны пассажирского поезда № 66 с непредсказуемыми последствиями.

Простоял 25 минут, осмотрел локомотив: все механические части держались крепко, только были сильно погнуты, в моем кузове электровоза была дыра от удара автомобиля, но не были задеты трубы от компрессора к главному резервуару, локомотивная сигнализация по-прежнему горела белым ог-

нем, мною было принято решение самостоятельно продолжить путь поезда до Москвы, сообщено об этом дежурной по станции и диспетчеру.

Подумал, что диспетчер даст мне приказ о следовании с белым сигналом локомотивной сигнализации, что предусмотрено инструкцией по движению поездов, а желтый напольный светофор будет для меня красным сигналом остановки. Однако, проехав около 800 метров, вторая приемная катушка заработала, и на локомотивной сигнализации появился зеленый свет вместо белого – значит, приказа диспетчера мне было не нужно. Попробовав тормоза, я стал нагонять опоздание поезда, думая все время о безопасности пассажиров.

Три раза я еще останавливался и осматривал локомотив, чтобы ничего не упало на рельсы под колеса. В Москву поезд № 66 я привел по графику, встречающие на Курском вокзале рады были встретить своих родных, друзей, мало кто заметил, с какими повреждениями прибыл электровоз на станцию. Заметила и ощутила все моя жена Вера, которая встречала меня на вокзале, и мы должны были вместе пойти в магазин. Однако приехав в депо, написав объяснительную записку о произошедшем случае, пройдя через такие стрессовые ситуации, мы решили ехать домой отдыхать.

Успешная работа локомотивного депо, машинистов на линии зависит от множества составляющих единый комплекс элементов и обстоятельств. Машинист должен быть готовым к поездке в соответствии с графиком, который составляется заранее заведующим локомотивными бригадами. За машинистом закрепляется помощник машиниста. График должен обеспечить выполнение месячной нормы часов работы локомотивной бригады, соблюдение времени отдыха между поездками, выходные дни. В депо Москва-Пассажирская-Курская такими умелыми заведующими были Кузнецов В., затем Федотов А., которые обеспечивали имеющимся штатом локомотивных бригад все основные и дополнительные поезда на летний и зимний период, заменяли заболевшего машиниста или помощника машиниста, вызывая кого-то с выходного. Перед каждой поездкой машинист знакомится с новыми нормативными документами, инструкциями, проходит медицинский осмотр, после чего его допускают к поездке. Кроме этого, один раз в три года машинист проходит комплексное медицинское обследование, где врачи проверяют зрение, слух, работу сердца, артериальное давление и еще ряд параметров. Много зависит и от семьи, в которой живет машинист, условий жизни, нормального отдыха перед поездкой, особенно перед ночным поездом.

В феврале 1975 года, к сожалению, умирает мой дедушка Жуков Дмитрий Яковлевич, неделю не дожив до своего 80-летия, который участвовал в Первой и Второй мировой войнах, работал председателем колхоза в Орловской области.

В 1975 году я заканчиваю учиться в Университете марксизма-ленинизма при Сокольническом РК КПСС. Работая машинистом, веду в депо школу коммунистического труда, коллеги по работе избирают меня парторгом колонны. Одновременно повышаю свои профессиональные знания, сдаю сначала на 3 класс, затем на 2 класс машиниста.

Мама в 1975 году уходит на заслуженный отдых, ей назначают пенсию 132 рубля. Она продолжает помогать нашей семье воспитывать дочку Олю: гуляет с ней, когда нас нет, забирает из садика, занимается с ней дома. Жена Вера работает в хирургическом отделении больницы имени Н.А. Семашко Московской железной дороги, выхаживая больных после операции железнодорожников. Меня в депо избирают народным заседателем. В Басманном суде г. Москвы под председательством судьи Смольнова Б. доводилось с еще одним заседателем участвовать в судебных процессах. Мы внимательно изучали дела, исследовали доказательства сторон, участвующих в процессе, показания свидетелей, подсудимых и затем в совещательной комнате выносили предварительный приговор, который затем оглашали в зале.

17 июня 1976 года в газете «Московский железнодорожник» № 95 на первой странице была помещена моя фотография в железнодорожной форме с текстом «Знакомьтесь, молодой специалист Олег Георгиевич Жуков» с краткой биографией и достигнутых результатах в работе. Здесь же на первой странице была опубликована статья заместителя начальника Московской дороги Антипова Н. «Молодые специалисты дороги», посвященная открытию в г. Москве в Центральном доме культуры железнодорожников в этот день дорожного слета молодых специалистов, которые обсудят задачи повышения эффективности и качества производства, ускорения технического прогресса на дороге. Для меня, семьи это стало радостным событием в жизни. В заключение краткой биографии было сказано: «Твердо и уверенно начал свою трудовую жизнь Олег Георгиевич Жуков. Так держать и впредь».

Мы продолжали жить в коммунальной квартире площадью 16 метров четвером. Я решил написать письмо с просьбой улучшить жилищные условия нашей семье Председателю Совета Министров СССР Косыгину А., объяснив условия своей работы, супруги и мамы, отработавшей учителем в школе более 35 лет. Показал свое письмо судье Смольнову Б., который поддержал мое обращение. От Косыгина А. письмо попало в Мосгорисполком к Коломину С., который принял решение выделить нашей семье трехкомнатную квартиру. Нашей радости не было предела, когда в сентябре нам дали смотровой ордер.

Моя супруга была уже еще беременна и должна была родить в декабре ребенка. Мы в итоге четвером переехали в новую квартиру жилой площадью 39 метров и общей 61 метр 3 ноября 1976 года. 5 декабря 1976 года

мама разбудила меня в четыре утра и сказала, что Вера рожает и надо вызывать скорую. Я вышел на улице к телефону-автомату, шел снег, вызвал скорую, через полчаса она приехала и забрала Веру. Я поехал с ней в машине ее сопровождать до роддома при 68 больнице. Приняв Веру в приемном отделении роддома, мне отдали ее вещи, пальто, сапоги, платок и отпустили домой.

На улице было минус 5 градусов, шел снег, я шел один по тротуару возле пруда, неся в одной руке Верино пальто, в другой ее сапоги. Внезапно с дороги на тротуар выехала машина Волга, подъехала ко мне, из нее вышли два человека и спрашивают: «Молодой человек, а вы откуда?» Я говорю: «С роддома...». Они заулыбались и говорят, а мы думали ты кого на пруду раздел и несешь вещи. Я им в ответ: «Вы меня подвезите, пока не разделите». Они сказали, что на службе, однако довели по своему маршруту почти до дома. Утром в 9 утра я позвонил в роддом, узнать о состоянии моей супруги. Мне сообщили, что родилась девочка 54 см рост, 4900 вес, супруга чувствует себя удовлетворительно. Мы с мамой были рады, родилась девочка 5 декабря, был красный день календаря, так как праздновался уже в течение 40 лет День Конституции СССР. Дочку решили назвать Людмилой.

В конце 1976 года меня избрали председателем цехового комитета профсоюза цеха эксплуатации, а также членом профкома депо Москва-Пассажирская-Курская. Эта общественная работа требовала дополнительно много времени, повышения ответственности за принятые решения, судьбу каждого члена профсоюза, работавшего в нашем депо.

Я продолжал также водить пассажирские поезда, соблюдая безопасность, график движения, экономя электроэнергию, производить нагон опозданий поездов, еженедельно ходить на технические занятия, также по графику, установленному машинистом-инструктором Роговым В.Т., должен был посещать тренажер электровоза, где инструктор делал либо обрыв цепи, либо короткое замыкание в низковольтной или высоковольтной цепи, я должен был за короткое время определить неисправность, устранить, соблюдая технику безопасности, получив за это положительную оценку. Неудовлетворительная оценка на тренажере электровоза должна была быть исправлена, либо такой машинист мог быть отстранен и переведен в должность помощника машиниста. Дома между поездками помогал по хозяйству маме, семье, двум маленьким дочкам Оле и Люде. Однако к этим обязанностям необходимо было добавить участие в заседаниях профкома депо, ежемесячное подведение итогов социалистического соревнования среди более 100 локомотивных бригад, отстаивать интересы работников на собраниях, совещаниях с присутствием руководителей депо, Московско-Курского отделения и Московской железной дороги.

По итогам социалистического соревнования победителями считались 10 локомотивных бригад, добившихся в комплексе 100-процентного ведения поездов по расписанию наилучших результатов по экономии электроэнергии на тягу поездов, осуществивших нагон опоздания поездов, а также колонны машинистов-инструкторов Сосновского М., Рогова В., Аринушкина В., Соловьева П. Все результаты объявлялись на стенде депо для всего коллектива, в соответствии с занятым местом было премирование в виде премии машинисту и помощнику машиниста электровоза, а также колонне машиниста-инструктора.

Очень часто в 10 лучших локомотивных бригад по утвержденным показателям входили бригады машинистов Косарева В.В., Кулагина Ю.С., Кольцова Ю.И., Животченко Н.П., Рьльского В.П., Петрова Н.А., Чапкина А.П., Штыкова В.В., Цвирова С.Н., Романова А., Крутикова В. и ряда других. За место в десятке часто боролась и добивалась результатов локомотивная бригада Жукова О.Г. Трудовое соперничество, технические занятия улучшали показатели депо и личные результаты каждой локомотивной бригады.

Однажды, придя на работу в депо к 16 часам на явку по поезд № 9 Москва – Донецк, я, как всегда, прошел медкомиссию, получил у дежурного по депо ключи от электровоза, проверил и принял электровоз вместе с помощником Сергеем Макиным, выехал на контрольный пост, прицепился к составу поезда и подал под посадку на Курский вокзал.

Отправившись из Москвы по графику в 18-00, поезд остановили по ст. Царицыно. Дежурный по станции сообщил, что далее я поеду по другому маршруту, ко мне сейчас подойдет машинист-инструктор, который будет проводником и знает скорости движения по станциям, расположение светофоров, профиль пути на новом для меня участке.

Вскоре подошел машинист-инструктор, объяснил, что по станции Ревякино один вагон четного грузового поезда сошел с рельсов и перегородил оба пути перегона Ревякино – Тула. В связи с этим мы далее поедем объездным путем по Павелецкому направлению, затем через ст. Узловую обойдем Тулу и выедем на ст. Горбачево.

Дежурная по ст. Царицыно открыла нам выходной сигнал светофора, и наш поезд впервые пошел по новому, вынужденному в связи с аварией грузового поезда маршруту. Однако объездной маршрут оказался не близким, занятым впереди идущими поездами, стоянками на станциях и перегонах. На одной из станций, где мы стояли, я послал к проводнику помощника машиниста за чаем и печеньем, так как свой чай и бутерброды, взятые нами из дома, мы уже съели. Нас проводники угостили еще бутербродами с сыром и колбасой, налили в термосы чая. По истечении 12 часов диспетчер дал нам приказ оставаться на локомотиве и продолжать вести поезд № 9 до стан-

ции Скуратово, так как смена будет только там. На ст. Скуратово мы прибыли только к 15 часам следующего дня, передали поезд локомотивной бригаде со ст. Курск, находясь фактически на работе 23 часа.

Четные поезда на Москву уже стояли на станции, ожидая нас и другие бригады, следующие за нами. Нашей локомотивной бригаде по нормативу было необходимо отдыхать после столь длинного рейса 11 часов, 30 минут. Добравшись до комнаты отдыха и постели, мы моментально уснули. Разбудили нас через три часа, поели в столовой, диспетчер дал приказ о сокращении времени отдыха и мы, согласившись, приняли поезд на Москву, ожидавший нас по ст. Скуратово. До Москвы мы ехали быстро, добравшись за четыре часа, сократив опоздание на 35 минут.

Как важно быть внимательным, соблюдая безопасность движения, расскажу еще об одной своей поездке по пути в Москву с поездом № 36 Цхалтубо – Москва. Наш поезд прибыл на ст. Скуратово с опозданием на 1,5 часа. Договорившись с диспетчером о «зеленой улице», поезд № 36 постепенно стал сокращать опоздание поезда к Москве. Проезжая под мостом пл. Текстильщики со скоростью 90 км. час, выезжая из кривой, увидев вдали что-то желтое на путях, моментально применил экстренное торможение поезда. Для уменьшения тормозного пути включил принудительно на электровозе песочницу, стал подавать громкие звуковые сигналы. Поезд, экстренно тормозя, все же медленно приближался к стоящей на пешеходном переходе машине такси с водителем и четырьмя пассажирами. В этот момент кровь прилиwała к голове от возможного столкновения. Слава богу, предпринятые нами моментально меры помогли, поезд остановился в 5 метрах от машины такси. Автосцепка электровоза была как раз посередине машины, что могло плохо закончиться для водителя и пассажиров такси. Мы с помощником машиниста Игорем Каминским выскочили к машине, быстро сказали им, что о них думаем, и всемером убрали ее с железнодорожного пути. Водитель такси 8 таксомоторного парка, чтобы не объезжать район, решил одним колесом проехать по пешеходной деревянной дорожке, а другим колесом думал проскочить масляные рельсы, но стал буксовать и застрял. Остановка была на 5 минут. Мне потом за предотвращение столкновения дали премию 30 рублей, а помощнику машиниста 20 рублей, но, главное, была спасена жизнь людей из такси и поезда.

В октябре 1978 года в отпуске был 14 дней по туристической путевке с группой железнодорожников – в Венгрии 3 дня и Австрии 11 дней. Из Москвы до границы ехали на поезде, далее переезжали автобусом по странам и городам, совершая экскурсии, останавливаясь в гостиницах. Побывали и посмотрели города с их достопримечательностями: Будапешт, Вена, Инсбрук, Зальцбург, Грац, Клагенфурт.

Оставила впечатление экскурсия в немецкий концентрационный лагерь Маутхаузен, где 18 февраля 1945 года в числе 500 других заключенных был после зверских пыток облит водой на морозе советский генерал Дмитрий Карбышев, попавший в плен в августе 1941 года после тяжелого ранения, контузии, в бессознательном состоянии. Содержался в тюрьме гестапо в Берлине, во многих немецких концентрационных лагерях, до последнего дня своей жизни оставаясь верным воинскому долгу и Родине, затем был сожжен в печах Маутхаузена.

В Зальцбурге были в доме, где родился Вольфганг Моцарт, запомнился ужин в горах Альпы у телевизионной вышки. Выйдя после ужина на улицу, перед нашим взором открылась сказочная картина: ночное чистое небо, тысячи ярких звезд, до которых можно дотянуться рукой, луна и снежные вершины гор. В Вене слушали музыку И. Штрауса, Ф. Шуберта, Й. Гайдна, В. Моцарта и смотрели танцы в исполнении артистов, были в картинной галерее.

В г. Инсбруке побывали на ледовой арене, где наши хоккеисты дважды, в 1964 и 1976 годах, становились Олимпийскими чемпионами. В ходе поездки по Австрии слушали новости о напряженной шахматной борьбе за звание чемпиона мира по шахматам между А. Карповым и В. Корчным, были очень рады победе А. Карпова со счетом 6:5. Жители городов и туристы других стран везде тепло, с уважением относились к гражданам СССР.

В 1980 году в нашей стране впервые проходили летние Олимпийские игры. Спортсмены разных стран мира, гости должны были приехать в г. Москву. Наша страна, люди сделали все, чтобы спортсмены и гости чувствовали себя как дома, показывали наилучшие спортивные результаты.

Наше депо Москва-Пассажирская-Курская, его работники так же, как и вся железнодорожная отрасль, готовились к этому всемирному спортивному празднику. Мне, как и многим работникам депо, посчастливилось посмотреть соревнования вживую во Дворце спорта по волейболу, плаванию, а на стадионе им. В.И. Ленина в Лужниках по легкой атлетике. Спортивный дух единоборств, спортсменов разных континентов передавался болельщикам, которые страстно поддерживали свои команды. Высокие достижения спортсменов, добытые на спортивных площадках, встречались овациями и аплодисментами зрителей. Медали, гимн, поднятие флага, слезы и улыбки радости спортсменов, зрителей были венцом каждой спортивной программы. Красочным и запоминающимся событием стали церемония открытия и закрытия летних Олимпийских игр. Все зрители, спортсмены, гости плакали, улыбались, когда олимпийский Мишка поднялся в небо над стадионом в Лужниках под звуки песни «До свидания, наш ласковый Миша», написанной Александрой Пахмутовой на стихи Николая Добронравова, замечательно исполненной Львом Лещенко.

Я вместе с помощником машиниста Сергеем Макиным, как и многие другие локомотивные бригады, водил пассажирские поезда, в которых приезжали и уезжали гости Олимпиады.

Во время Олимпиады помимо спортивных мероприятий вместе с работниками депо, членами семей наш цехком профсоюза организовал культурные программы, ходили на концерт Аллы Пугачевой, в «Золотой зал» на телевизионную башню в Останкино, в парк им. М. Горького, в Сокольники, где весело проводили свой досуг и расширяли кругозор.

К большому сожалению, в дни проведения Олимпиады умер замечательный человек, популярный артист, певец, композитор, бард Владимир Семенович Высоцкий. Я очень любил его песни под гитару, манеру исполнения, чувства, отраженные в словах и музыке. У меня в коллекции на кассетах было очень много песен в его исполнении, которые я слушал на магнитофоне «Комета».

В сентябре 1980 года я в очередной раз стал собираться в поездку на работу. Проснулся около трех часов утра, позавтракал, собрал в дорогу бутерброды, чай в термосе и пошел пешком около 30 минут от дома до ст. Люблино к первой электричке, чтобы быть в депо на явку под пассажирский поезд. Шел к депо не спеша от ст. Москва-Каланчевская, так как до явки было еще минут сорок. Однако, подходя к депо, увидел, что электровоз уже стоит готовый к отправлению, маневровые машинисты подготовили. Мне говорят, давай быстрее, срочно необходимо выезжать на линию, на аварию. Пройдя медкомиссию, получив маршрутный лист, приняв быстро с помощником электровоз, поехал на контрольный пост, затем на Курский вокзал. Отметив маршрут на ст. Москва-Курская, получив предупреждение об ограничениях скорости, мне открыли зеленый сигнал, и я резервом, одним электровозом, выехал до ст. Серпухов. По приезде на станцию меня поставили на боковой путь.

Как потом выяснилось, поезд № 94 Тегеран – Баку – Москва под управлением локомотивной бригады Кузьменко В. около 4 часов утра проследовал от ст. Приокская к ст. Ока, тормозя при этом на перегоне до 50 км/час из-за ограничения скорости. Проследовав ст. Ока, поезд ехал под уклон на выбеге, затем шел подъем к ст. Серпухов, машинист должен был включить тяговые двигатели, чтобы поезд не теряя скорости, шел в гору. Однако, проехав ст. Ока, с поездом № 94, с локомотивной бригадой случилось непредвиденное. Локомотивная бригада, находясь на работе около 3,5 часов, потеряла бдительность, помощник уснул, и закрыл на короткое время глаза машинист Кузьменко В. Поезд самостоятельно поднялся немного вверх, а затем стал тихо скатываться назад с горы, машинист Кузьменко В. стал экстренно тормозить, но оказалось поздно.

Следом за этим поездом шел по сигналам поезд под управлением локомотивной бригады машиниста Андросова Н. Въехав на ст. Ока под разрешающий желтый сигнал светофора, поезд был готов остановиться у выходного красного сигнала. Внезапно локомотивная сигнализация на локомотиве сработала с красно-желтого на красный сигнал, и бригада в тумане увидела красные огни идущего назад поезда № 94. Машинист успел экстренно затормозить и скомандовать помощнику бежать в машинное отделение. К сожалению, хвост поезда № 94 столкнулся с электровозом поезда под управлением Андросова Н. Пассажиры двух последних вагонов поезда № 94 и локомотивная бригада Андросова Н. получили травмы, кабину электровоза разбило, однако локомотивная бригада, несмотря на свои травмы, помогала затем пассажирам поезда № 94 выбираться из вагонов. Мне довелось вывозить состав поезда от ст. Серпухов до ст. Москва, локомотив которого был сильно поврежден. Пассажиры, которые получили травмы, были доставлены в больницу, остальных автобусами довезли до Москвы.

После случившегося чрезвычайного происшествия с пассажирскими поездами были заведены уголовные дела на машиниста Кузьменко В., начальника депо Курочкина В.А. Были взяты показания с заведующего локомотивными бригадами Федотова А.В. о графике работы локомотивных бригад и времени отдыха между поездками, правильности согласования его с профсоюзным комитетом депо под руководством Борщева П.К., проверены бытовые условия жизни машиниста Кузьменко В., условия его отдыха в пункте оборота на ст. Скуратово, свои объяснения по случившемуся давали заместитель начальника депо по эксплуатации Ефимов Г.В., главный инженер депо Чаплинский И.Л., парторг депо, машинист-инструктор. Все работники депо переживали события и обстоятельства произошедшего.

По результатам рассмотрения уголовного дела начальник депо Курочкин В.А. был освобожден от своих обязанностей. Машинист Кузьменко В., потерявший бдительность на несколько минут, в результате которого допущено было столкновение двух пассажирских поездов, проживавший в коммунальной квартире 9 метров с женой и ребенком, не имел полноценного отдыха перед поездкой, на работе был две ночи подряд, который в пункте оборота на ст. Скуратово после принятия душа не сразу пошел отдыхать, получил наказание в виде лишения свободы сроком на 5 лет. Были освобождены от работы начальник отдела кадров, заместитель депо по эксплуатации, заведующий локомотивными бригадами, машинист-инструктор. Председатель профкома депо Борщев П.К. после всех случившихся событий, объяснений на всех уровнях, получил инфаркт, долго болел и в итоге тоже ушел с работы.

Начальником депо был приглашен Титов В.В., работавший ранее в локомотивном депо Москва-Сортировочная заместителем начальника депо

по эксплуатации. Обязанности председателя профкома депо после ухода Борщева П.К. исполнял Сарафанов Г., член профкома, работавший в депо приемщиком МПС.

Обычно в отпуск, если он совпадал с женой, мы семьей ездили на Украину в Черниговскую область к родителям жены. В 1981 году мы с женой решили вместе поехать с железнодорожниками Московской ж.д. в туристическую поездку на две недели в Венгрию (3 дня) и Югославию (11 дней). Дети остались дома с моей мамой. До границы мы ехали на поезде, затем автобус нас перевозил по городам, странам, гостиницам, знакомя с природой, людьми и достопримечательностями. Мы побывали в красивых городах Будапеште, Белграде, Загребе, Любляне, Риеке, купались на озере Балатон и в Адриатическом море.

Запомнилось посещение горы Авала высотой 511 метров со смотровой площадкой в телебашне высотой 205 метров, откуда открывается панорамный вид на г. Белград и его окрестности. Гора Авала была местом ожесточенных битв в ходе двух мировых войн. О Первой мировой напоминает памятник неизвестному герою – монументальный мавзолей в память о солдатах, павших на полях сражений с 1912 по 1918 год, и монумент в память о погибших советских воинах, не только тех, кто сложил голову за освобождение Югославии, а в память тех, кто отправился на 20-летие освобождения сербской столицы.

19 октября 1964 года делегацию СССР, состоящую из ветеранов, участников боев и сражений, Героев Советского Союза, Югославии, во главе с маршалом Сергеем Бирюзовым на самолете Ил-18, в аэропорту встречал Президент Югославии Йосип Броз Тито. Однако самолет с членами делегации при заходе на посадку потерпел крушение. На месте катастрофы стоит монумент в форме двух сломанных крыльев с памятной надписью «В октябре 1944 года они боролись за освобождение Белграда. В октябре 1964 года стали легендой нашего города. Они стали знаменем братства и общей борьбы».

Югославия была развитой, единой, спокойной страной, где люди разных национальностей, вероисповеданий вместе дружно жили, работали, отдыхали, слушали музыку и пели песни. Было много эмоций, впечатлений от увиденного, однако по окончании поездки с радостью возвращались к себе, семье в Россию.

ГЛАВА 3. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЗАКАЛКА, ПРОДОЛЖЕНИЕ ЖИЗНИ В ПРОФСОЮЗНОЙ СЕМЬЕ

В апреле 1982 года в нашем депо Москва-Пассажирская-Курская прошло общее профсоюзное собрание, на котором трудовой коллектив избрал меня председателем профкома депо, поручив защищать его интересы на всех уровнях. Заместителем председателя профкома был избран Сарафанов Г.Б.

В связи с избранием председателем профкома депо мне пришлось со слезами на глазах расстаться с полюбившейся работой машиниста электровоза. Однако руководители депо, инженерно-технический персонал, коллеги машинисты, слесаря, зная меня по работе машинистом электровоза, председателем цехкома, убедили меня в необходимости перехода на другую ответственную работу и единогласно поддержали на выборах.

С первых дней работы председателем вновь избранного профкома для меня многое было новым, приходилось сталкиваться с различными мнениями решения тех или иных вопросов, подходами по событиям, происходящим в депо, с различными документами, сметами, согласованиями, приходили работники депо с просьбой в решении своих вопросов. Где-то давали предложения, где-то жаловались на недостатки, упущения, которые необходимо обсудить и положительно решить в интересах коллектива. Часто приходилось оставаться после работы до 20-22 часов, писать протоколы, проекты решений, но и в это время локомотивные бригады шли перед работой или после на свет в окне и открытую дверь профкома для беседы, обсуждения какого-либо вопроса. Для всех находилось время.

В профкоме был неосвобожденный казначей, с которым мы составляли смету доходов и расходов профкома, затем утверждали на профкоме. Я как председатель профкома еще был председателем комиссии по социальному страхованию, профком согласовывал список очередности работников на получение жилья по г. Москве и Московской области, который утверждал начальник депо. Много вопросов было по охране труда, спецодежде, обеспечению питания в столовой, буфете, диетического питания для работников, трудившихся в особых условиях труда, соблюдению графиков отпусков подразделений, предоставлению путевок в санатории, пансионаты, базы отды-

ха, пионерские лагеря, согласованию графика работы локомотивных бригад с обеспечением нормы часов работы, отдыха, недопущению сверхурочных часов работы, обсуждалось проведение культурных, спортивных, познавательных мероприятий и экскурсий. В соответствии с планом работы проходили заседания профкома, проводились собрания трудового коллектива по заключению коллективного договора, подведению его итогов и итогов социалистического соревнования.

Меня, как вновь избранного председателя профкома, райпрофсоюз Московско-Курского отделения под руководством Тишина Семена Гавриловича, секретаря райпрофсоюза Тараторина Александра Ефремовича направляли на учебу-семинар, проводимую МГСПС (Московским городским советом профессиональных союзов), дорпрофсоюзом Московской дороги по организационной, производственно-массовой, культурной, спортивной работе, по вопросам социального страхования в пансионат «Березовая роща» или на учебную базу МГСПС на ст. Правда. На учебе мы обменивались опытом работы, постигали научную методику различных направлений профсоюзной работы, здесь познакомился с молодыми председателями профкома дистанции пути и энергоснабжения Московско-Курского отделения Исаковым Анатолием Фомичем и Емельяновой Зинаидой Ивановной, которые также были впервые избраны председателями.

Также в деле мы более тесно познакомимся с другими председателями профкома во время выезда в большой пионерский лагерь «Сенино» возле станции Тарусская, состоящий из 23 отрядов, для подготовки помещений к приему детей, обсуждения предложений по кадровому составу (директор, вожатые, воспитатели и обслуживающий персонал).

В локомотивном депо Москва-Пассажирская-Курская шла, как в часовом механизме, коллективная планомерная работа, где от каждого человека, руководителя, инженерно-технического работника, машиниста электровоза, слесаря зависели результаты работы депо в целом.

В соответствии с графиком прошел весенний комиссионный осмотр локомотивов, заключавшийся в качественной подготовке и проверке низковольтных и высоковольтных электрических цепей электровоза, аппаратуры, всех систем и узлов механической, пневматической части электровоза.

В этой комплексной работе активно участвовала каждая локомотивная бригада в соответствии с графиком, которая после поездки, приезжая рано утром, мыла и протирала внутри и снаружи электровоз. Обычно один электровоз готовили три локомотивные бригады, затрачивая на это около 4 часов. Затем электровоз ставили на канаву, где к своим обязанностям приступали слесаря, осматривающие, проверяющие работу аппаратуры и электрических цепей, предельно допустимые размеры, обстукивающие узлы и системы, вы-

искивая возможные неисправности и трещины для их устранения в условиях депо. Затем приступала к осмотру и оценке проведенной работы утвержденная комиссия во главе с начальником депо, главным инженером, мастером и другие члены комиссии. Выставленные отличные или хорошие оценки технического состоянию электровоза давали локомотивной бригаде, отправляющейся затем в рейс с пассажирским поездом, чувство уверенности в качественной подготовке электровоза, следовательно, безаварийной работе на линии.

Локомотивные бригады, в соответствии с графиком движения пассажирских поездов, круглосуточно выходили на работу и отправлялись с Курского вокзала на юг: до Адлера, Симферополя, Кисловодска, Донецка, Харькова, Севастополя, Анапы, Новороссийска, Баку, Тбилиси, Еревана, Цхалтубо, Тегерана, а также на Горьковское направление: до Нижнего Новгорода, Перми. Локомотивная бригада вела пассажирский поезд, конечно, не до конечного пункта назначения, а до определенного участка смены локомотивных бригад. В южном направлении – это была станция Скуратово, расположенная на 284 км от г. Москвы, где поезд стоял 10 минут, – и проходила смена локомотивной бригады. На Горьковском направлении наши локомотивные бригады водили поезд до ст. Владимир, в 200 км от Москвы, где менялся электровоз из-за смены напряжения в контактной сети и локомотивная бригада. Поездка туда и обратно до ст. Скуратово занимала в общей сложности около 18-20 часов (6-8 часов в одну и другую сторону, 3-7 часов отдыха в пункте оборота). До ст. Владимир поездка занимала 14-16 часов. Приезжая в Москву, локомотивная бригада отдыхала 18-24 часа дома, затем опять в поездку, после 3-4 поездок был выходной 48-64 часа. Таким образом соблюдался режим работы и отдыха локомотивных бригад, чтобы была выработана норма часов, график отпусков, не было переработки за год свыше 120 часов на каждого. График работы локомотивных бригад готовился заведующим локомотивными бригадами, согласовывался на заседании профкома, утверждался начальником депо.

График отпусков локомотивных бригад, слесарей, ИТР и служащих в соответствии с личными заявлениями и очередностью также согласовывался председателем профкома, утверждался начальником депо.

В соответствии с этим графиком отпусков работники писали заявления в профком на приобретение путевок в санатории, пансионаты, базы отдыха, а также на приобретение детских путевок в пионерские лагеря.

Работники, которым по их работе, медицинским показаниям было необходимо диетическое питание, профком выдавал на месяц такие путевки, по которым они бесплатно питались в столовой.

В локомотивном депо круглосуточно посменно работали слесаря линейного пункта технического осмотра, которые осматривали электрово-

зы после их прибытия с поездом в Москву, смотрели по журналу ТУ-152 замечания машиниста и оперативно устраняли их, ставя штамп о проведении технического осмотра. Маневровые машинисты сплотку из трех электровозов забирали с канавы технического осмотра, везли на песочницу, засыпали в бункеры электровоза песок для лучшего сцепления колес электровоза с рельсом в дальнейшем при поездке с пассажирским поездом. Затем сплотка из подготовленных к поездке электровозов ставилась на деповские пути. Дежурный по депо, в соответствии с графиком движения поездов, выдавал пришедшей на работу локомотивной бригаде маршрутный лист и ключи от электровоза. Локомотивная бригада проходила медицинский контроль, на маршруте ставился штамп, затем осуществлялась приемка локомотива, стоявшего на деповских путях. Машинист заправлял в скоростемер ленту, заменял 8 писцов при необходимости (так называемый «черный» ящик, где на ленте писцами фиксируются различные параметры ведения поезда: скорость движения по станциям и перегонам, управление тормозами поезда, время, сигналы (зеленый, желтый, красный, белый), по которым следовал поезд и скорость их проследования), проверял последовательным включением исправность всех систем и узлов электровоза, помощник машиниста осматривал механическую часть, проверял работу песочницы, автосцепки.

В дальнейшем локомотивная бригада выезжала на контрольный пост ст. Москва-Каланчевская и прицеплялась к подготовленному бригадой проводников и вагонников составу поезда, стоявшему без пассажиров на путях. Затем осуществлялась проба тормозов, и поезд подавался под посадку пассажиров на Курский вокзал. В соответствии с графиком движения поездов, дежурный по станции Москва-Курская открывает зеленый сигнал выходного светофора пассажирскому поезду, и машинист электровоза, продублировав сигнал с помощником машиниста, посмотрев вдоль состава на проводников со свернутыми желтыми флажками, плавно трогается в путь по маршруту, соблюдая график и безопасность движения, оставляя на платформе провожающих пассажиров.

В депо хорошо и качественно работали мастера Букаткин В., Магалдан А., Гаврюшин А., бригадиры Александров А., слесари Глеков М., Савин В., Нартиков Н. и другие, осуществлявшие в цехах периодический и подъемочный ремонт электровозов, контроль и ремонт приборов и аппаратуры.

Подготовкой локомотивной бригады, инструктажом, техническими занятиями, контрольными поездками, соблюдением регламента работы, внесением записей в формуляр занимались машинисты инструктора Сосновский М., Рогов В., Соловьев П., Аринушкин В., затем Волков В., Ермаков Н., Синельников В., Цвилов С., Пугачев А.

Локомотивные бригады после поездки сдавали свой маршрутный лист и скоростемерную ленту нарядчику. Маршрутные листы забирали в группу учета, которой руководила Кутилина Т., здесь работали жены машинистов Соломонова Г., Фадеева Н. Приходя к ним с различными вопросами по маршрутным листам, машинисты всегда слышали вежливые, четкие ответы.

Скоростемерные ленты поступали к работникам в группу расшифровки, по которым осуществлялся контроль за работой локомотивных бригад во время движения поезда.

Главным бухгалтером работала Людмила Михайловна Андросова, грамотный, душевный человек, любящий свою работу, своевременно выполнявший с коллективом бухгалтерии свою работу, жена машиниста.

Главным инженером работал Антонов А.Л., который отвечал за техническое состояние депо, технику безопасности, своевременное обеспечение и выдачу качественной, соответствующего размера спецодежды, необходимых запасных частей и материалов, планировал и осуществлял обновление, ремонт цехов и оборудования.

Рассказывая о работниках локомотивного депо, их должностях, профессиях, обязанностях, ответственности, хочется отметить их трудолюбие, любовь к своей профессии. Практически все они являлись членами профсоюза железнодорожников, пришли в депо после окончания техникума, профессионально-технического училища, института инженеров железнодорожного транспорта, работали в депо либо до выхода на пенсию, либо уходили на повышение в Московско-Курское отделение Московской ж.д., Управление Московской ж.д., в МПС СССР, России, ОАО «РЖД». Так, в разные годы начальника депо Сорокина В. пригласили работать в Московско-Курское отделение НОДТ, Степанова А. пригласили сразу в МПС на должность заместителя начальника ЦТ (главное управление локомотивного хозяйства), Титова В. пригласили вначале на Московскую ж. д. начальником службы локомотивного хозяйства, затем в МПС на должность начальника ЦТ. Сарафанов Г., работавший в депо приемщиком МПС, затем руководил моторвагонным депо Раменское, был НОДом Каширского отделения Московской ж.д., начальником департамента социального развития МПС, главный инженер Антонов А. работал затем НОДом Московско-Окружного отделения Московской железной дороги, Чаплинский И. перешел на работу главным техническим инспектором Московской ж.д., Тихонов В. перешел в МПС, Назаров А. перешел на работу в ОАО «РЖД», возглавив департамент технической политики.

Вот с таким большим трудовым коллективом локомотивного депо Москва-Пассажирская-Курская мне было поручено работать после избра-

ния председателем профкома депо, защищая разносторонние интересы каждого работника – члена профсоюза, обеспечивая его запросы, потребности в производственном процессе, социалистическом соревновании, своевременном, качественном материально-техническом, санитарно-бытовом обеспечении, обеспечении разнообразным и качественным питанием в столовой депо и в пункте оборота, оздоровлении его и членов семьи, улучшении жилищных условий, в соблюдении условий, режима труда и отдыха, графика отпусков, проведении культурно-массовых и спортивно-массовых мероприятий и других вопросов, возникающих в процессе работы.

Работа была огромная, ответственная, насыщенная, оперативная, но интересная, особенно после достижения положительных результатов для коллектива в целом и каждого работника в отдельности.

В период с 29 мая обычно вводился летний график движения поездов, что требовало практически вдвое увеличивать штат локомотивных бригад. Помощники машинистов с опытом работы с октября по май направлялись в Дорожную техническую школу, где по окончании получали право управления локомотивом. Придя в депо, помощники машинистов с правом управления локомотивом постепенно готовились к самостоятельной работе машинистами-наставниками, а также машинистами-инструкторами, которые проверяли их знания на тренажере и технических занятиях, знания профиля пути, ТРА станций, скоростей движения по станциям и перегонам, расположение светофоров, затем обкатывали на перегонах Москва – Скуратово – Москва, Москва – Владимир – Москва и делали персональное заключение в формуляре о возможности самостоятельной работы машинистом.

Хорошими машинистами-наставниками были Рогов В., Кольцов Ю., Кулагин Ю., Животченко Н., Матюнин Е., Чапкин А., Штыков В., Петров Н., Тюляков В., Романов А., Васильев Н. и еще ряд других, которые подготовили десятки помощников машиниста к самостоятельной работе. Огромную практическую помощь молодым и опытным машинистам оказывал машинист Верижников Г., который на действующем электровозе показывал возможные неисправности и пути выхода из аварийного положения для продолжения следования поезда.

Постепенно с увеличением числа поездов эти молодые машинисты обкатывались и назначались водить поезда на летний период, как правило, с опытным помощником машиниста. Первую самостоятельную поездку молодого машиниста обязательно сопровождал машинист-инструктор.

Штат помощников машиниста, слесарей пополнялся за счет приходящих на практику, хорошо подготовленных учащихся Московского техникума железнодорожного транспорта им. Ф.Э. Дзержинского и Профессионально-технического училища № 129, которых с удовольствием ждали в депо.

В летний период с июня по август месяц машинисты в основном не имели возможности пойти в отпуск, так как было большое число пар поездов на южном направлении. В мае и сентябре месяце уходили в отпуск локомотивные бригады-победители в социалистическом соревновании, добившиеся наилучших результатов в экономии электроэнергии на тягу поездов, в нагоне опоздания пассажирских поездов.

Большинство работников писали заявления в профком с просьбой приобрести им путевку в санаторий, пансионат, базу отдыха на одного человека либо семейную, прикладывая при этом медицинские справки, а также просьбы приобретения путевок в детские оздоровительные лагеря.

У каждого предприятия, в соответствии с отчислениями от заработной платы работников в Фонд социального страхования, была годовая квота по выделению путевок. Профком ежеквартально получал различные путевки и вывешивал информацию на стенде для работников. Заявления работников рассматривались на профкоме в соответствии с утвержденным положением о распределении путевок, и выделялись за 15-30 процентов от стоимости путевки либо бесплатно. Как всегда, число заявлений превышало число полученных путевок. Мне как председателю профкома, являвшемуся председателем комиссии по социальному страхованию работников, хотелось максимально удовлетворить запросы и предоставить работникам депо, их детям по заявлениям путевки. Я звонил в райпрофсоюз Московско-Курского отделения Московской железной дороги, в Дорожный комитет профсоюза с просьбой предоставить горящие путевки других предприятий дороги, на которые у них не было желающих нашему депо. Мне шли навстречу, давали горящие путевки, которые оперативно предоставлялись нуждающимся в лечении, отдыхе работникам депо. Порой приходилось договариваться с начальником отдела кадров депо, старшим нарядчиком, бухгалтерией, пока машинист еще находился в поездке, о предоставлении работнику отпуска в связи с путевкой на лечение, а также бронировать билет в кассе на поезд до места отдыха. Детскими путевками в пионерский лагерь практически все родители обеспечивались по заявлению полностью. Путевки детям на 21 день предоставлялись по цене 13 руб. 50 копеек либо бесплатно. Дети направлялись организованно в пионерские лагеря «Сенино» и «Сигнал». Также организованно дети привозились к родителям на Курский вокзал.

В нашем локомотивном депо в апреле месяце, ко дню рождения Ленина В.И., ежегодно проводился субботник. Локомотивные бригады перечисляли заработанные средства за поездку в одну сторону, в фонд субботника. Слесаря на субботнике ремонтировали электровоз, который затем отправлялся торжественно с эстафетным поездом, например с поездом Москва – Донецк. Эта традиция впервые зародилась в локомотивном депо

Москва-Сортировочная в первые годы Советской власти и с тех пор не потеряла свою актуальность.

На собрание по принятию или подведению итогов выполнения коллективного договора между администрацией депо и профкомом в Красный уголок ежегодно приезжал начальник Московской дороги Паристый Иван Леонтьевич. Он всегда отмечал работу нашего депо, называя главным южный ход с 300 парами поездов в летний период. Хотел лично услышать мнение трудового коллектива о работе локомотивных бригад, успехах и недостатках, трудностях, возникающих на линии, связанных с безопасностью движения поездов, узких местах, чтобы затем с руководством Московской дороги оперативно исправить положение.

На высказанные предложения профкома и замечания машинистов об условиях семейного проживания и отдыха перед поездкой в коммунальных квартирах с детьми, соседями Иван Леонтьевич оперативно отреагировал, выделяя ежегодно бесплатно 10 квартир в г. Москве и по 1 квартире в Подмоскovie машинистам. Мне как председателю профкома приходилось отстаивать списки наших очередников на жилищной комиссии в райисполкоме, объясняя им условия работы машинистов, связанные с безопасностью движения поездов, а также необходимость предоставления им полноценного отдыха перед поездкой. В депо радовались машинисты Борис Мустафин, Евгений Овечкин и другие очередники, получившие квартиры в г. Москве у метро «Медведково». Все работники депо были рады за своих коллег, поздравляли их при встрече. Очередь на получение квартиры по г. Москве работникам-очередникам депо продвинулась и подходила через 5 лет, с жильем в Подмоскovie дело обстояло хуже, так как приходилось ждать около 20 лет.

Однажды, в 1982 году, прочитал в газете «Гудок» информацию о праздновании юбилея в локомотивном депо Ленинград-Пассажирский-Московский Октябрьской железной дороги, решил узнать информацию об истории создания нашего депо Москва-Пассажирская-Курская. Чтобы узнать подробнее о прошедшем событии, позвонил в это депо председателю профкома, который рассказал, где взял архивные документы об истории создания депо, как прошел юбилей, пригласил посетить депо, пожелал удачи в поисках исторических документов, которые находятся в архиве в г. Санкт-Петербурге.

Согласовав свою поездку с начальником депо Титовым Валерием Васильевичем и райпрофсоюзом Московско-Курского отделения Московской железной дороги, отправился в командировку в г. Санкт-Петербург. Побывал в локомотивном депо Ленинград-Пассажирский-Московский, ознакомился с имеющимися в музее архивными документами, оставил свои пожелания в Книге почетных гостей депо.

Следующим этапом моей работы стал архив, расположенный на набережной р. Невы возле памятника «Медный всадник», где я стал скрупулезно исследовать царские архивные документы относительно открытия железнодорожного движения на участке Москва – Курск. Эта работа была очень интересной, кропотливой, сначала по картотеке архива смотрел, что есть, затем заказывал материалы для просмотра, что-то записывал к себе в тетрадь, что-то фотографировал. Нашел архивный документ с докладом министра путей сообщения царю об открытии 16 ноября 1866 года постоянного пассажирского железнодорожного движения на участке Москва – Серпухов – Тула – Курск. Эмоциональный подъем испытал, увидев эту дату, так как этот день совпадал с моим днем рождения. Нашел документы, что наше депо было веерного типа, располагалось на ст. Москва-Курская. Были документы о поездках царя по железной дороге, о штрафе в 5 царских рублей машинисту за допущение схода тележки паровоза с пути и еще много других.

Приехав в депо, с воодушевлением показал и рассказал начальнику депо, членам профкома о своей поездке, привезенных копиях архивных документов об истории депо, открытии железнодорожного движения на нашем участке, старые фото станций. Сказал, что документов еще очень много есть в архиве, их необходимо заказать, прочитать там, в зале библиотеки, интересные моменты относительно истории депо, железнодорожников привести к нам, в музей депо. Так появилась идея создания музея локомотивного депо Москва-Пассажирская-Курская.

В результате с собой в еще одну поездку в г. Санкт-Петербург для продолжения исследовательской работы я взял в помощь машиниста электровоза Крючкова С. Он с большим интересом читал и рассматривал материалы, старые фото и сам фотографировал отложенные архивные документы. Так у нас в депо появилась большая база архивных сведений, которые предстояло систематизировать, разместить в музее, дополнив историей депо после революции, во время Великой Отечественной войны, послевоенной работой железнодорожников, электрификацией, освоением электровозов, современной историей жизни депо и страны. Стали просить ветеранов депо рассказать свои истории, принести фотографии, удостоверения, награды. Многие ветераны откликнулись на призыв и стали приходить в профком, принося материалы, вырезки из газет. Много рассказали участники войны Рогов В., Левченко А., Чапкин А., Олексенко В., а также ветераны депо Квантришвили В. и Чиликин Г.

Моя жизнь была наполнена не только событиями, связанными с интересами коллектива депо, но и с жизнью членов семьи. Моя жена Вера работала в хирургическом отделении железнодорожной больницы им. Н.А. Семашко

Московской железной дороги, выхаживая больных железнодорожников после операций. Мама, находящаяся на пенсии, помогала нам по хозяйству, встречала старшую дочь Олю со школы, помогала готовить ей уроки. Младшая дочь Людмила ходила в детский сад, дома любила петь, танцевать, рассказывать стихи. Часто во время семейных праздников они обе раздавали нам билеты на свои концерты. Читали стихи и пели песни мне, маме, жене Вере или приходившим к нам родным.

Вместе с женой и детьми как-то мы пошли в цирк на Цветном бульваре смотреть представление с участием Юрия Никулина, Игоря Кио. Представление было в полном разгаре, гимнасты на трапециях парили в воздухе, жонглеры солировали, показывая свои номера, собачки ходили на задних лапах, лошади с наездниками бегали внутри арены, Юрий Никулин смешил всех своими шутками и номерами, зрители были в восторге.

Наконец, на арену вышел Игорь Кио и стал показывать свои иллюзионные фокусы. С замиранием сердца все смотрели, как он распиливает в двух местах ящик с помещенной туда девушкой, затем показывает пустые три части ящика, складывает их вновь, и из них девушка выходит живая и невредимая. Далее были фокусы с исчезающими и появляющимися вновь голубями, кроликами, цветами. Затем Игорь Кио пригласил двух зрителей к себе на манеж для участия в представлении. Я решил тоже пойти принять участие, хотя уверенности, что меня возьмут, не было, так как спускались четыре человека, думал, там все свои.

К моему удивлению, Игорь Кио оставил меня и еще одного мужчину на манеже. На манеж вынесли старинный сундук, мне дали ключ от него. Игорь Кио попросил меня произвести следующие действия: открыть сундук и взять в нем мешок, затем в этот мешок поместить Игоря Кио, завязать мешок, положить в сундук, закрыть на замок, а ключи взять себе. Я все сделал, как меня просили: Игоря Кио поместил в мешок, завязал крепко веревку на три узла, вдвоем положили его в сундук, я закрыл его на замок, а ключ оставил у себя. Нас двоих попросили перенести тяжелый сундук с Игорем Кио на другое место манежа. Раздалась барабанная дробь, зазвучала музыка, затем все стихло. Ведущий циркового представления попросил меня открыть сундук. Я достал ключ, открыл сундук и достал из него пустой мешок, показал зрителям. Все были в недоумении, раздалась вновь музыка, и с верхнего яруса цирка по ступенькам прохода на манеж стал спускаться Игорь Кио.

Зал был вне себя от восторга, все дружно радовались и аплодировали, я пошел в зал к своей семье. По дороге от цирка до метро родители с детьми останавливались и говорили детям: «Смотрите, вот тот дядя, который показывал фокусы!». У нашей семьи в тот вечер было приподнятое праздничное настроение, с чем мы поделились дома с моей мамой.

Читая газеты, наткнулся на объявление: «В киностудии им. М. Горького на главную роль в фильме Ильи Фрэза «Карантин» ищут девочку 5-6 лет. Просмотр осуществляется в здании киностудии». Придя домой, рассказал жене, маме, Оле и Людмиле, которая подходила по возрасту. Решил повезти Людмилу на фото- и кино-пробы на киностудию. Пришло большое количество родителей с детьми. После первого просмотра мою Людмилу оставили и просили приехать вновь. Она подходила по всем параметрам режиссеру, хорошо вела себя, правильно говорила, общалась со съемочной группой, запомнила, что ей надо делать.

К финальным пробам-просмотрам для участия в съемках фильма оставались Людмила Жукова и Лика Кремер. В назначенный день мы привезли Людмилу в киностудию к 10 часам утра. Ее забрали на финальный просмотр и съемки. Часа через четыре ее вывел помощник режиссера и сказал, что Людмила все делала правильно, читала, рассказывала, общалась с артистами, но взяли девочку Лику Кремер. Видимо, по сценарию фильма, героиня должна была картавить и не четко произносить слова. Так не состоялся дебют Людмилы в фильме «Карантин». Премьера фильма состоялась в августе 1983 года в г. Москве. Когда я посмотрел его, он мне понравился, хотя моя Людмила, уверен, сыграла бы в нем лучше.

Зато в этом году у нас состоялась семейная поездка в Армению на поезде 55/56 Москва – Тбилиси – Ереван к моему армейскому другу Сукиасяну Размику Агвановичу, проживавшему в поселке Мартуни, рядом с озером Севан. Ехали мы на поезде в купе около двух суток через красивый город Тбилиси. На вокзале Еревана он по-братски встретил меня, жену, Олю и Люду, хотя мы не виделись 12 лет, демобилизовавшись в 1971 году. По дороге в машине мы вспоминали нашу армейскую дружбу, а также ребят различных национальностей, служивших вместе с нами, слаженную, совместную работу на учениях.

Армения встретила нас жаркой солнечной погодой, с температурой около 35 градусов тепла. Озеро Севан, которое мы проезжали, поразило своими размерами, чистой голубой водой и яркими солнечными бликами на поверхности воды. В доме нас тепло встретили его родители, жена Амаля и их дети, накормили сытным обедом и предоставили для отдыха одну из комнат в доме с расписными потолками. В гостях мы были около недели, ездили купаться на озеро Севан, поднимались на гору Армаган (бывший кратер вулкана) на машине около 1,5 км. вверх по бездорожью, ели шашлыки и любовались проплывавшими внизу белыми тучами и деревьями в низине на горизонте. Была сказочная красота, в центре горы-кратера было немного воды от растаявшего снега, мы, как птицы, парящие в небе с большой высоты, восхищались чистым воздухом, ярким солнцем, голубым небом, зелеными долинами, чередующимися с горами.

Кроме этого, мы посетили памятные места Армении: Гарни, Гехард, проехали вдоль турецкой границы, полюбовались на гору Арарат. В Ереване стояла жара под 40 градусов, в машине было душно, и вот мы увидели несколько ребят и девчонок, купающихся в воде. Нам тоже захотелось освежиться в воде, и мы подошли к ним. Оказалось, это была большая труба в земле диаметром около 2 метров, в ней была чистая минеральная холодная вода, в которую мы окунулись и освежились. У нашей семьи было много ярких положительных эмоций от поездки в Армению. Мы пригласили семью Размика посетить Москву, что он впоследствии и сделал. Дружба с ним продолжается и по сегодняшний день.

Работая председателем профкома депо, я периодически ходил на тренажер электровоза к машинисту-инструктору Рогову В., написавшему книгу вместе с Сенюшкиным Ю. и Чиликиным Г. «Устройство и неисправности электровоза ЧС-2», чтобы не потерять навыки, знания схемы электровоза и умения выходить из аварийных ситуаций при коротком замыкании в силовой схеме либо обрыве цепи в низковольтной схеме.

Рогов В. с удовольствием, устраивал различные аварийные ситуации, из которых я быстро находил решение, собирая аварийные схемы. Владимир Тимофеевич, ставя мне хорошие и отличные оценки, говорил: «Олег, тебе эти схемы больше не понадобятся, ты на выборной работе!». Я же ему отвечал, что выборная должность не вечная, и, если не изберут, я хочу вновь работать машинистом, имея и поддерживая свои технические знания.

С уважением и гордостью относясь к ответственной, требующей большого профессионализма, знаний работе машинистов, связанной с безопасностью движения поездов, предложил начальнику депо Титову В. организовывать торжественные проводы заслуженным машинистам. Он поддержал мое предложение и дал поручение заместителю начальника депо по эксплуатации Ефимову Г. оказать необходимую помощь и поддержку.

Первым машинистом, которому руководство депо и профком организовали торжественные проводы на заслуженный отдых, был машинист локомотива первого класса Соловьев Михаил Михайлович. Мною на Курский вокзал, куда прибывал в 9 часов 20 минут поезд №20 Харьков – Москва под управлением машиниста Соловьева М., были приглашены семья машиниста с детьми и внуками, коллеги по работе, телевидение, пресса, оркестр. При подходе поезда к 4 платформе 9 пути диктор Курского вокзала стал объявлять по громкоговорящей связи для встречающих информацию о прибытии поезда под управлением машиниста электровоза первого класса Соловьева Михаила Михайловича, проработавшего в локомотивном депо Москва-Пассажирская-Курская более 30 лет и ушедшего после этого на заслуженный отдых.

Машинист Соловьев М. ничего не знал о торжественной встрече на вокзале. К нему от ст. Тула до Москвы шел для сопровождения машинист-инструктор Волков В. Когда поезд № 20 Харьков – Москва, медленно подъезжая к красному сигналу светофора, проехал середину платформы, заиграл оркестр. Соловьев М. сказал Волкову В.: «Мы, наверно, привезли какую-то большую шишку, раз так встречают». А ему Волков В. в ответ: «Это встречают так тебя!!!».

Руки Соловьева М. задрожали, выступили слезы, но он, сдерживая их, выполнил по инструкции свою работу, плавно остановив поезд в конце платформы. Здесь среди встречающих он увидел своих родных и близких, коллег и друзей по работе. Он вышел с электровоза на платформу в объятия друзей и близких, ему вручили цветы, повязали через плечо красную ленту. Заместитель начальника депо по эксплуатации Ефимов Г. и я от профкома поблагодарили его за безаварийную работу на железнодорожном транспорте более 30 лет, пожелали крепкого здоровья! Соловьев М. передал в торжественной обстановке ключи от управления локомотивом своему помощнику машиниста. Репортаж об этом событии появился в газете, показан на телевидении. Так в нашем депо появилась такая важная и нужная традиция торжественных проводов машинистов на заслуженный отдых.

Запомнилась работникам нашего депо экскурсия, организованная профкомом по маршруту Москва – Киев – Житомир – Винница – Москва.

В Киеве побывали в Киево-Печерской лавре, посмотрели Михайловский, Софийский, Владимирский соборы, скульптуру Родина-мать. В г. Житомире, проехав по городу с его достопримечательностями, узнали, что здесь родились конструктор ракет Сергей Королев, писатель Владимир Короленко, пианист Святослав Рихтер.

Главное, что оставило впечатление о г. Винница, так это музей и усыпальница знаменитого хирурга Николая Ивановича Пирогова, родившегося 25 ноября 1810 года в г. Москве. Благодаря выдающимся способностям, поступив в Московский университет в возрасте 14 лет, Пирогов уже в 26 лет был избран профессором хирургии Дерптского (Тартуского) университета, откуда через несколько лет был приглашен в Петербург, где возглавил кафедру хирургии в Медико-хирургической Академии. Одновременно он встал во главе организованной им клиники госпитальной хирургии. Пирогов представлял собой редчайшее сочетание гениального ученого-теоретика и блистательного хирурга-практика. Николаю Ивановичу Пирогову, как и для подавляющему большинству врачей-хирургов, составляющих гордость человечества, была присуща высочайшая ответственность перед конкретным больным и всем обществом за результаты выполненных исследований и плоды своего труда. Гениальный хирург, прекрасно осознававший перспективы, которые откры-

вало появление общего обезболивания, он провел вначале ряд исследований, посвященных эфиру и хлороформу, проверил их действие на себе и лишь затем применил при лечении больных и раненых. Пирогов не был оторванным от жизни и своего народа кабинетным ученым, увлеченным проведением только ему интересных исследований. Во время Крымской войны он, профессор столичной академии, считая своим долгом охранять здоровье русского солдата, едет в действующую армию и в осажденном Севастополе, под пулями организывает медицинскую помощь раненым и больным, сам оперирует, насколько хватает сил. Огромный вклад, внесенный Пироговым в развитие и практику военно-полевой хирургии, исповедуемый им принцип сберегательного лечения стали той базой, которая позволила советским хирургам век спустя, в годы Великой Отечественной войны, излечить и вернуть в строй более 70% раненых бойцов. Авторитет Пирогова был столь высок, что его приглашали для лечения национального героя Италии Джузеппе Гарибальди и канцлера Германии Отто Бисмарка.

Умер Николай Иванович 5 декабря 1881 г. в усадьбе, в селе Вишня, в черте г. Винницы, которую он приобрел у наследников доктора медицины А.А. Гриколевского в Киеве в 1859 году, работая на должности попечителя Киевского учебного округа.

Отсюда Н.И. Пирогов трижды выезжал. В 1862-1866 годах он руководил подготовкой молодых ученых в профессорском институте в Германии. В 1870 году Н.И. Пирогов, как представитель Общества Красного Креста, выезжал на франко-прусскую, а в 1877 году – на русско-турецкую войну.

Забальзамированное петербургским врачом, учеником Н.И. Пирогова Д.И. Выводцевым, тело Н.И. Пирогова 24 января 1882 года было перенесено в семейную усыпальницу, над которой в 1885 году по проекту академика В.И. Сычугова была построена церковь-некрополь и освящена в честь св. Николая Чудотворца. Состав бальзама был разработан при жизни самим Н.И. Пироговым. Мы стояли около минуты под лучом светильника у гроба Н.И. Пирогова, сделанного австрийцами, с крышкой гроба, сделанной из стекла, и он лежал, как будто только что ушел из жизни. В годы Великой Отечественной войны с 1942 по 1944 год, несмотря на то, что в Виннице располагалась ставка Адольфа Гитлера, гроб с телом Н.И. Пирогова был никем не тронут.

Наряду с торжественными датами и ответственными событиями, происходящими в депо и стране, были и скорбные дни.

Таким днем стала смерть 10 ноября 1982 года Брежнева Л.И., Генерального секретаря ЦК КПСС, руководившего СССР более 18 лет. Наши локомотивные бригады часто водили поезда, в которых Брежнев Л.И. выезжал по стране с Курского вокзала. В локомотивном депо прошел траурный митинг,

в 12 часов дня раздались гудки всех электровозов стоявших на путях в депо и на линии. Прощание с Брежневым Л.И., где мне довелось участвовать, происходило в Колонном зале Дома Союзов, а похороны под залпы артиллерийского салюта проходили на Красной площади.

На пленуме ЦК КПСС (12 ноября 1982 года) Генеральным секретарем ЦК КПСС избирается Андропов Ю.В. С июня 1983 года он занимает одновременно и пост Председателя Президиума Верховного Совета СССР. Став Генеральным секретарем, Андропов занялся сокращением своего аппарата, борьбой с хищениями и взяточничеством среди чиновников высшего ранга, заявил о необходимости развития экономики, были предприняты меры по ужесточению дисциплины на производстве. К сожалению, Юрий Владимирович многое не успел сделать, так как 9 февраля 1984 года он умер.

13 февраля 1984 года Генеральным секретарем ЦК КПСС избран Черненко К.У.

Указом Президиума Верховного Совета СССР № 373-11 от 15 июня 1984 года официально утвержден новый всенародный праздник – День знаний (1 сентября).

Продолжая работать председателем профкома локомотивного депо Москва-Пассажирская-Курская, стремился к постоянному совершенствованию своих знаний путем чтения газет, книг, журналов, научной, экономической, профсоюзной литературы, активного участия в различных семинарах, совещаниях, учебе, проводимых ВЦСПС, ЦК профсоюза железнодорожников, МГСПС, Дорпрофсоюзом Московской ж.д.

Однажды в газете «Труд» появилась статья начальника Управления социального обеспечения Госкомтруда СССР Люблина Юрия Зиновьевича, в которой он поделился своим мнением и предложениями по действовавшему пенсионному обеспечению в стране, льготному стажу лиц, работающих во вредных, тяжелых и опасных условиях труда. Рассуждая о труде работников, уходящих на пенсию по Спискам №1 и №2 ранее общеустановленного выхода на пенсию, он приводил данные по различным профессиям и должностям, о продолжении работников трудиться в таких особых условиях труда до пенсии, несмотря на выработку льготного стажа, например 12,5 лет. Среди таких профессий была названа и «машинист электровоза». Он, говоря о машинистах электровоза, констатировал, что они по истечении 12,5 лет работы в этих условиях не уходят с этой работы, а продолжают трудиться, имея при этом стаж работы в особых условиях более 30 лет. Далее следовал его вывод, что раз они продолжают там работать, то вредности никакой нет, льготный стаж машинистам электровоза надо увеличить до 25 лет. Меня эта статья очень взволновала, и я не смог удержаться, написал в газету «Труд» письмо на 7 листах, где высказал полное разногласие с позицией Люблина

Ю.З., приведя свои доводы и обоснования. В те годы я не знал, не думал, что дальнейшей судьбой мне будет предоставлена возможность подробного изучения пенсионного законодательства на юридическом факультете Академии труда и социальных отношений, проведения анализа пенсионного обеспечения граждан СССР, России, чтения лекций на различных уровнях, подготовка докладов, публикация материалов, статей в газетах и журнале о новом в пенсионном законодательстве, совместной работы с Люблиным Ю.З., направления писем с обращениями к Президенту России, Государственной Думе, Совету Федерации, Правительству России по стратегии развития пенсионной системы, а также о несогласии с пенсионной реформой, пути повышения возраста выхода на пенсию со своими доводами и конкретными предложениями. Но об этом будет сказано в продолжении книги.

Коллектив локомотивного депо успешно справлялся со своей задачей по перевозке пассажиров в поездах, не было задержек поездов, браков и аварий, опаздывающие поезда наши машинисты в содружестве с диспетчерами вводили в график или сокращали опоздание, машинисты экономии электроэнергии на тягу поездов. В нашем депо работал машинист электровоза Косарев Валерий Васильевич, который применяя свой метод «усредненных скоростей», добивался наивысших результатов по экономии электроэнергии. Свой опыт он передавал на технических занятиях своим коллегам-машинистам. Результатом хорошей работы депо были призовые места в социалистическом соревновании на уровне МПС, Московской ж.д., Московско-Курского отделения Московской ж.д. Награждать Почетными грамотами, Знаменами, правительственными наградами коллектив и работников приезжали руководители МПС, Московской ж.д. и Московско-Курского отделения. К этим наградам была премия, которая по результатам работы выплачивалась трудовому коллективу.

ГЛАВА 4.

УЧЕБА ПОМОГАЕТ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ РАБОТЕ, ПОЛУЧЕННЫЕ ЗНАНИЯ РАСШИРЯЮТ ВОЗМОЖНОСТИ

Прочитав в газете «Труд» информацию о том, что Высшая школа профдвижения ВЦСПС имени Н.М. Шверника проводит набор студентов для поступления, решил пойти учиться. Для поступления мне необходимо было написать заявление, иметь опыт профсоюзной работы, характеристику с места работы, направление вышестоящей профсоюзной организации, сдать вступительные экзамены. Все документы мне оформили, выдали положительную характеристику и представили, однако в заявлении я указал, что хочу обучаться по очно-заочной форме, без отрыва от производства. Мне позвонила из МГСПС Фролова Т.Л. и сказала, чтобы я подъехал к ней и переписал заявление, так как такой формы обучения не было. По приезду к ней мне предложили переписать заявление на дневное обучение. Посоветовавшись с семьей, я переписал заявление.

В августе 1984 года сдал вступительные экзамены и был зачислен на экономический факультет Высшей школы профдвижения ВЦСПС им. Н.М. Шверника. В локомотивном депо прошло отчетно-выборное собрание, на котором меня в связи с уходом на учебу в институт освободили от должности председателя профкома. Коллектив и руководство депо, профком тепло проводил меня на учебу, пожелал успешного окончания. Вместо меня председателем профкома была избрана Пороунова Нина Афанасьевна.

Сдав экзамены, оказался во второй группе, вместе с ребятами и девушками нашей большой страны СССР (Жуков Олег, Бугро Вера, Свистова Тамара, Чернов Петр, Манукян Тамара, Николаева Ульяна, Чистяков Александр, Серазетдинова Нина, Хучуа Галя, Расиня Инесса, Алмазбекова Кымбат, Корниенко Владимир, Давыдова Вера, Бурнос Нина), а также из Чехословакии (Бурищ Йозеф, Громек Иван, Годоньова Штефания), Болгарии (Куманов Дмитрий, Колев Димитр, Вълчева Надя), Монголии (Ахын Дуйсенби, Лувсандоржийн Баяраа, Жанарын Алтансувд), Вьетнама (Данг Тхи Хьен, Нгуен Нгок Чанг, Фам Хонг Кан), из Польши (Топольски Збышек). Меня назначили старостой группы. Первого сентября 1984 года, в День знаний, прошло торжественное заседание в Актовом зале, где

встретились все обучающиеся студенты с ректором Шориным Виталием Георгиевичем, проректорами, деканами, преподавателями, аспирантами ВШПД им. Н.М. Шверника. Затем в соответствии с расписанием студенты и преподаватели пошли на занятия в аудитории, лекционные залы.

Студенты нашей группы быстро подружились, большинство жили в общежитии, готовились к лекциям, семинарам, зачетам, экзаменам, занятиям по физвоспитанию, отмечали дни рождения. 23 сентября 1984 года у нас стало днем рождения группы, который мы отмечали каждый год.

В группе были избраны ответственные по разным направлениям нашей учебы и общественной жизни: Судакова Катя – профорг, Мочалова Антонина – культурно-массовая работа, Свистова Тамара – учебный сектор.

В СССР в это время происходили важные судьбоносные события. 29 сентября 1984 года состоялась «золотая» стыковка центральной части Байкало-Амурской магистрали, одной из крупнейших (4300 км) железных дорог в мире. «Второй Транссиб» прошел через тысячи километров вечной мерзлоты, семь горных хребтов, 11 полноводных рек, на нем возведено 2230 мостов. Это была действительно «стройка века», ставшая серьезным вызовом для всей страны. Но и после укладки «Золотого звена» трасса железной дороги не приобрела свои окончательные очертания. Еще не был достроен 15-километровый туннель под Северо-Муйским хребтом, который должен был стать самым длинным туннелем в СССР. В это время я не знал, что мне в дальнейшем судьба предоставит возможность работать и решать организационные вопросы строителей туннеля в составе комплексной комиссии ОАО «РЖД» совместно с руководителями Бурятии в течение 10 дней в Северомуйске перед открытием в 2003 году Северо-Муйского туннеля, о чем расскажу в продолжении книги.

У нас в ВШПД им. Н.М. Шверника очень интересно, на высоком уровне проходил учебный процесс, преподаватели – доктора наук, профессора, доценты – старались донести на лекциях и семинарах студентам знания по широкому кругу вопросов. Помимо учебного процесса студенты принимали активное участие в различных международных встречах, выступали на научно-практических конференциях, встречались со знаменитыми творческими людьми и спортсменами на вечерах, премьерах фильмов, КВН, юморинах, спортивных соревнованиях по шахматам, плаванию, волейболу, легкой атлетике, футболу. В отдельных видах спорта наши студенты соперничали со студентами из стран Азии, Африки, Латинской Америки. Ходили студенты в лыжные походы по местам боевой славы, к памятникам Вере Волошиной и Зое Космодемьянской.

Студенты из СССР после занятий ездили в Толстопальцево на овощную базу, а на втором курсе, с августа по сентябрь, в подмосковный поселок

Селятино на уборку картофеля. Было всем весело, мы еще лучше узнавали друг друга в быту и работе.

Особенно тяжело учебный процесс давался студентам из Вьетнама, Монголии. Они переписывали у нас лекции, просиживали в библиотеке, узнавая для себя новое, спрашивали, на что необходимо обратить внимание при подготовке к семинару. Студентам из СССР, так как они пришли с производства, а не со школьной скамьи, сложнее всего давалась высшая математика. Наши преподаватели, профессор Подиновский Владислав Владимирович, Платов Валерий Яковлевич, читали нам доступно интересные лекции по программе без конспектов, а мы внимательно слушали и записывали. На семинарах вместе с этими преподавателями, а также со Светланой Николаевной Бойко, Шапиро Леонидом Борисовичем мы подробно разбирали темы лекций, решали задачи, писали контрольные задания, однако на экзаменах некоторые студенты не могли решить задание и ответить на вопросы. В результате экзамен им приходилось сдавать повторно. Однако все студенты полюбили высшую математику, с уважением относились к ее изучению и преподавателям. Студентам из Болгарии, Чехословакии, Польши, хорошо знающим русский язык, математику, обучение давалось легче.

Преподаватель Платов В.Я. однажды перед Новым годом устроил сеанс одновременной игры по шахматам со студентами. Желающих сразиться за шахматной доской с Валерием Яковлевичем набралось 17 человек. В одной из аудиторий на столах расставили шахматные доски, и начался интересный, захватывающий сеанс. В конце первого часа сеанса 14 человек студентов проиграли свои партии. Упорная борьба с равными шансами на победу продолжалась на трех шахматных досках. Через пятнадцать минут на двух досках была зафиксирована ничья. Продолжалась только одна шахматная партия Платова В.Я. со мной. Он предложил мне ничью, но так как у меня было небольшое преимущество, я продолжал играть на победу. Через пятнадцать минут после размена фигур партия упростилась, и мы, пожав друг другу руки, заключили ничью.

Нравилась все предметы, так как для нас они были новые: «Экономика труда» с преподавателем Гагариной Зоей Васильевной, «Экономика отраслей народного хозяйства» с преподавателем Шведовой Людмилой Федоровной, где мы проводили деловые игры, выстраивая экономику предприятия, взаимодействие трудового коллектива, «Научно-технический прогресс и технология отраслей народного хозяйства» с профессором Тихомировым Владиславом Борисовичем, где мы осваивали передовые технологии, применяемые на предприятиях, метод «контент-анализа» в работе с документами, «Научная организация труда» с профессором Рофе Александром Иосифовичем, «Социалистическое соревнование и про-

изводственно-массовая работа профсоюзов» с молодым преподавателем Гришиной Татьяной Васильевной, «Финансы и кредит» с преподавателем Савельевым Вячеславом Николаевичем, «Социальное страхование» с преподавателем Кучма Маргаритой Ивановной, «Социальная психология труда», «Социология труда», «Производственная педагогика», «Международное рабочее и профсоюзное движение» и другие. Мне, как железнодорожнику, на семинарах доводилось приводить социально-экономические результаты, примеры технического прогресса, достигнутые коллективом железнодорожной отрасли.

С большим удовольствием студенты занимались физвоспитанием под руководством заведующего кафедрой Полозкова Александра Георгиевича, где бы они не проходили. Плавание, легкая атлетика проходили в бассейне и спортивном комплексе Олимпийской деревни, лыжи – в парке рядом с институтом. Интересно было смотреть, как осваивали лыжи и добивались прогресса студенты из Вьетнама: Данг Тхи Хьен, как и ее друзья, впервые шла самостоятельно на лыжах, хотя у нее за плечами была война во Вьетнаме с США, она сидела у них в тюрьме, выстояла, сражалась и победила. Еще был волейбол, футбол на спортивных площадках г. Москвы со студентами из стран Азии, Африки, Латинской Америки.

Следует отметить четкую организацию учебного процесса, обеспечение бытовых условий в общежитии деканом экономического факультета Потаповым Владимиром Дмитриевичем и его заместителем по международной работе Николаевым Владимиром Ивановичем.

Студенты из разных стран тепло отмечали всем курсом в представительстве Чехословакии свадьбу Йозефа и Нади Бурищ. Были свидетелями рождения маленького Алана Бурищ, который ползал по коридору общежития, но всегда находил комнату своих родителей. Во время учебного периода и после окончания образовалось 5 супружеских пар: Бурищ (Йозеф и Надя), Стабровские (Саша и Наташа), Романенко (Толя и Надя), Чистяковы (Саша и Катя), Черновы (Петя и Оля).

О событиях в стране, годах учебы, преподавателях в ВШПД ВЦСПС им. Н.М. Шверника можно много и долго рассказывать. Остановлюсь на отдельных событиях, происходивших с нами с 1984 по 1988 годы.

В СССР после смерти Черненко Константина Устиновича 11 марта 1985 года на внеочередном пленуме Генеральным секретарем ЦК КПСС избран Горбачев Михаил Сергеевич, в стране началась перестройка, провозглашен курс на ускоренное развитие страны в социальной и экономической сфере, главными символами станут «гласность» и «ускорение».

В 1985 году в г. Москве проходил Всемирный фестиваль молодежи и студентов. Многие наши студенты принимали в нем активное участие.

В Олимпийской деревне проходил забег «Фестивальная миля-1985», в котором принимали студенты многих вузов г. Москвы. В одном из забегов принял участие я со своей 9-летней дочкой Людмилой. На середине дистанции, на горке дочка стала притормаживать, я взял ее за руку, сказал «держись», и мы преодолели вместе подъем, а затем с улыбкой на лице довольные финишировали.

К сожалению, в 1985 году умер наш ректор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, лауреат Государственной премии, доктор технических наук, профессор Виталий Георгиевич Шорин.

В 1986 году ректором ВШПД ВЦСПС им. Н.М. Шверника назначают заслуженного деятеля науки РФ, доктора экономических наук, профессора Гриценко Николая Николаевича.

Весной 1986 года в зале Ученого Совета проходила советско-американская встреча, в которой принимали участие ректор Высшей школы профсоюзного движения Гриценко Н.Н., проректор Баглай Марат Викторович, представители США, деканы факультетов, ряд преподавателей и несколько студентов. От нашего курса в обсуждении вопросов советско-американских отношений принимали участие Витя Шмелев, Коля Мищенко и Олег Жуков. После взаимных приветствий, обмена мнениями ректора Гриценко Н.Н. и представителя от США попросили высказаться и дать оценку советско-американским взаимоотношениям, событиям, происходящим в мире, студентам. Я поднял руку и попросил слово. Гриценко Н.Н. предоставил мне слово, и я впервые на таком уровне выступал 10 минут, переводчик переводил мое выступление на английский язык под прицелом телевизионных камер и глаз участников встречи.

Мною было отмечено, что взаимоотношения СССР – США в настоящее время характеризуются военно-политической конфронтацией двух государств из-за размещения ракет средней дальности на Европейском континенте, безрезультатно проходивших советско-американских переговоров об ограничении ядерных вооружений в Европе и о сокращении стратегических наступательных вооружений. Президент Рональд Рейган назвал Советский Союз средоточием зла в современном мире, подлинной «империей зла», утверждая, что мира можно добиться только с помощью силы, а затем предложил программу «звездных войн».

Я напомнил, что у нас в последние годы было только одно совместное мирное взаимодействие: в июле 1975 года состоялся первый в истории совместный космический полет космических кораблей двух стран «Союз-19» и «Аполлона», и советский космонавт Алексей Леонов с американским астронавтом Томасом Стаффордом обнялись, приветствовали друг друга на русском языке. Одновременно космонавты совершенствовали процедуру

стыковки и проводили научные эксперименты. Необходимо уходить от конфронтации, развивать мирное взаимодействие между СССР и США на всех уровнях на земле, воде и в космосе, вести переговоры, договариваться, принять все меры по предотвращению войны и сохранению мира.

По окончании встречи ко мне подошли два американца, и стали что-то говорить, и протягивать две магнитофонные кассеты. Я спросил у переводчика, что они говорят и чего хотят. Оказалось, им понравилось мое выступление, и они мне в благодарность дарят кассеты с американской музыкой. Я поблагодарил, взял кассеты, однако затем подарил их своему другу.

У мужчин-студентов из СССР были еще занятия на военной кафедре. Помимо теории по военному делу была строевая и стрелковая подготовка, практика в войсках на офицерских должностях.

Наша страна СССР торжественно отметила 40 лет Победы в Великой Отечественной войне над фашизмом. В это время был лозунг «Никто не забыт, ничто не забыто». В нашей семье во время войны, по рассказам мамы, без вести пропал ее родной брат Жуков Василий Дмитриевич 1915 года рождения. Он пять лет, с 1936 по 1941 год, служил на Балтийском флоте, на линкоре «Марат», в августе 1941 года по окончании службы должен был демобилизоваться, но война все изменила. Последнее его письмо пришло в сентябре 1941 года, где он написал: «Нас переодели в форму красноармейцев, иду защищать город Ленина, вернусь – напишу, нет – берегите дочку Ниночку!». После этого писем больше не приходило, моя бабушка Анна Петровна, мама писали письма, но ответа не было. Затем, по рассказам мамы, пришло письмо, что он пропал без вести. Меня эта история очень волновала, и я решил все-таки узнать, где и как погиб мамин брат. Я написал письма в Центральный архив Министерства обороны СССР, Военно-морской архив, в газету «Ленинградская правда» с данными его года и места рождения, службы и текстом последнего письма. Письмо опубликовали в газете. После чего пришло приглашение на встречу ветеранов, служивших на линкоре «Марат» в Санкт-Петербург и Кронштадте.

Я с радостью откликнулся на это предложение и приехал на встречу с фотографиями моего родного дяди Жукова Василия Дмитриевича. Мы встретились с ветеранами в Санкт-Петербурге, затем нас на автобусе повезли в г. Кронштадт, на мемориальный комплекс – братское захоронение моряков и офицеров, героически оборонявших Ленинград на линкоре «Марат». Мы все – участники тех событий, их родственники – прошли с венками и цветами к братскому захоронению. Я шел в шеренге по улице в Кронштадте вместе с постаревшими, но державшими строевую выправку ветеранами-маратовцами 1915-1921 годов рождения: капитаном I ранга Бениманским Вадимом Германовичем, Чирковым Николаем Владимировичем, Морозовым

Михаилом Андреевичем, Фрейдиным Матвеем Зиновьевичем, со слезами на глазах представляя, что иду вместо своего дяди Жукова Василия Дмитриевича с его друзьями, служившими на линкоре «Марат».

Среди более 300 фамилий и воинских званий, высеченных на двадцати мраморных плитах мемориального комплекса погибших маратовцев в годы Великой Отечественной войны, фамилии Жукова В.Д. не было. В центре захоронения воздвигнута металлическая стена. Мы возложили цветы, затем спустили на воду венки в память погибших на линкоре «Марат», потом был обед на одном из военных кораблей, стоявших на причале г. Кронштадта возле памятника Петру Первому. Беседуя с ветеранами-морьяками линкора «Марат», я узнал про боевые учения в мирное время, о том, что экипаж удостоивался чести быть передовым кораблем-флагманом Военно-Морского флота СССР.

В 1937 году Советское правительство приняло решение направить корабль на Военно-Морской парад по случаю коронации короля Георга в Великобританию. Корабль достойно представил молодое Советское государство. Моряки с блеском выполняли все необходимые упражнения наряду с 200 другими кораблями из различных стран мира и завоевывали высокую оценку специалистов и прессы, затем были приняты в Советском посольстве на торжественном обеде.

В Великую Отечественную войну Линкор «Марат» сыграл неоценимую роль в охране морских подступов к Ленинграду, расстреливая боевую технику и живую силу противника из орудий главного калибра по соединениям вражеских войск и орудиям, обстреливающим Ленинград. Но 23 сентября в результате попадания двух авиабомб весом 1000 килограмм каждая сдетонировали боеприпасы, в результате чего были разрушены носовая часть и судовая мачта, погибло 324 моряка.

Корабль лег на грунт и был затоплен по среднюю палубу. 24 сентября вражеские войска прекратили наступление. Маратовцами уничтожены 17 артиллерийских батарей, 65 танков и бронетранспортеров, сбито 6 самолетов, 18 тысяч гитлеровцев. Ленинград сомкнула блокада на 900 дней.

К сожалению, по фотографии Жукова В.Д. я не нашел среди них матросов, которые бы знали его в лицо, ведь на корабле служило около 1200 человек. Мне сказали, что, видимо, он служил на линкоре «Марат» в подразделении БЧ-5, это то место, куда и попали огромные бомбы, если бы он там был, он бы тоже в этот день погиб.

Затем мне пришло письмо из Военно-Морского архива, где говорилось, что Жуков Василий Дмитриевич, служивший на линкоре «Марат» с 1936 по август 1941 года, снят с корабля и направлен в 10 стрелковую дивизию. С этими сведениями я повторно обратился в Центральный архив

Министерства обороны СССР. Вскоре после этого в военкомат г. Москвы, где я проживал, пришло письмо из архива.

Меня вызвал военком и дал прочесть справку из архива. В ней говорилось, что Жуков Василий Дмитриевич 1915 года рождения, уроженец Орловской области, Краснозоренского района, д. Труново, родители: мать Жукова Анна Петровна, отец Жуков Дмитрий Яковлевич – умер 6 октября 1941 года в военном госпитале после тяжелого ранения и похоронен на братском захоронении в поселке Большая Ижора Ораниенбаумского района Ленинградской области. Я читал и сдерживал слезы. Справку военком оставил у себя, а я переписал только ее текст. Дома рассказал маме, семье, его дочери Нине все, что я узнал о последних днях маминого брата и отца Нины. Мама расплакалась, стала вспоминать про него, он ведь был старшим братом. Все радовались в семье, что Василий попал служить на линкор «Марат», рассказывала, как он приезжал домой в 1940 году, привозил подарки, она лежала, тяжело болела, он ее всю расцеловал.

После этого я поехал в Санкт-Петербург, затем электричкой в первом вагоне до ст. Большая Ижора. Выйдя из электрички, свернул направо и, пройдя 500 метров, вышел на большое братское захоронение в лесу солдат и матросов – общий большой памятник с выгравированными на стене фамилиями защитников Ленинграда, отдавших свою жизнь, чтобы не пропустить немцев. Среди фамилий солдат и матросов, захороненных здесь, была и фамилия Жукова Василия Дмитриевича. Я преклонил колени и положил большой букет красных роз у стены. Это был так называемый Ораниенбаумский плацдарм, погибшими были молодые ребята 18-27 лет, в дальнейшем в 1944 году благодаря и этим защитникам удалось прорвать блокаду Ленинграда. Я еще много раз на День Победы приезжал в Санкт-Петербург, Кронштадт, на ст. Большая Ижора, на это место, участвовал в торжественном митинге и возложении цветов. Так я нашел, где воевал и погиб мамин родной брат Жуков Василий Дмитриевич. На его могилку приезжала и его дочь Нина, которую он просил беречь, если не вернется.

В г. Санкт-Петербурге при активном участии ветерана-маратовца Фрейдина Матвея Зиновьевича в 1993 году в Невском колледже имени А.Г. Небольсина был открыт музей памяти линкора «Марат».

Все события, которые происходили со мной, были без ущерба для учебного процесса в ВШПД ВЦСПС им. Н.М. Шверника. Я рассказывал своим друзьям-студентам о моих письмах и находках, а они с интересом выслушивали. Нашу вторую группу экономического факультета преподаватели за активную, дружную работу на семинарах, экзаменах называли «вторая боевая группа».

Обычно на подготовку и сдачу экзаменов в январе месяце давалось всем студентам три недели. Мы, проведя собрание в группе, решили единогласно

уменьшить сроки подготовки к экзаменам, распределили очередность предметов сдачи экзаменов и утвердили в деканате. В результате мы всей группой сосредоточенно, хорошо подготовились, и успешно сдали 5 экзаменов за 12 дней, и уехали в отпуск по домам на неделю раньше остальных.

Многое из студенческой жизни запомнилось каждому из нас. Это и жизнь в общежитии, экскурсии по г. Москве, посещения театров, музеев, парков, кино, поездки по стране и друг к другу в гости, подготовка и сдача государственных экзаменов, преддипломная практика, защита дипломов и торжественное их вручение, последний звонок, посвящение в студенты первокурсников.

Мне, Нине Серазетдиновой, Гале Хучуа, проживающим в г. Москве, приходилось добираться более полутора часов из дома на лекции, семинары к 8-9 часам утра. Мы, однако, всегда приходили вовремя. У студентов, проживающих в общежитии, готовящих себе еду на общей кухне, занимающихся самостоятельно в библиотеке, иногда происходили опоздания, не влиявшие на общий учебный процесс.

В первомайской демонстрации 1986 года от ВШПД ВЦСПС им. Н.М. Шверника в составе трудящихся Гагаринского района по Красной площади прошли ректор нашего института Н.Н. Гриценко, другие руководители, а также 15 студентов нашего курса: Витя Шмелев, Вера Давыдова, Ольга Журихина, Галя Пасечник, Туэ, Данг Тхи Хьен, Ла, Галя Дмитрук, Дуния Милеева, Тамара Свистова и еще 5 человек. Перед началом демонстрации мы стояли группой около знамени института у Исторического музея. Вдруг рядом с нами наметилось оживление среди демонстрантов. Оживление вызвало неожиданное появление в голове колонны первого секретаря МК КПСС Б.Н. Ельцина.

Мы его сразу обступили, стали задавать вопросы по работе в г. Москве. Он стал говорить о том, что в работе секретарей парторганизаций имеется много недостатков, что трех секретарей он уже заменил. Ему в ответ мы, смеясь, сказали, что, видимо, освободили людей низшего звена да уборщиц. Он утвердительно сказал, что освобождены первые лица, и эту работу он продолжит.

Время подходило к 10 часам, и он пошел к Мавзолею на Красной площади смотреть прохождение колонн демонстрантов от районов г. Москвы. Куранты пробили 10 часов, и все колонны с песнями, цветами, флагами, транспарантами, разноцветными шарами вступили на Красную площадь. На Мавзолее В.И. Ленина стояли и приветствовали демонстрантов М.С. Горбачев, Н.И. Рыжков, Б.Н. Ельцин, другие руководители и военные начальники СССР. В приподнятом настроении мы торжественно прошли по нашей Красной площади, затем эмоционально рассказали об этом своим друзьям-студентам.

После успешной сдачи экзаменов за 2 курс все студенты разъехались по своим домам в разные города и страны. Мою семью пригласил в Болгарию к себе в гости наш студент Куманов Дмитрий. Моя семья оформила загранпаспорта и поездом из Москвы поехала в Болгарию. Дима Куманов с женой Галей и двумя детьми Гошей и Миленой жили в г. Тополовграде. Они тепло встретили меня, жену Веру, дочек Олю и Люду на вокзале в солнечную погоду с температурой +35 градусов, и мы поехали к ним домой. Мы гуляли по городу, смотрели достопримечательности, посмотрели магазины и цены, купили сувениры, ходили загорать. Дмитрий еще удивлялся, как у нас не сгорела кожа от такого яркого солнца. Мы же, подставляя разные части тела солнечным лучам, ровно загорели.

Затем Дима Куманов организовал нам отдых в г. Варне на Черном море, где мы у хозяина снимали квартиру 10 дней, купались и загорали на Солнечном берегу. Здесь на берегу мы впервые увидели Евен-пляж, где за щитами, платя свои деньги, загорали женщины без купальников. Хозяин квартиры возил нас на экскурсии по местным достопримечательностям и по побережью. Однажды мы приехали на так называемый царский пляж. Проходя вдоль пляжа, мы к своему удивлению увидели играющих в волейбол и загорающих без одежды мужчин и женщин. «Это не болгары, это немцы», – объяснил нам хозяин квартиры. В конце нашего отдыха на море Дима Куманов приехал к нам. Я ему стал рассказывать о новостях, что показывали по телевизору. Он удивился, что я понял, о чем говорят по телевизору, и многих новостей не слышал.

Вместе с тем мне запомнился такой интересный момент на вокзале, когда я спрашивал у железнодорожника-кондуктора про наш поезд. Я спрашиваю: «Этот поезд идет на Ямбол?». Он мне мотает головой в стороны, что везде означает «нет». Я повторно спрашиваю, показываю свои билеты, он опять повторяет свои действия. Тут я вспоминаю, что в единственной в мире стране, Болгарии, мотание головы в стороны означает «да», а кивание головой вверх, вниз «нет». Я рассмеялся над собой и понял, что на этой платформе стоит наш поезд. Мы поблагодарили хозяина квартиры, Диму Куманова, и его семью за горячий прием и самолетом из г. Варны вылетели в г. Москву. Поездка и отдых в Болгарию у семьи оставили самые приятные впечатления.

В 1987 году после окончания третьего курса мою семью пригласили в себе в гости в Словакию Йозеф и Надя Буриш, которые создали свою семью в г. Москве в годы нашей совместной учебы. Их свадьбу мы гуляли в представительстве Чехословакии. От нашей второй группы им был подарен красочно расписанный под хохлому электрический тульский самовар. Наша поездка из г. Москвы в Словакию снова началась в купе по железной дороге. Йозеф и Надя Буриш встретили нас с Верой, детьми Ольгой и Людмилой

в г. Банска-Бистрица, где они проживали с маленьким сыном Аланом, родившимся в г. Москве.

Мы осмотрели город и его достопримечательности, дворцы и костелы, музей Словацкого восстания, монумент советским воинам, посетили магазины, купили сувениры. Затем Йозеф свозил нас в г. Братиславу, граничащей с г. Веной, столицей Австрии и Венгрией, где мы любовались с утеса, на котором расположен старинный дворец, панорамой города, новым мостом через реку Дунай длиной свыше 400 метров. Ходили и ездили по улицам, площадям, паркам города, в магазинах купили сувениры и гостинцы. Заезжали мы в гости и к еще к нашему студенту Ивану Громеку, проживающему с семьей в Чехии в г. Брно. У каждого города, домов была своя, своеобразная и интересная, архитектура, узкие и широкие улицы, трамваи, автобусы. Обратившись в г. Москву мы снова отправились в купе по любимой железной дороге. Эта поездка расширила наш кругозор, впечатления о жизни в других странах.

С 11 января по 19 февраля 1988 года, являясь студентом 4 курса ВШПД ВЦСПС им. Н.М. Шверника, проходил преддипломную практику в отделе производственной работы и заработной платы в Дорожном комитете профсоюза Московской ж.д. в должности инструктора. В целях оказания практической помощи в работе профсоюзных комитетов предприятий руководителем Дорпрофсожа направлялся на Брянское отделение дороги и ряд предприятий железнодорожного узла. Побывав на Брянском отделении в райпрофсоже, руководимом Зениным Е.Ф. и Сыроквашей А.Ф., профкомах трудовых коллективов дистанции энергоснабжения, дистанции пути, дистанции сигнализации и связи, локомотивном депо, в оздоровительном комплексе «Синезерки», ознакомился с работой профсоюзных организаций, увидел недостатки, обратил на них внимание и посоветовал, каким образом их устранить.

Выезжал с председателем Дорпрофсожа Н.И. Павлюком в Электропрофсоюз и помогал ему в оперативной проверке деятельности этой организации и подготовке итоговой справки по поручению МГСПС. В отделе производственной работы и заработной платы Дорпрофсожа, руководимой Соиным Виктором Семеновичем, было очень интересно работать. В отделе работали еще Семенцова Лидия Ивановна и только что пришедшая на работу Мельничук Алла Семеновна.

Мы принимали звонки с предприятий, давали консультации, выезжали на проверки в организации железнодорожного узла, готовили справки, готовили на подпись руководству письма на обращения, жалобы, предложения граждан и организаций. Компьютеров тогда не было, письма мы печатали самостоятельно на электрических машинках либо отдавали машинисткам. В институте у нас были уже компьютеры, и я на собраниях аппарата

Дорпрофсожа высказывал предложения по совершенствованию профсоюзной работы, писал статьи в газету «Московский железнодорожник» о работе предприятий, сложностях в работе, показывал примеры решений по улучшению социально-экономической эффективности работы предприятий.

На базе локомотивного депо Москва-Сортировочная собирал материал, проводил анализ работы локомотивных бригад, экономии электроэнергии в грузовом и пассажирском движениях, материальном стимулировании за экономию электроэнергии на тягу поездов. В результате мною был написан и защищен на отлично в институте по специальности «Экономика труда» диплом на тему «Совершенствование материального стимулирования работников за экономию ресурсов». Решением экзаменационной комиссии от 23 июня 1988 года мне была присвоена квалификация «Экономист по труду» и выдан диплом. За время учебы написал и защитил пять курсовых работ: по экономической географии, по экономике труда, по соцсоревнованию, по научной организации труда на отлично, по политической экономии на хорошо.

В итоге все наши студенты-выпускники 1988 года благодаря профессорско-преподавательскому составу, ректорату, деканату успешно сдали зачеты, экзамены, защитили дипломы и в настоящее время продолжают работать, претворяя теорию в практику каждый в своей стране, республике, городе, отрасли.

Хочется поблагодарить за полученные знания Ректора ВШПД ВЦСПС им. Н.М. Шверника Николая Николаевича Гриценко, который часто встречался со студентами, выпускниками, выслушивал, давал консультации, помогал советами, решал вопросы организации и совершенствования учебного процесса, конструктивного взаимодействия с органами власти, сохранения профессорско-преподавательского состава, написал и издал много своих научных трудов.

ГЛАВА 5. ЭКОНОМИКА ТРУДА ПОВЫШАЕТ УРОВЕНЬ РАБОТЫ

По окончании ВШПД ВЦСПС им. Н.М. Шверника, в соответствии с Постановлением Президиума Дорпрофсожа Московской ж.д. от 25 июля 1988 года № 38, с 1 августа я был принят инструктором организационно-массового отдела Дорпрофсожа. С большим желанием я пришел на ответственную работу в организационно-массовый отдел. Заведующим этого отдела был Епихин Александр Петрович, затем руководителем этого отдела был назначен Жидких Василий Михайлович, работавший председателем райпрофсожа Московско-Окружного отделения. Вместо Жидких В.М. председателем райпрофсожа был избран Кришталь Давид Михайлович, работавший председателем профкома в локомотивном депо Лихоборы на Московско-Окружном отделении.

Мне как работнику организационно-массового отдела довелось оформлять документы и быть свидетелем начала большой самостоятельной профсоюзной работы Кришталь Давида Михайловича, который впоследствии будет принят на работу заведующим организационной работы ЦК Роспрофжел, заместителем Председателя ЦК Роспрофжел, заместителем Председателя ФНПР, но это будет в продолжении книги. Мне поручалась подготовка и оформление документов, протоколов, участие в отчетно-выборных конференциях профсоюзных организаций Московской ж.д., поездки на предприятия и в организации для оказания практической помощи. Практически с каждого моего выезда в организации была моя статья в газете «Московский железнодорожник» о работниках предприятия, их взаимоотношениях. В стране происходили кардинальные перемены, руководителей предприятий, его подразделений стали избирать по конкурсу.

Однако с конца 1988 года в стране начинает нарастать недовольство диктатом административно-командной системы, которая привела к огромным негативным последствиям в экономике, ослаблению социальной защищенности работников. Это стало причиной митингов, пикетирований, забастовок и других массовых выступлений, чреватых серьезными последствиями для нашей железнодорожной отрасли и транспортных строителей.

В ЦК профсоюза и МПС стали поступать требования об ускорении решения многочисленных острейших социальных проблем, которые на-

капливались годами. Анализ свидетельствовал о том, что почти три четверти из них могли бы быть решены непосредственно хозяйственными руководителями и комитетами профсоюза предприятий истроек. Но они не решались, на их пути стояла прочная стена равнодушия.

Однажды в газете «Московский железнодорожник» я прочитал информацию о проведении на Московском энерго-механическом заводе ЦЭ МПС конкурса на замещение вакантной должности «начальника отдела организации труда и заработной платы», также были перечислены требования к участию претендентов. Меня заинтересовала эта информация, мое высшее экономическое образование, возраст, опыт работы на железнодорожном транспорте отвечали требованиям, и я решил подать свои документы на участие в конкурсе. Конкурсная комиссия, рассмотрев документы претендентов, побеседовав персонально с каждым, приняла решение 10 февраля 1989 года принять меня на завод ЦЭ МПС на должность начальника отдела организации труда и заработной платы в порядке перевода. В моем отделе ОТИЗ работали 7 человек. Продукция завода поставлялась для метрополитена, для предприятий МПС СССР.

Исполняющим обязанности директора завода был главный инженер Широкинский Лев Николаевич, работавший давно в этом коллективе. Он представил меня на совещании, я ознакомился с должностными обязанностями, инструкциями, коллективом отдела, рабочими местами, условиями труда и заработной платы в цехах, на заводе в целом. Завод не всегда выполнял план, были периодические сложности со своевременной выплатой заработной платы по различным причинам.

Практически сразу после моего поступления на работу на заводе произошли выборы по конкурсу директора завода. Работникам завода были представлены на собрании две кандидатуры: и. о. директора Широкинского Льва Николаевича и Лазарева Владимира Ивановича, который работал на железнодорожном транспорте в другой организации. Заслушав программу и предложения каждого кандидата по улучшению работы завода, работники избрали директором Лазарева Владимира Ивановича, а Лев Николаевич стал главным инженером.

Ознакомившись с положением дел, переговорив со своим заместителем, Павловской Антониной Акимовной, руководителю завода были сделаны наши предложения отдела по улучшению ситуации с выполнением производственного плана, выплатой заработной платы, повышением производительности труда. Этим предложениям способствовало проведение отделом ОТИЗ социологического опроса среди работников завода, проведение фотографии рабочего времени.

На заводе часто происходила ситуация, когда работники завода, производя продукцию на миллионы рублей, не могли сдать ее на склад готовой продукции, так как она была сделана не в полной комплектации из-за недопоставки комплектующих, а наши снабженцы не смогли их найти в другом месте. В результате на совещании у директора каждый руководитель отчитывался о проделанной работе, вина кого-то другого, что не полностью сделана продукция. В этом случае завод не имел право выплачивать заработную плату работникам. Мне, как начальнику отдела ОТИЗ для получения заработной платы, необходимо было готовить гарантийное письмо в банк за подписью директора с подтверждением главком ЦЭ МПС об изготовлении в ближайшее время произведенной продукции.

Однажды во время совещания у директора завода начальник отдела снабжения завода Калашников стал оправдываться, почему он не поставил комплектующие. Тогда на совещании я предложил свои услуги, чтобы съездить в командировку в г. Великий Новгород на завод, где они изготавливались. Директор согласился и отправил меня в командировку. Рано утром приехав на поезде на завод, переговорил с руководством завода, дал гарантийное письмо с необходимой номенклатурой изделий. Мне к концу дня собрали две большие коробки, и я довольный отправился на третьей полке вагона, так как не было билетов, в Москву. Принеся комплектующие на завод, мы собрали недостающие изделия, сдали продукцию на склад, чтобы своевременно получить заработную плату.

Работа начальником отдела ОТИЗ мне нравилась, были положительные результаты. Одним из таких примеров стало создание комплексной бригады в составе грузчиков и гибщиков, с применением КТУ (коэффициента трудового участия). Работа грузчиков, которые должны были своевременно поставлять стальные листы для резки и гибки на станках, не отвечала требованиям по разным причинам. То в понедельник они выходили не в полном составе либо были немного больные, в результате простаивали гибщики, тормозился производственный процесс.

Я предложил для своевременного выполнения ими своих трудовых обязанностей объединиться им в комплексную бригаду с оставлением всего фонда оплаты труда, с применением КТУ. Они не соглашались, говорили, что мы их обманем. Я встречался с ними три раза, объяснял, что вся заработная плата будет оставаться у них, если даже кого-то не будет в бригаде по какой-либо причине: «Кто не работает в полную силу, то бригада может ему поставить коэффициент от 0,5 до 0,9, кто делает больше, поставите КТУ 1,1-1,5, даже нашему отделу ОТИЗ придется дополнительно для Вас считать отдельно заработную плату». Наконец, они согласились, оформили мы все это документально, и пришли результаты. Не стало простоя, замедления производ-

ственного процесса, повысилась заработная плата в бригаде. Другие бригады стали подходить к нам в отдел с просьбой их объединить.

Не все протекало в работе так гладко. Трудности продолжали иметь место быть, и надо было находить выходы из ситуации. Однажды меня вызвал главный инженер завода Широкинский Л.Н. сказал, что не хватает фонда оплаты труда и попросил на одно из материалоёмких изделий снизить расценки работникам. Я вместе со своим отделом провел совещание, посмотрел, что было сделано ранее с расценками и рабочим временем, что было механизировано. Придя вновь к главному инженеру, мною было сказано, что не будут пересматриваться расценки, так как уже два раза они снижались на изготовление этой продукции, службой главного инженера ничего не было обновлено, много было ручного труда с применением молотка и кувалды.

Мне затем звонил заместитель начальника главка ЦЭ МПС Шарапов с просьбой пересмотреть мое решение. После объяснения ему своей позиции меня по этому вопросу больше никто не спрашивал. Вместе с тем работники завода, узнав мою позицию, предлагали возглавить профком, на что я не согласился.

В начале декабря 1989 года на одном из совещаний у директора завода руководителей цехов, отделов остро встал вопрос выполнения квартального и годового плана, по причине не поставки ряда крупных запчастей. Начальник отдела снабжения сказал, что завод, который должен был нам их поставить, не отвечает на звонки, затем сослался на отсутствие этих запчастей. Директор резко негативно высказался о работе отдела снабжения, ставящего под угрозу выполнение заводом плана. Попросив слово, я снова, учитывая уже предыдущий положительный опыт, предложил свою кандидатуру для командировки на завод в г. Томск. Директор, понимая сложную ситуацию, видя неспособность отдела снабжения исправить положение, согласился с моим предложением. Взяв гарантийное письмо от начальника завода с номенклатурой запчастей, я полетел 12 декабря самолетом в г. Томск.

Прилетев в город, пришел на завод, где меня спросили про допуск на закрытое предприятие. Так как его у меня не было, меня не пустили на завод. Далее я нашел выход на одного из руководителей, встретился с ним, представился начальником отдела ОТИЗ, заместителем председателя профкома, объяснил негативную ситуацию с выполнением Московским энерго-механическим заводом ЦЭ МПС квартального и годового плана, с выплатой заработной платы, передал гарантийное письмо.

Он меня спросил, где мы были раньше, они уже закончили выпуск комплектующих изделий другим заводам, перестроили технологический процесс для изготовления своей продукции. Я ему рассказал о том, что нам рассказал наш начальник отдела снабжения Калашников.

Он взял письмо, пообещал подумать, что можно сделать в создавшейся ситуации, попросил завтра позвонить. На следующий день я с утра позвонил ему из гостиницы о судьбе нашей продукции. Он мне пообещал, что они перестроят технологию и в течение трех дней изготовят нам запасные части по номенклатуре.

Через три дня звоню ему опять из гостиницы, спрашиваю о результатах. Он мне и говорит: «Знаешь, запасные части мы вам изготовили по номенклатуре, но у тебя теперь другая проблема, аэропорт нам отказал в приеме любой продукции до 5 января». Поблагодарив его, я отправился в аэропорт г. Томска, нашел там руководителя, который занимается авиаперевозками грузов. Рассказал свою ситуацию, а также то, что местный завод пошел навстречу, срочно изготовил нам недостающую продукцию, которую не принимает к отправке аэропорт г. Томска.

Он набирает телефон заместителя руководителя завода и спрашивает: «Сколько коробок груза для Московского завода ЦЭ МПС?». Он отвечает: «Семь коробок». Далее руководитель авиаперевозок аэропорта говорит: «Значит так, привози 7 коробок на Москву, а остальное после 5 января». Я, поблагодарив работника аэропорта, пошел к воротам смотреть, как наши коробки на машине привезли в аэропорт для погрузки в ближайший самолет до Москвы.

Придя в кассу аэропорта за билетами, увидел объявление «Все билеты на Москву проданы до 7 января». Порадовавшись за принятый к отправке груз, опять пошел на территорию аэропорта к руководителю с просьбой отправить и меня в Москву, а не оставлять здесь еще на Новый год. Он мне дал записку с просьбой выдать мне билет, сказал куда подойти.

В результате я улетел вместе с грузом в Москву, завод выполнил план, работники получили заработную плату, премию, а директор предложил мне должность заместителя директора по коммерческой работе. Я ему ответил отказом, так как мне нравится моя работа начальника отдела ОТИЗ.

В 1990 году я продолжил работу на заводе в прежней должности. Однако в начале года мне позвонили из Центрального комитета профсоюза железнодорожников, предложили встретиться и побеседовать на предмет перехода к ним на работу в отдел по социальному страхованию. Со мной беседовали в ЦК профсоюза начальник отдела Лукич Евгений Викторович и его заместитель Вакуленко Виктор Михайлович. Их устроили мои документы о высшем экономическом образовании, трудовой стаж и опыт работы на железнодорожном транспорте, мои ответы и предложения, решения которых помогли улучшению социально-экономической защиты железнодорожников.

В результате мною было дано согласие на переход в ЦК профсоюза железнодорожников на должность инструктора по государственному социально-

му страхованию, а затем эксперта отдела по управлению Фондом социального страхования и охране здоровья трудящихся, Дирекцию Республиканского отраслевого отделения Фонда социального страхования РФ железнодорожников и транспортных строителей.

Председатель ЦК профсоюза И.А. Шинкевич подписал письмо в адрес руководителя завода ЦЭ МПС В.И. Лазарева с просьбой уволить меня с завода переводом по соглашению сторон. Первоначально В.И. Лазарев долго не рассматривал это письмо, так как не хотел меня отпускать. Только звонок заместителя председателя Дорожного комитета профсоюза В.К. Богданова к В.И. Лазареву со словами: «Ты понимаешь, его приглашают на работу в ЦК профсоюза!» ускорил решение этого вопроса.

ГЛАВА 6. НОВЫЙ ВЫЗОВ. СОЦИАЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ И ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ ТРУДЯЩИХСЯ В ЦК ПРОФСОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

В феврале 1990 года меня приняли на работу в ЦК профсоюза, и я приступил к выполнению своих должностных обязанностей в соответствии со штатным расписанием. Мне поручили заниматься вопросами подготовки необходимых писем, справок, документов, заключений, касающихся железнодорожников, в рамках широко обсуждаемого в стране законопроекта «О пенсионном обеспечении граждан в СССР» вместо закона СССР 1956 года «О государственных пенсиях».

Были собраны и проанализированы предложения со всех 32 железных дорог по имеющимся в пенсионном законодательстве профессиям и должностям железнодорожников и ряду новых, которые ЦК профсоюза совместно с МПС предлагали включить в Список профессий и должностей с вредными, опасными и тяжелыми условиями труда. Эти предложения были обоснованы медицинскими заключениями ВНИИЖГ. Приходилось доказывать работникам Госкомтруда СССР, Минфина СССР, ВЦСПС, другим участникам обсуждения на различных совещаниях, встречах необходимость включения в этот список таких профессий, как дежурный по станции, монтер пути, осмотрщик вагонов. Приводились медицинские обоснования, расчеты количества работников, работающих в данных профессиях и должностях, и численность уходящих на пенсию по годам, необходимых средств на эти цели.

Первоначально МПС и ЦК профсоюза железнодорожников и транспортных строителей просили дополнить действовавший Список № 2 за особые, вредные и тяжелые условия труда, по которому работники уходили на пенсию на льготных основаниях на 5 лет раньше общеустановленного возраста 60 лет мужчины и 55 лет женщины.

Однако в отношении Списка № 2 законопроектом было предусмотрено, что предприятия и организации из средств, предназначенных на оплату труда, вносят в Пенсионный фонд СССР плату, покрывающую расходы

на выплату пенсий в соответствии со Списком № 2, до достижения работником пенсионного возраста в размере 50 процентов по пенсиям, назначенным в 1991 году, 60 процентов – в 1992 году, 70 процентов – в 1993 году, 80 процентов – в 1994 году, 90 процентов – в 1995 году и 100 процентов – в 1996 году.

Начиная с 1996 года назначение и выплата пенсий, в соответствии со Списком № 2, будут производиться предприятиями и организациями в порядке, определяемом коллективным договором, за счет собственных средств.

Такая мера, по мнению авторов законопроекта, предполагает стимулировать работодателя к улучшению условий труда работников, работающих во вредных условиях труда, либо ликвидации таких рабочих мест.

Выделение Списка № 2 обусловлено тем, что условия труда работников, работающих во вредных условиях труда, могут быть улучшены работодателями, а работникам, работающим на работах, включенных в Список №1 и малые списки, изменить вредные условия труда не представляется возможным.

МПС и ЦК профсоюза не устраивала данная норма по работникам железнодорожного транспорта: «Машинист электровоза», «Машинист тепловоза», «Машинист электроподвижного состава», «Машинист мотовоза, автомотрисы» и ряду других, включенных в Список № 2, так как не представляется возможным изменить вредные факторы, влияющие на работу в этих условиях.

Для того, чтобы не применять данную норму к работникам железнодорожного транспорта было предложено эти профессии и должности перенести из Списка № 2 в Список за выслугу лет.

Список профессий и должностей работников локомотивных бригад и отдельных категорий работников железнодорожного транспорта долгое время не подписывался. Придя в один из дней на работу, увидел большое скопление мужчин и женщин, работников железных дорог страны возле кабинета заместителя председателя ЦК профсоюза Людмилы Борисовны Титовой. Она вызвала меня, так как я курировал этот вопрос, предложила встретиться с людьми и объяснить сложившуюся ситуацию со списком и принять все необходимые меры по решению вопроса.

Люди были взволнованы, Закон «О пенсионном обеспечении граждан в СССР» опубликован, где была прописана пенсия за выслугу лет рабочим локомотивных бригад и отдельным категориям работников, непосредственно осуществляющих организацию перевозок и обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте и метрополитене, а Список профессий и должностей железнодорожников до сих пор не был утвержден. Они были готовы выехать на свои железные дороги и остановить движение поездов, что привело бы к необратимым последствиям.

Встретившись с ними, я объяснил, что сегодня-завтра все будет подписано. Часть работников уехали домой, а большая часть осталась ждать до следующего дня. С утра железнодорожники встретили меня у входа в ЦК профсоюза и спросили про Список. К сожалению, его еще опять не подписали. Я принял решение ехать с ними в Госкомтруд СССР на встречу с руководителями или их представителями. Придя в приемную к одному, потом к другому заместителю Госкомтруда, я попросил о встрече с представителями железнодорожников. Они, сославшись на занятость, отказались встретиться.

Единственной, кто согласился встретиться с нами, была Волкова Ирина Константиновна. Она подписала всем приехавшим представителям пропуска в Госкомтруд, тепло встретила их в своем кабинете. В беседе железнодорожники изложили ей свои вопросы и ждали решения. В этот момент в кабинет приносят Постановление Госкомтруда СССР и Секретариата ВЦСПС, подписанное 10 октября 1990 года, об утверждении Списка профессий и должностей работников локомотивных бригад и отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, получивших право на льготную пенсию.

Волкова И.К. зачитала это постановление с перечислением профессий и должностей. Железнодорожница из Киева сказала своему коллеге из Донецка Луценко: «Наконец-то ты получил право выйти на льготную пенсию!». Все присутствующие в кабинете после этих слов заплакали от радости.

Таким образом, с нами согласились и перенесли профессии и должности работников локомотивных бригад и отдельные категории работников железнодорожного транспорта в Список за выслугу лет по закону СССР от 15 мая 1990 года «О пенсионном обеспечении граждан в СССР».

Закон СССР «О пенсионном обеспечении граждан в СССР» широко обсуждался специалистами и гражданами на разных уровнях: в печати, телевидении, в трудовых коллективах, комитетах, комиссиях, совещаниях с привлечением Госкомтруда СССР, различных министерств и ведомств, ВЦСПС, отраслевых профсоюзов.

В СССР все положительно встретили принятие этого пенсионного законодательства, имевшего социальную направленность, справедливость, заботу о людях труда, работавших в разных условиях труда, резко улучшив материальное положение граждан на пенсии.

Для сбора средств и финансирования пенсионного обеспечения граждан в СССР был создан Пенсионный фонд СССР. Остался без изменений возраст выхода на пенсию для мужчин и женщин, соответственно 60 и 55 лет. Работникам, работающим в особых, тяжелых условиях труда, в районах Крайнего Севера, преподавателям, медицинским работникам сохранили право на досрочную пенсию по старости на 5-10 лет либо за выслугу лет. Четко был определен расчет размера пенсии для граждан: 55% от заработка

при стаже работы мужчин 25 лет и 20 лет женщин и по 1% свыше за каждый год превышения нормативного стажа, но не более 75% заработка.

Ряд профессий и должностей в силу их отсутствия в отраслях, изменения условий труда были исключены из Списков работников, которым предоставляются досрочная пенсия, ряд профессий и должностей был дополнительно включен в Списки после медицинского заключения, обоснования и согласования с министерствами и ведомствами.

Список профессий и должностей работников локомотивных бригад и других работников железнодорожного транспорта был дополнен новыми: дежурный по станции, монтер пути, осмотрщик вагонов, составитель поездов.

Впервые получили право на льготную пенсию 335 тысяч железнодорожников.

По требованию членов профсоюза 20 сентября 1990 года созывается внеочередной XXV съезд железнодорожников и транспортных строителей, ставший последним в рамках бывшего СССР. Он проходил под воздействием происходящих в стране глубоких демократических преобразований. На нем разгорелись жаркие дискуссии, острой критике были подвергнуты присутствующие на съезде руководители Правительства. Делегаты съезда приняли Заявления в адрес Президента страны, Верховного Совета СССР, в которых в ультимативной форме были изложены требования незамедлительного решения острейших социальных проблем в отраслях.

Съезд наметил конкретную программу действий профсоюзных организаций на ближайшую перспективу и принял решение о переименовании профсоюза в Независимый профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей.

С 23 по 27 октября 1990 года в Москве, в Кремлевском Дворце съездов состоялся XIX съезд профессиональных союзов СССР. Для работы на съезде с делегатами в орготдел ВЦСПС от ЦК независимого профсоюза железнодорожников и транспортных строителей были направлены Жуков Олег Георгиевич, Кумкина Ирина Кузьминична, Куликова Людмила Александровна. В орготделе ВЦСПС мне поручили ответственную работу – курировать три делегации: Республики Армении, Калужской, Магаданской областей; Кумкиной И.К., Куликовой Л.А. было поручено вести регистрацию делегатов.

В мои обязанности входило информирование руководителей делегаций о ежедневных планах мероприятий в дни проведения съезда, оперативной связи в случае изменения времени встречи, отъезда, приезда и решений других вопросов и предложений делегаций. Конечно, я был на связи и с делегацией профсоюза железнодорожников и транспортных строителей во главе

с председателем Шинкевичем Иваном Артемовичем. У меня был пропуск в гостиницу «Россия», в Кремлевский Дворец съездов.

На съезде присутствовали Президент СССР Михаил Сергеевич Горбачев, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Анатолий Иванович Лукьянов, председатель Совета Министров СССР Николай Иванович Рыжков.

Зарегистрированными 2348 делегатами (из 2402 избранных) была утверждена повестка дня съезда. С отчетным докладом выступил заместитель Председателя ВЦСПС, председатель Комиссии по подготовке XIX съезда Владимир Павлович Щербаков.

В докладе было отмечено, что данный съезд был созван по требованию профсоюзных организаций, по решению VIII Пленума ВЦСПС на два года раньше установленного срока и носит, по существу, чрезвычайный характер. Страна перешла к решающему этапу перестройки. Начинается переход на рыночную экономику, это полностью меняет сферу трудовых отношений, в которых профсоюзы должны стать ведущим звеном.

Государство из унитарного преобразуется в федеративное. Республики становятся действительно суверенными государствами, растет суверенитет автономий. За этим – полная автономия профобъединений союзных республик, новая роль отраслевых профсоюзов, новый статус профорганизаций в автономных образованиях. Многопартийность, плюрализм рабочего движения, образование новых профобъединений изменили все политическое пространство общества, что требует по-новому взглянуть на место и роль в нем профсоюзов. Все эти преобразования идут на фоне глубокого экономического кризиса, резкого падения жизненного уровня людей.

Много вопросов, предложений, возможных решений по проблемам занятости, цене рабочей силы, управлению фондом социального страхования, охране труда, социальным гарантиям людям, улучшению положения женщин и молодежи, тружеников села, стоимости жилья и коммунальных услуг, присланных на съезд трудовыми коллективами, отраслевыми профсоюзами были озвучены в докладе и выступлениях делегатов.

После съезда изменилась тактика действий профсоюза, ее содержание было подчинено организации надежной социальной защищенности тружеников стальных магистралей и транспортных строек страны. Особое внимание в этот период уделяется усилению информационного обеспечения в профсоюзе. С этой целью создается информационный центр (руководитель – Жуков Олег Михайлович, затем Расулов Абдул Расулович), который с июня 1991 года начинает выпускать журнал ЦК профсоюза «Информационный вестник», а с августа 1994 и газету «Сигнал».

В РСФСР президент страны Б.Н. Ельцин поручил подготовить законопроект «О государственных пенсиях в РСФСР» специалистам во главе с профессором Захаровым Михаилом Львовичем, сказав, чтобы он был лучше, чем пенсионный закон СССР. Этот законопроект широко не обсуждался.

В ноябре 1990 года был принят и опубликован в газете «Советская Россия» Закон РСФСР «О государственных пенсиях в РСФСР». Изучив новый пенсионный закон, ЦК профсоюза железнодорожников не увидел в нем статей, предусматривающих льготное пенсионное обеспечение для всех железнодорожников, имевших это право с 1956 года, и ряда новых профессий и должностей, получивших это право по Закону СССР от 15 мая 1990 г. «О пенсионном обеспечении граждан в СССР».

ЦК профсоюза железнодорожников и транспортных строителей совместно с МПС обратились во все органы, принимавшие участие в подготовке и принятии этого закона, с просьбой незамедлительно рассмотреть вопрос включения профессий и должностей железнодорожников в новый российский пенсионный закон. Начались рабочие встречи, совещания, согласования в министерствах, ведомствах, приведение расчетов, медицинских обоснований, подготовка писем, разъяснений о праве на досрочное получение пенсии работникам железнодорожного транспорта и метрополитена.

Долго, трудно шли переговоры, встречи, разъяснения. Однако в итоге в законе РСФСР «О государственных пенсиях в РСФСР» появилась статья, предусматривающая льготную пенсию для работников локомотивных бригад и отдельных категорий работников железнодорожного транспорта и метрополитена. Был утвержден Список профессий и должностей работников железнодорожного транспорта, имеющих право на досрочную пенсию по старости. Таким образом, право на льготную пенсию осталось за теми железнодорожниками, кто имел это право ранее по закону 1956 года «О пенсиях», и получили такое право впервые еще 220 тысяч железнодорожников отдельных профессий и должностей, связанных с безопасностью движения, работающих на участках с интенсивным движением поездов.

Я был представлен ЦК профсоюза железнодорожников и транспортных строителей к высшей награде на железнодорожном транспорте – Знаку «Почетному железнодорожнику СССР». Удостоверение о награждении было подписано Министром путей сообщения СССР Матюхиным Л.И. 19 июля 1991 года.

Одновременно по поручению ЦК профсоюза совместно с МПС я занимался вопросами подготовки документов, писем, встреч, совещаний

по приравниванию участников спецформирований НКПС (народного комиссариата путей сообщения) к участникам войны.

Это право участники спецформирований НКПС получили в соответствии с Постановлением Кабинета Министров СССР от 23 июля 1991 г. № 499 «О льготах работникам спецформирований, действовавших в период 1941-1945 годов».

В августе 1991 года был направлен ЦК профсоюза железнодорожников в командировку на Одесскую железную дорогу для разъяснений на предприятиях положений нового Закона СССР «О пенсионном обеспечении граждан в СССР». Прибыв поездом в г. Одессу, пришел в Дорпрофсож Одесской ж.д., где меня спросили: «Почему с утра по радио и телевидению передают балет «Лебединое озеро?». Я ответил: «Не знаю», – решив позвонить ЦК профсоюза в Москву заведующему отделом Лукичу Евгению Викторовичу. Услышав его голос, я спросил у него: «Что случилось в Москве, почему в Одессе по радио и телевидению передают балет «Лебединое озеро?», – слыша в то же время в телефонной трубке звуки сирен с улицы на Садовом кольце. Он мне ответил: «По улице едут бронетранспортеры, военные машины, ничего страшного». Я спросил у него: «Может мне вернуться назад в Москву?». «Нет, работай по утвержденной программе на Одесской железной дороге».

В Одессе было тихо и спокойно. Даже жители говорили: «Почему молчит председатель Верховного Совета Украины Кравчук Л.М.?». В г. Одессе я встретился на станциях, в депо с железнодорожниками разных профессий и должностей, рассказал о новом законе, его положениях, ответил на вопросы. Затем поехал поездом на ст. Шевченко, г. Смела в Черкасской области, где встретился с работниками Смелянского энергомеханического завода и представителями разных профессий железнодорожного узла, разъяснил положения нового пенсионного законодательства, ответил на вопросы. По окончании командировки прибыл 23 августа в г. Москву, доложил руководству о командировке. Вскоре в ЦК профсоюза пришел номер газеты «Черноморский гудок», где было написано, что с 18 по 22 августа 1991 года на Одесской железной дороге находился эксперт ЦК профсоюза Жуков О.Г., который разъяснил положения нового пенсионного законодательства СССР и ответил на вопросы, опубликованные в газете.

В 1992 году разрабатываются условия акционирования организаций транспортного строительства. В сложившейся ситуации профсоюз прилагает огромные усилия, чтобы создать четкую и глубоко продуманную систему социальных гарантий труженикам отраслей, ключевыми звеньями которой должны стать отраслевые тарифные соглашения и коллективные договоры на предприятиях.

В результате переговоров с руководством Министерства путей сообщения и Министерства транспортного строительства в целях стабилизации обстановки были заключены отраслевые тарифные соглашения, сыгравшие важную роль в улучшении социального положения работников, положено начало системе социального партнерства, у истоков которого стояли Министр путей сообщения, затем Президент ОАО «РЖД» Геннадий Матвеевич Фадеев, Президент Корпорации «Трансстрой» Владимир Аркадьевич Брежнев и Председатель ЦК профсоюза Иван Артемович Шинкевич.

3 марта 1992 года в связи с распадом Советского Союза состоялась Первая учредительная конференция Независимого профсоюза железнодорожников и транспортных строителей России.

В дальнейшем по поручению ЦК профсоюза работал совместно с МПС над подготовкой указания Минсоцзащиты РФ от 17.07.92 г. № 1-54у, с разъяснением от 11.06.92 г. №5в Минтруда РФ по согласованию с Минсоцзащитой РФ, ПФР о порядке применения Списка профессий рабочих локомотивных бригад, а также профессий и должностей работников отдельных категорий, непосредственно осуществляющих организацию перевозок и обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте и метрополитене, пользующихся правом на пенсионное обеспечение в соответствии с пунктом д статьи 12 Закона РСФСР «О государственных пенсиях в РСФСР».

1. Механикам рефрижераторных поездов (секций) в специальный стаж для назначения пенсий на льготных условиях включаются периоды их работы в 1978-1990 годах в качестве начальников рефрижераторных поездов (секций) при обслуживании рефрижераторных поездов (секций) меньшей численностью работников, чем это было установлено отраслевыми технически обоснованными нормами обслуживания рефрижераторных поездов (секций), и наличии подтверждающих документов о доплате за совмещение должностей.

2. Рабочим, профессии которых включены в Список профессий рабочих локомотивных бригад, а также профессий и должностей работников отдельных категорий, непосредственно осуществляющих организацию перевозок и обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте и метрополитене, пользующихся правом на пенсионное обеспечение в соответствии с пунктом д статьи 12 Закона РСФСР «О государственных пенсиях в РСФСР», в специальный стаж для назначения пенсии на льготных условиях включаются также периоды работы, когда их профессии имели другие наименования.

ГЛАВА 7. РАБОТА В ПЕНСИОННОМ ФОНДЕ РОССИИ СТАВИТ НОВЫЕ ЗАДАЧИ, ПОВЫШАЕТ ТРЕБОВАНИЯ К УРОВНЮ ЗНАНИЙ

В 1992 году меня пригласил на работу Управляющий Отделением ПФР по г. Москве Чумаков Л.А., где, учитывая мой опыт работы, поручил возглавить новый отдел программ социальной помощи по г. Москве. Работа, которую мне поручили, была новая, сложная, ответственная. Отдел должен был создавать, финансировать, осуществлять контроль, за социальными программами для различных социальных групп населения по г. Москве, в соответствии с положением об Отделении ПФР по г. Москве, созданного в апреле 1991 года. Для этого необходимо было создать нормативную базу, включающую документы, заявки организаций, благотворительных фондов, обращающихся в Отделение ПФР по г. Москве с просьбой оказать помощь домам-интернатам, советам ветеранов, конкретным нетрудоспособным ветеранам войны и труда, инвалидам по зрению, слуху в проведении сложных операций, подготовке гарантийных писем о предоставлении письменной, документальной информации о реализации программ и возможности проведения контроля.

По штатному расписанию в отделе должно быть еще три человека. Начинали мы в составе юриста Трубицыной Н.Н., Сургучева В.М., которого я пригласил из ЦК профсоюза железнодорожников, где он работал в финансовом отделе, затем к нам пришел из Западного округа г. Москвы Ромашин Ю.И., руководивший до этого Западным ОКДУ. Курировала наш отдел заместитель Управляющего Отделением ПФР по г. Москве Лагутина Л.М.

Мы подготовили и утвердили все необходимые для работы документы, проинформировали руководителей Отделов координации деятельности уполномоченных в 10 округах г. Москвы о порядке и условиях оформления заявки от организаций на включение ее в программу социальной помощи.

Первая наша программа социальной помощи по г. Москве включала в себя оказание помощи домам-интернатам престарелых и инвалидов, изготовление и выдача бесплатно слуховых аппаратов нуждающимся пенсионерам была на сумму 112 млн рублей. Финансирование социальных программ

осуществлялось за счет 20% от штрафных санкций к налогоплательщикам страховых взносов в Отделение ПФР по г. Москве, нарушающим пенсионное законодательство, что было выявлено уполномоченными при проверке этих организаций. Собранные страховые взносы в округах города Москвы, а также 80% средств от штрафных санкций шли на финансирование выплаты пенсии в г. Москве и в других регионах России.

Отдел программ социальной помощи по г. Москве работал в тесном сотрудничестве в реализации программ с руководителями ОКДУ (отделов координации деятельности уполномоченных) в округах: Центральном – Зверевым С.И., Южном – Листратенко В.А., Юго-Восточном – Шишкиным А.И., Северном – Кориковой С.В., Северо-Восточном – Калининой Л.А., Западном – Ромашиним Ю.И., Васильевым Е.Я., Северо-Западном – Чернышовым В.А., Восточным – Черник И.А., Зеленоградским – Барбошиным Ю.И., Юго-Западном – Оглоблиной Е.М. Курировала работу ОКДУ заместитель Управляющего Отделением ПФР по г. Москве Бахтина Н.С.

Следует сказать о трудностях, которые пришлось преодолевать руководителям ОКДУ в сборе средств от страхователей на выплату пенсий. Это поиск помещения для размещения и оборудования рабочих мест уполномоченных сотрудников, регистрация, прием документов от юридических и физических лиц организаций, подбор и обучение персонала, создание единого целеустремленного коллектива, нацеленного на полноту сбора средств для финансирования выплаты пенсий.

За каждым уполномоченным было закреплено определенное число юридических и физических лиц страхователей, уплачивающих в ПФР, в соответствии с пенсионным законодательством, страховые взносы на выплату пенсий. Уполномоченный следил за полнотой и своевременностью отчислений в ПФР средств, осуществляя камеральные и документальные проверки. Вместе с этим в ОКДУ обращались разные благотворительные организации, фонды с просьбой оказания социальной помощи пенсионерам, инвалидам. Эти просьбы ОКДУ направляли к нам в отдел программ социальной помощи по г. Москве на рассмотрение.

Мы тщательно подходили к рассмотрению писем и выделению финансовых средств, юридическим лицам организаций на социальные программы, в соответствии с нашими утвержденными нормативными документами, требуя обоснования адресной помощи, предоставления документального отчета о расходах, лицах, адресах, телефонах получивших от ПФР социальную помощь, порой предоставляя ее напрямую без посредников, Отделением ПФР по г. Москве по согласованию с Комитетом социальной защиты населения г. Москвы, домам-интернатам пенсионеров, участников войны и инвалидов,

Советам ветеранов войны и труда с предоставлением отчета. По результатам отчетов организаций о расходовании средств на социальные программы мы проверяли выборочно адресность и полноту получения средств, юридическую и финансовую составляющие договора и его выполнения.

В конце 1992 года мне предложили обучение от ПФР на очно-заочном отделении юридического факультета Академии труда и социальных отношений, рассчитанном на 4 года, на что я с удовольствием согласился. Работа в Пенсионном фонде требовала совершенствование юридических и финансовых знаний. И эти знания нам предоставляли замечательные преподаватели, профессора, авторы научных работ, книг для высших учебных заведений по трудовому, гражданскому, финансовому, римскому, семейному праву, конституционному законодательству, бухгалтерскому учету, социальной статистике, основам логики, нотариальной деятельности, социальному страхованию, праву социального обеспечения, вопросам труда и занятости населения. Назову некоторых из них: Шеломов Б.А., Кучма М.И., Снегирева И.А., Захаров М.Л., Баглай М.В.

С учетом того, что я получил высшее экономическое образование в 1988 году, опыта и практики работы на железнодорожном транспорте, в ЦК Роспрофжел, взаимодействия с государственными и муниципальными органами власти, участия в подготовке и анализе документов, законопроектов, работы в Пенсионном фонде, лекции и семинары, контрольные работы, экзамены в АТИСО мне давались легко, получал хорошие и отличные оценки от преподавателей. Кроме того, знакомство, совместная учеба, дискуссии на семинарах с коллегами по учебе, дружба помогли лучше усвоить материал и повысить практические знания. Моими друзьями стали Сергей Михайлов, Лена Скоромникова, Марина Ионова, Татьяна Кустодинчева, Татьяна Тихомирова, Марина Евдокимова, Виктор Вакуленко.

В апреле 1993 года мне позвонила юрист нашего отдела социальных программ по г. Москве Наталья Николаевна Трубицина и рассказала в слезах, что не может прибыть на работу – заболела ввиду случившихся с ней непредвиденных событий, а именно: ее и вещи вывезли из квартиры площадью 100 кв. метров в центре г. Москвы по ул. Л.Толстого, где жил ее отец Патоличев Н.С. (дважды Герой Социалистического труда, кавалер 11 орденов Ленина, работавший с 1957 по 1985 годы министром внешней торговли СССР, проживавший с семьей (женой, дочкой, внучкой) в данной квартире, умер в 1989 году) с вещами в неизвестном направлении. Сделали это, по ее словам, Сергей Борисович Станкевич и его жена Наталья Изидовна Станкевич. Н.С. Патоличев после смерти жены в 1989 году обратился в Министерство обороны с просьбой прописать дочку с внучкой, так как дом был ведомственный. Министерство обороны удовлетворило просьбу, дал согласие о пропи-

ске председатель Моссовета В.Т. Сайкин, документы на оформление передали в ГУВД. В 1989 году Н.С. Патоличев скоропостижно скончался. Однако и после его смерти Президиум Моссовета за подписью Ю.М. Лужкова поддержал просьбу его дочери о прописке в квартире отца.

В ГУВД посоветовали дочери обратиться за помощью к заместителю председателя Моссовета С.Б. Станкевичу, которому в августе 1990 года были переданы все жилищные дела. Н.Н. Трубицина пришла на прием к С.Б. Станкевичу с просьбой о помощи, и он обещал помочь. А когда разобрался, эта квартира приглянулась ему самому, вместо помощи стал чинить препятствия. Чтобы ускорить дело о прописке, Н.Н. Трубицина подала в суд, который назначили на 14 апреля 1993 года, однако ей сказали, что ее хлопоты напрасны, так как С.Б. Станкевич уже получил до решения суда ордер на квартиру 9 сентября 1992 года. В иске ей отказали, однако судья, увидев больничный лист Н.Н. Трубициной, твердо сказала, что ее и дочь во время болезни никто не сможет выселить. Помимо жены Станкевича, в выселении 19 апреля 1993 года из квартиры, где проживала Н.Н. Трубицина с дочерью, напоминавшим бандитский налет с погромом, принимали участие грузчики, солдаты, другие родственники Станкевича. Грузчики и солдаты без разбора принялись вышвыривать посуду, вещи, хрусталь, ордена Н.С. Патоличева, бросать на пол книги, архив. На больничный никто смотреть не стал, зато сразу отключили телефон, чтобы было нельзя позвонить в прокуратуру. Узнав про эти события, я не мог спокойно относиться к произошедшему. Позвонил и рассказал обо всем главному редактору газеты «Правда» Г.Н. Селезневу, а также в программу «600 секунд» Александра Невзорова, который сделал об этом свой репортаж. В дальнейшем Н.Н. Трубицина обращалась в Краснопресненский суд по поводу нарушения закона о выселении. Суд признавал законность действий, однако Московский городской суд, несмотря на то, что С.Б. Станкевич был уже советником президента Б.Н. Ельцина, решение отменил, направив повторно в Краснопресненский суд, здесь опять признали все действия законными, городской суд отменил вторично их решение, вернув на третье слушание, которое тянется бесконечно. Письмо о захвате квартиры Сергеем Борисовичем Станкевичем, который, пользуясь своим служебным положением, вышвырнул из нее семью Н.С. Патоличева, было направлено Н.Н. Трубициной в адрес В.С. Черномырдина, который наложил резолюцию «Прошу рассмотреть и о результатах проинформировать. Прощенья нам от потомков не будет, и правильно!». Однако был уже декабрь 1993 года, и резолюция канула в архивах. В 1996 году Н.Н. Трубицина обратилась к Генеральному прокурору Скуратову ра-

зобратъся в случившемся. Ответа не последовало, видимо, их, в отличии от В.С. Черномырдина, погромное выселение не заинтересовало.

Но это я забежал немного вперед, рассказав про историю, случившуюся с работницей моего отдела Н.Н. Трубициной.

Работа отдела программ социальной помощи в 1993 году проходила в соответствии с утвержденными руководителем Отделения ПФР по г. Москве сметами расходов социальных программ и планом работы.

Мне запомнился день 21 сентября 1993 года по событиям, решениям, встречам, произошедшим со мной, со страной.

В соответствии с планом работы в цирке на проспекте Вернадского проходила телевизионная съемка передачи «Шарман-шоу» с участием артистов эстрады, на которую были бесплатно приглашены по билетам от Отделения ПФР по г. Москве и Комитета социальной защиты пенсионеры, ветераны, участники войны. Передача должна была выйти в эфир в день пожилого человека 1 октября 1993 года. В качестве почетных гостей были приглашены на эту встречу певец Лев Лещенко, композитор Александра Пахмутова и поэт Николай Добронравов, редактор журнала «Юность», поэт Андрей Дементьев, заместитель управляющего Отделением ПФР по г. Москве Лилия Михайловна Лагутина.

В этот день управляющий Отделением ПФР по г. Москве Леонид Чумаков своим приказом назначил меня руководителем Отдела координации деятельности уполномоченных по Северо-Восточному округу г. Москвы, в котором работало около 100 человек, обслуживавших более 25 тысяч плательщиков страховых взносов для обеспечения пенсией более 300 тысяч пенсионеров. Это был для меня новый вызов, высокая степень ответственности за коллектив, организацию, людей, ради которых мы работали. Калининну Людмилу Анатольевну, которая была до меня руководителем ОКДУ СВАО, приняли на работу в Пенсионный фонд России.

Концерт проходил в теплой обстановке, артистов встречали и провожали горячими аплодисментами. После первого отделения концерта зрители пошли на перерыв в буфет, обмениваясь по пути увиденным и услышанным. Вместе с приглашенными почетными гостями в отдельной комнате мы пили кофе, чай с бутербродами, беседовали, смотрели телевизор. Внезапно на экране появился Президент Борис Ельцин, который объявил, что подписал указ №1400 «О поэтапной конституционной реформе в Российской Федерации», отменил действовавшую Конституцию, распустил Верховный Совет РСФСР. Всех сидящих в комнате поразила эта шокирующая новость. Александра Пахмутова, услышав об этом Указе, понимая, чем грозит это стране, в сердцах воскликнула: «Он что, дурак?!!!!». Ее слова, боль, переживания за страну Россию выражали мысли абсолютного большинства жителей

страны, услышавших такое решение. Молча выйдя из комнаты, все пошли в зал на второе отделение.

Только мы с почетными гостями видели в перерыве концерта это выступление Президента. Второе отделение началось с выступления Маши Распутиной, исполнившей песню композитора Игоря Матеты на слова Леонида Дербенева «Живи страна»: «Не было на свете ближе и милей. Не было прекрасней Родины моей. Вечная, святая добрая страна. Ты не знала, что придут такие времена. Была страна, необъятная моя Россия. Была страна, где встречала с мамой я рассвет. Была страна, где влюблялась я под небом синим. Была страна, а теперь мне говорят, что нет. Так же входит утро в наши города. И большое солнце светит нам всегда. И людей все так же улицы полны. Что ж вы лжете, будто нет у меня страны, Живет страна, необъятная моя Россия. Живет страна, где встречала с мамой я рассвет. Живет страна, где влюблялась я под небом синим. Живет страна, и пускай мне говорят, что нет. Нам того, что было зачеркнуть нельзя, что б ни говорили новые князья. Будет жить на свете вечная страна. Что ни делай, никуда не денется она. Живи страна, необъятная моя Россия. Живи страна, где встречала с мамой я рассвет. Живи страна, где влюблялась я под небом синим. Живи страна и не слушай тех, кто скажет «нет».

Эти слова песни мне запали очень в душу после Указа Президента, который Конституционный суд затем признал незаконным.

Утром я был на новом рабочем месте в ОКДУ ПФР СВАО по г. Москве, где меня представила коллективу заместитель Управляющего ОПФР по г. Москве Н.С. Бахтина. Я обошел все рабочие места вместе со своим заместителем Погостом Александром Вульфовичем, познакомился с каждым сотрудником. В приемной меня тепло встретила секретарь Торопина Галина Ивановна. Затем провели рабочее совещание с руководителями Бабушкинского и Кировского районов Блинниковой Валентиной Степановной, Заграничной Ольгой Андреевной, главным бухгалтером Павленко Евгенией Кузьминичной, рабочих групп уполномоченных, пожелали друг другу совместной плодотворной работы. Затем съездил на метро в Отделение ПФР по г. Москве, оформил все необходимые документы у руководителя отдела кадров Тарасова Евгения Сергеевича, а также передал дела, документы Отдела программ социальной помощи по г. Москве, где я работал, новому руководителю Богоявленскому Николаю Николаевичу. Вечером по окончании рабочего дня поехал на метро домой, по пути заехал к зданию Верховного Совета РСФСР, которое бурлило после Указа Президента. Вокруг здания было много народа, с балкона выступал вице-президент А. Руцкой. Послушав немного, поехал домой к семье, включил телевизор и стал смотреть и слушать о развивавшихся событиях в стране.

События в это время в г. Москве с противостоянием Президента РФ Б.Н. Ельцина, председателя Верховного Совета РСФСР Р.И. Хасбулатова, поддержавшего его вице-президента РФ А. Руцкого, развивались стремительно, напряженно, глубоко затрагивали интересы народа и страны в целом.

В ответ на Указ Президента РФ Б. Ельцина председатель Верховного Совета РСФСР Р. Хасбулатов подал председателю Конституционного суда России Валерию Зорькину письмо на соответствие Конституции действия Президента.

Примирительные процедуры, встречи сторонников двух противостоящих ветвей власти организовывал и проводил в Свято-Даниловом монастыре Патриарх Всея Руси Алексей II, он предложил свой вариант урегулирования кризиса – перевыборы как парламента, так и президента.

По телевидению выступали со своим мнением и позицией по создавшемуся положению различные политические руководители.

Перед днем пожилого человека, отмечаемым 1 октября, меня пригласили в телецентр «Останкино» как представителя Пенсионного фонда дать небольшое интервью. Ожидая у входа в телецентр корреспондента телевидения Геннадия Вола, увидел две подъехавшие машины, из которых один за другим вышли и направились в телецентр Председатель Конституционного суда Валерий Зорькин и назначенный 24 сентября президентом Председатель Центральной избирательной комиссии Николай Рябов. Видимо, приняв меня за сотрудника службы безопасности, проходя в телецентр, они поздоровались, пожав руку.

Москва бурлила, все говорили о противостоянии, противоборстве сторон, большинство поддерживали позицию Верховного Совета РСФСР, собираясь у Белого дома, в котором находились и выступали с балкона депутаты, проходили митинги, организовывались группы по его защите. В стенах Верховного Совета у депутатов отключили свет, они продолжали работать и готовились вместе с защитниками Белого дома к отражению нападения со стороны силовых структур.

Однако уже через день в Москве начались столкновения: штурм телецентра в Останкине, а затем и блокада Белого дома.

Коллектив ОКДУ ПФР СВАО по г. Москве находился по адресу: ул. Летчика Бабушкина, в здании управы Бабушкинского района. Работники в эти дни продолжали исполнять свои функциональные обязанности в соответствии с трудовым распорядком. Осуществлялся прием юридических и физических лиц плательщиков страховых взносов, уполномоченные по графику выходили в прикрепленные организации на осуществление камеральных проверок.

Плательщики страховых взносов перечисляли, в соответствии с пенсионным законодательством, денежные средства, которые затем поступали в органы социальной защиты населения СВАО на выплату пенсий. Организации, в которых уполномоченные в ходе проверок находили финансовые нарушения, подвергались штрафным санкциям, 20 процентов которых шли на социальные программы и адресную помощь пенсионерам, ветеранам, инвалидам, остальные – на выплату пенсий.

В центре г. Москвы с крыш домов раздавались выстрелы неизвестных снайперов. В здании Отделения ПФР по г. Москве, расположенного по адресу: Серебряный пер. д. 2, в районе Нового и Старого Арбата, ряд сотрудниц, имевших маленьких детей, в связи с этим были отпущены домой, остальные продолжали работать.

В связи со сложившейся напряженной обстановкой в г. Москве я собрал совещание руководителей групп и районов ОКДУ ПФР СВАО по г. Москве. Приняли ряд решений по дальнейшей работе, всем раздали телефоны друг друга для оперативной связи.

Работа Отделения ПФР по г. Москве и отделов КДУ в 10 округах г. Москвы в дальнейшем проходила в соответствии с пенсионным законодательством и соответствующими нормативно-правовыми документами.

Уполномоченные ходили в организации на проверку финансовых документов по правильности и полноте перечисления страховых взносов работодателями за своих работников, затем составляли отчеты, оформляли их в программе компьютера, выписывали штрафные санкции в случае различных нарушений пенсионного законодательства и готовили инкассовые поручения о взыскании недополученных средств. Ежедневно специалисты-компьютерщики обрабатывали данные уполномоченных вместе с руководителями районов, вносили в базу данных, сводили, архивировали, передавали сведения в Отделение ПФР по г. Москве.

ОКДУ ПФР СВАО по г. Москве своевременно обеспечивал финансирование выплаты пенсии более 300 тысяч пенсионеров, проживающих в Северо-Восточном округе г. Москвы, которую они получали через органы социальной защиты населения. За счет штрафных санкций в рамках социальной программы поддерживали общественную организацию «Московский клуб инвалидов «Контакты – 1», возглавляемую Ким Екатериной Никифоровной.

В соответствии с планом в ОКДУ СВАО прошла аттестация всех работников, на вакантные места принимались новые сотрудники, им обеспечивались рабочие места.

Я продолжал учиться в АТИСО на юридическом факультете на очно-заочном отделении по утвержденной программе для студентов, имеющих уже

одно высшее образование. Присутствовал на лекциях, семинарах, затем сдавал курсовые работы, зачеты, экзамены.

Знания, которые получал, применял в практической работе с государственными представительными и исполнительными органами власти, министерствами, ведомствами, коллегами, с юридическими и физическими лицами, плательщиками страховых взносов, органами социальной защиты населения г. Москвы, советами ветеранов, благотворительными организациями.

Принимал участие в собраниях, совещаниях, встречах, выступал с докладами, давал разъяснения в средствах массовой информации «О новом в пенсионном законодательстве», в том числе 23 августа 1995 года в газете «Гудок» опубликована статья «Пенсия – не подачка» с примерами, показан расчет и размер пенсии машиниста электровоза и слесаря в зависимости от его заработной платы и стажа работы, ход реализации, трудности, недостатки пенсионной системы, социальные причины, влияющие на действие всего законодательства, даны предложения по усовершенствованию пенсионной системы.

В журнале «Железнодорожный транспорт» было подробно рассказано о новом Законе РФ «О государственных пенсиях в РФ» от 20 ноября 1990 года, порядке выхода на пенсию для мужчин и женщин, применения Списка № 1 и № 2, Списка профессий работников локомотивных бригад, а также профессий и должностей работников отдельных категорий на железнодорожном транспорте и метрополитене, пользующихся правом на пенсию в связи с особыми условиями труда, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 24.04.1992 года №272.

В своей работе по пенсионному обеспечению граждан и оказанию социальной помощи пенсионерам и инвалидам приходилось тесно контактировать с Министерством социальной защиты населения РФ (Памфилова Э.А.), Департаментом социальной защиты, созданным при Министерстве в 1994 году (Воронин Ю.В., Вульф Р.С., Аниканов Е.Б., Чернышев С.Д., Михеев В.С.), Комитетом социальной защиты населения г. Москвы (Сырников И.К., Грачева О.Е., Фадинова В.М.), Центральным Советом ветеранов войны, труда, вооруженных сил г. Москвы (Беларев В.А., Вдовин В.Н.), префектурой СВАО (Систер В.Г.).

В марте 1995 года в личной жизни семьи случилось радостное событие: мы с женой, Верой Александровной, стали дедушкой и бабушкой. Старшая дочь Ольга с мужем Эльдаром подарили себе сына Руслана, а нам внука.

В 1995 году по окончании учебы в Академии труда и социальных отношений (АТИСО) на юридическом факультете и защиты дипломной работы «Проблемы совершенствования пенсионного обеспечения в Российской Федерации» с оценкой «отлично» меня 25 декабря пригласили работать

из Отделения ПФР по г. Москве в центральный аппарат ПФР на должность заместителя начальника управления пенсионного обеспечения.

За значительный вклад в организацию, становление и развитие Отделения ПФР по г. Москве награжден Почетной грамотой Отделения ПФР по г. Москве.

В моей дипломной работе был дан обстоятельный анализ пенсионного законодательства СССР, начиная с Законов СССР от 14.07.1956 года «О государственных пенсиях», от 15.05.1990 года «О пенсионном обеспечении граждан в СССР», Закона РФ от 20.11.1990 года «О государственных пенсиях в Российской Федерации», причины и обстоятельства создания Пенсионного фонда СССР, затем Пенсионного фонда России, необходимость создания Единой пенсионной службы.

Мною были даны 18 конкретных предложений по улучшению пенсионного законодательства. Даже профессор М.Л. Захаров, автор Закона РФ от 20.11.1990 г., который читал у нас лекции и проводил семинары, увидев мои предложения, спросил: «А что, у нас в законе разве этого нет?». К большому сожалению, этого не было в законе.

Руководителем моей дипломной работы была замечательный преподаватель, профессор кафедры трудового права АТИСО, заслуженный юрист России Кучма Маргарита Ивановна. Она дала высокую оценку проведенному анализу пенсионного законодательства, 18 предложениям по его улучшению и совершенствованию, которые были продиктованы, с учетом моих знаний, практического опыта работы в системе социального страхования, социальной защиты железнодорожников, Пенсионного Фонда России. Мне предлагалось дальнейшее обучение по этому направлению в аспирантуре.

Однако я выбрал для себя практическую работу, придя в центральный аппарат ПФР. Начальник Управления кадров и финансового обеспечения ПФР Чистов Валерий Федорович принял мои документы, оформил на работу в Управление пенсионного обеспечения, руководителем которого была Захарова Елена Пименовна. Управление состояло из четырех отделов: Отдел экспертизы (руководитель Баранова А.М.), Отдел пенсионного законодательства (руководитель Дмитриева О.П.), Отдел по рассмотрению обращений граждан и организаций (руководитель Алешина Г.В.), отдел по вопросам льгот и компенсаций (руководитель Скворцов А.Д.), в которых работало 19 человек.

Меня тепло встретили, представили, познакомили с работниками. Захарова Е.П. рассказала о работе управления, стоящих перед нами задачах, моих должностных обязанностях заместителя начальника управления, взаимодействии с другими управлениями и отделами ПФР.

Практически сразу же окунулся в работу, пришлось отвечать на звонки, участвовать в рассмотрении и подготовке ответов на письма граждан и организаций, подготовке экспертного мнения управления пенсионного обеспечения на законодательные инициативы и предложения, решать организационные вопросы.

Работа была трудная, но интересная. В управление на рассмотрение поступало больше всего писем, обращений, предложений, звонков. Для себя решил, что пришел работать в храм добра и милосердия, где решаются серьезно вопросы социальной защиты населения, пенсионного законодательства, организации сбора страховых взносов, правового обеспечения выплаты, назначения, доставки пенсии гражданам, ушедшим на пенсию по возрасту, инвалидности, а также всем работникам, вступившим в трудовые отношения с работодателем, индивидуальным предпринимателям, зарабатывающим право на пенсию по разным основаниям и в соответствующему заработной плате, трудовому стажу, отчислениям работодателем страховых взносов размере.

Так как подготовка писем, предложений, экспертной оценки проектов пенсионного законодательства требовала совместного мнения других управлений ПФР, экономического, правового обоснований, то в такой практической работе ближе познакомился с другими руководителями управлений и отделов.

Главное экономическое управление возглавлял Соловьев Аркадий Константинович, Главное управление учета и распределения средств возглавляли Тышко Андрей Михайлович, Петрова Наталья Владимировна, Правовое управление возглавляли Селиванова Зоя Михайловна и Пудов Андрей Николаевич, Управление по сбору страховых взносов Вакуленко Виктор Михайлович, Гусаков Анатолий Афанасьевич, Главное управление информационных технологий Семенов Виктор Николаевич, Главное контрольно-ревизионное управление возглавляли Малофеев Николай Николаевич, Листратенко Владимир Антонович, Управление делами Ладыгин Евгений Георгиевич.

Руководители ПФР: первым председателем Правления ПФР был Куртин Александр Владимирович, работавший со дня образования фонда в декабре 1990 года по сентябрь 1993 г., с 25 октября 1993 года. Когда я пришел на работу в центральный аппарат, председателем Правления ПФР был Барчук Василий Васильевич, первым заместителем председателя Правления ПФР Люблин Юрий Зиновьевич, заместителями председателя Правления ПФР Чижик Лилия Ивановна, Васильев Евгений Яковлевич, Колесник Анатолий Петрович, Чумаков Леонид Александрович, заместителем исполнительного

директора ПФР Бастрыкин Анатолий Викторович, консультантом при руководстве Чернышев Станислав Дмитриевич.

Управление пенсионного обеспечения вместе с другими управлениями работали над федеральным законопроектом «Об индивидуальном (персонифицированном) учете в системе государственного пенсионного страхования», принятом 01.04.1996 г. за №27-ФЗ.

Вместе с начальником отдела пенсионного законодательства Дмитриевой О.П. работали над подготовкой документов к подписанию соглашений между главами субъектов Российской Федерации и Пенсионным фондом России по созданию в регионе по их инициативе на добровольной основе Единой пенсионной службы (ЕПС).

Выезжал в командировки в Московскую область (управляющий Мельников В.П.), Агинский Бурятский автономный округ (Сандакова Ц.Г.), Новосибирскую область (Мороз И.Г.), Республику Коми (Кондратьев Г.И.), Чеченскую Республику (Залзаев З.З.), где уже была создана ЕПС, в соответствии с подписанными ранее соглашениями между главами субъектов РФ и ПФР.

В Московской области на базе Отделения ПФР была создана ЕПС, включающая в себя сбор и аккумуляцию страховых взносов, финансирование расходов на выплату государственных пенсий, назначение и перерасчет, выплату и доставку пенсий, в соответствии с постановлением Президиума Верховного Совета РФ «О создании в порядке эксперимента пенсионной службы в Московской области».

В мае 1993 года итоги эксперимента были одобрены Президиумом Верховного Совета РФ, после чего создание ЕПС стало одним из направлений деятельности организации пенсионной системы.

Соединение функций сбора и аккумуляции страховых взносов с назначением и перерасчетом пенсии в одной структуре позволило в регионах работать в условиях ЕПС, упростить схему финансирования выплаты пенсии, ликвидировать лишние звенья в процессе движения средств от плательщиков страховых взносов к пенсионерам, сократив срок прохождения денежных средств, исключить нецелевое использование средств в системе, так как они направляются только на выплату государственных пенсий.

В условиях ЕПС исключены случаи искусственного завышения службой заявок на выделение и право расходования средств. Пенсионное обеспечение в одной структуре, наряду с общим усилением контроля за расходованием пенсионных средств, позволило создать эффективную систему предупредительного контроля.

Такой контроль осуществляется при приеме документов представленных для назначения (перерасчета) пенсий. Возможность обращения одновремен-

но к информационной базе плательщиков страховых взносов и к базе данных персонализированного учета обеспечивает неразрывную связь пенсионных решений с уплатой страховых взносов

Единые пенсионные службы в регионах создавались на практическом опыте Отделения ПФР по Московской области, в соответствии с пенсионным законодательством, рекомендациями ПФР, с учетом региональной специфики, места расположения, технического оснащения, удаленности мест проживания пенсионеров, внедрения различных способов доставки пенсии. Так, например, почта России за услуги по выплате и доставке пенсии получала от ПФР средства в размере 2 процентов от размера пенсии пенсионера. В Московской области организовали выплату и доставку пенсии пенсионеру, расходуя в пределах 1 процента от выплаченных пенсий.

В Республику Коми меня посылали в командировку два раза, один раз с проверкой работы уполномоченных Отделения ПФР, с плательщиками по сбору страховых взносов, проведению документальных и камеральных проверок, выявленных при этом нарушениях и применения к нарушителям штрафных санкций. Рассматривалось общее количество полученных средств, полнота сбора, целевое использование, соотношение представляемой заявки на выплату пенсии с фактически выплаченным размером, сумма средств перечисляемых в ПФР на выплату пенсии в дотационные регионы.

В другой раз была проверка работы пенсионной службы, связанной с назначением (перерасчетом), выплатой, доставкой пенсии. Управляющий Кондратьев Г.И. и его заместители Виноградова О.Ф., Канев В.Ф. удивились, что я проверял разные направления работы ЕПС Отделения ПФР по Республике Коми, составил справку, где указал на имевшие место недостатки в проводимой работе. Мне это было сделать не сложно, учитывая опыт работы в Отделении ПФР по г. Москве начальником отдела социальных программ, руководителем ОКДУ в СВАО г. Москвы.

По приезду в Москву меня вызвал к себе Председатель Правления ПФР Барчук В.В., спросил сразу про справку, выявленные нарушения. С этой справкой Барчук В.В. поехал на заседание Российской трехсторонней Комиссии.

ПФР с 3 по 8 июня 1996 года направил меня и главного специалиста Отдела по контролю за поступлением средств Тарханова Николая Васильевича, в командировку в Отделение ПФР по Чеченской Республике, где происходили военные действия, стреляли, горели, взрывались дома, гибли мирные и военные люди. Вместе с тем в Республике работала Единая пенсионная служба, работники которой ежедневно под обстрелами шли на работу, спасали пенсионные дела граждан от пожара, обеспечивали сбор страховых взносов, назначали пенсии, производили перерасчет, обеспечивали доставку пенсии.

Ранее, до нас, в командировку в Отделение ПФР по Чеченской Республике ездили два заместителя Председателя Правления ПФР Васильев Евгений Яковлевич и Чумаков Леонид Александрович.

В самолете, подлетая к городу Грозный, увидел на земле горящие, разрушенные дома. Сосед, чеченец, обратив на меня внимание, спросил: «Не страшно к нам лететь?». «Нет», – ответил я, готовясь к приземлению.

Приземлившись в аэропорту Северный, спустились по трапу, почувствовали запах бензина, увидели дым от чего-то горящего вдалеке от летного поля, прошли в здание аэропорта.

Нас двоих тепло встретил управляющий Отделением ПФР по Чеченской Республике Залзаев Замбек Замаевич. На площади рядом с аэровокзалом увидел роту идущих строем молодых солдат, одетых в военную форму большого размера. В этой форме мне они показались очень худыми ребятами.

На машине мы в течение 30 минут доехали до здания Отделения ПФР по Чеченской Республике. По обеим сторонам дороги от аэропорта находились окопы с маскировочными сетями, дорога была перекрыта зигзагообразно бетонными заграждениями, плитами, где находились военные посты, проверяющие машины и документы. В городе Грозном дома где-то стояли целыми, где-то частично были разрушены, частично сожжены, однако там проживали семьи с детьми, пенсионеры.

Отделение ПФР по Чеченской Республике находилось в здании по адресу: ул. Грибоедова д.88, располагавшемся рядом со зданием общежития ФСБ. Мы встретились с руководителями и работниками Отделения, осмотрели рабочие места, провели совещание, наметили план работы, затем разместились в гостинице. Меня спросили об организации круглосуточной охраны, на что я ответил отказом.

На следующий день приехавший со мной Тарханов Николай Васильевич приступил к работе с финансовой документацией, связанной с поступлением и расходованием средств на выплату (перерасчет) пенсии и другим вопросам.

Я в сопровождении первого заместителя Управляющего Отделением ПФР по Чеченской Республике Инуркаева Абдулы Нурмагомедовича поехал на встречу в здание Дома Правительства Чеченской Республики.

Дом Правительства Чеченской Республики был, как пчелиный улей: по лестницам туда-сюда быстрым шагом ходили разные гражданские и военные люди, приходившие решать важные вопросы с руководителями республики. Внизу, у входа в пятиэтажное здание, стояли военные с автоматом, такая же охрана была у кабинета Председателя Правительства. В окнах двора располагались для связи огромные спутниковые антенны. Здание располагалось в бывшем институте «Гипрогрознефть» в Ленинском районе, рядом с родильным домом.

Вначале приняли первый заместитель Председателя Правительства Чеченской Республики Бугаев Абдула Махмудович, затем заместитель Председателя Правительства Чеченской Республики Мусалатов Хасан Аласханович. Они поинтересовались целью моего приезда, планами, нужна ли какая помощь. Мусалатов Х.А., доктор медицинских наук, даже спросил, шутя: «Олег Георгиевич, как вы не побоялись к нам, бандитам, приехать?». Я ему тут же ответил: «Ну не все же бандиты, есть люди, с которыми можно разговаривать, обсуждать и решать важные вопросы».

Затем меня принял Председатель Правительства Чеченской Республики Кошман Николай Павлович. Я ему сообщил о характере нашего приезда в г. Грозный, планах, намеченных совместно с руководителем Отделения ПФР Залзаевым З.З., посетить Октябрьский и Ленинский районы, где располагались пенсионные отделы, ознакомиться с работой, побеседовать с людьми, посмотреть выборочно пенсионные дела, документацию, связанную с поступлением, расходованием средств, выплатой и доставкой пенсии. Кошман спросил, когда заканчивается у меня командировка, пожелал успешной работы и сказал, что в день отъезда, в субботу 8 июня, нам будет необходимо еще встретиться и поговорить минут 40. Встречу назначил на 9 часов утра.

В дальнейшем, в соответствии с намеченным планом, Тарханов Н.В. продолжил вместе с заместителем Управляющего Отделением ПФР Гондалоевым Хамидом Иллеловичем работать с финансовыми документами в Отделении ПФР.

Я вместе с Инуркаевым А.Н. пошел по улицам, между домами смотреть условия и организацию работы ЕПС в Ленинском районе г. Грозного. На улице послышались автоматные очереди, затем прозвучали ответные выстрелы. Мы с Абдулой Инуркаевым, не обращая внимания на происходящее, шли к дому, в котором располагался пенсионный отдел. По улице продолжали ехать машины и шли люди, видимо, привыкшие к обстрелам и беспорядочной стрельбе.

Пенсионный отдел в Ленинском районе располагался в оборудованном, ухоженном помещении небольшого размера. Все дела пенсионеров были аккуратно сложены на полках, работники были на местах, осуществляя прием населения и текущую работу. Поговорил с работниками, выборочно посмотрел пенсионные дела, размеры пенсий, поинтересовался условиями доставки.

Спросил, есть ли жалобы на оформление пенсии, сроки доставки. Жители, пришедшие на прием, хорошо отзывались о работниках Отделения ПФР по Чеченской Республике. Работники говорили о трудностях, испытываемых по дороге на работу и обратно, когда порой добираться два часа на перекладных и еще под обстрелом. Рассказывали о взрывах, пожарах в со-

седних домах и о сложных условиях доставки пенсии порой под обстрелом на БМП в города и районы республики. Просили, чтобы из города не уходили федеральные войска, иначе их как пособников федеральной власти расстреляют или порежут бандиты.

Дорога из Ленинского в Октябрьский район проходила через центральную часть города, куда мы поехали на автомашине. Проезжая по центральной улице города увидел обгоревшие 14-этажные дома, частично разрушенные, где никто не жил, дома, возможно, были заминированы. Следуя по маршруту через площадь «Минутка», увидел на дороге перед подземным тоннелем воронку диаметром около двух метров и стоящую перед ней БМП.

Спросил у Абулы Инуркаева: «Почему здесь так?». Он ответил, что перед подземным тоннелем 6 октября 1995 года было совершено покушение с помощью радиоуправляемого фугаса на заместителя министра МВД, командующего группировкой федеральных войск в Чечне генерала Романова Анатолия Александровича, в результате которого он получил перелом основания черепа и потерял способность разговаривать самостоятельно. Романов А.А. ехал на своем Уазике на встречу с Хасбулатовым Русланом Имрановичем – я это слышал и видел по телевизору, а сейчас проезжал непосредственно мимо того злополучного места.

В Октябрьский район, в помещение пенсионного отдела работники переехали недавно, так как в здании, в котором они трудились, попал снаряд, оно загорелось, пришлось спасать пенсионные дела от пожара, воды. Работники, рискуя собой, спасли абсолютное большинство дел, высушили, подклеили, восстановили, разместили в чистом, покрашенном помещении на полках. Посмотрел выборочно пенсионные дела, размеры пенсий, поблагодарил их за сохранение документов пенсионеров для назначения (перерасчета), выплаты пенсий. Затем в Отделении ПФР по Чеченской Республике нами были подведены предварительные результаты. Было сказано, что нами завтра будет подготовлена справка для подписания ее Залзаевым З.З.

Вечером в гостинице после окончания рабочего дня обсудили с Тархановым Н.В. собранный материал, обменялись впечатлениями для написания итоговой справки по работе Единой пенсионной службы Отделения ПФР по Чеченской Республике. Думали, что до 24 часов ночи справка будет готова для подписания. Однако, приступив к написанию справки, внезапно около 22 часов стали слышны разрывы снарядов, пулеметные, автоматные очереди. Я сказал, что тушим свет и ждем рассвета. Утром, когда рассвело, я написал справку, показал ее коллеге, он с ней согласился. Умывшись, позавтракав, к 8 часам утра пришли в Отделение ПФР по Чеченской Республике,

отдали Справку управляющему Залзаеву З.З. для ознакомления, печатания и совместного подписания.

Передав Справку, сказали, что в 9 часов нас ждет Председатель Правительства Чеченской Республики Кошман Николай Павлович. На что мне Залзаев З.З. ответил, что он тебя сегодня, возможно, не примет, так как сегодня рано утром убит глава администрации Урус-Мартановского района Эльмурзаев Юсуп Мутушевич. Я сказал, что раз он сказал на первой встрече, значит, надо сейчас быть. Вместе с Инуркаевым А.Н. к 9 часам приехали в Дом Правительства.

Подойдя к дверям кабинета Кошмана Н.П., остановился, увидев там ожидающего приема возле охраны Султана Адуева, начальника Грозненского отделения железной дороги. Поговорил с ним о работе железной дороги в условиях военных действий. Он рассказал, что часто взрывают дорогу, крадут медные провода, пластины, что мешает организации работы железнодорожных перевозок. Рассказал, что Кошман Н.П. всегда серьезно выслушивает его и оказывает оперативную помощь железнодорожникам. Узнав, что я смотрел вопросы пенсионного обеспечения в республике, он рассказал, что Кошман Н.П. сам на БМП, под обстрелами доставлял деньги в районы для выплаты пенсий.

Через двадцать минут из кабинета вышел Кошман Н.П. Поздоровался со мной и Адуевым. Еще раз спросил меня, сегодня ли я улетаю. Сказал, что, к сожалению, не может принять меня, поговорить, сейчас идет на Верховный Совет, затем летит в Урус-Мартан, где убили главу администрации района, Эльмурзаева Ю.М. Пожелал мне счастливого пути и до новых встреч.

Вернувшись в Отделение ПФР по Чеченской Республике мы совместно с Залзаевым З.З. подписали справку. Поговорили на предмет дальнейшей работы ЕПС, жизни жителей республики. К Залзаеву З.З. на прием пришел директор театра, заслуженный артист Чеченской республики, у которого от разрыва снаряда в помещении пробило крышу, спрашивал, кто ему может помочь. Мы обменялись мнением, кого можно пригласить после ремонта в театр и кто приедет в Чеченскую Республику. Сошлись во мнении, что Иосиф Кобзон, Александр Розенбаум могут приехать в Чеченскую Республику с концертами, поддержать солдат, население, поднять их боевой дух.

Затем мы с Тархановым Н.В., Залзаевым З.З., Инуркаевым А.Н. сели в машину и поехали в аэропорт Северный. Пропуск у машины был, правда, только до 4 поста, дальше должны все были выйти и идти пешком. Это Президент Чеченской Республики Доку Завгаев в целях безопасности издал приказ не все машины пропускать до здания аэропорта. Мне захотелось подойти к солдатам, спросить, есть ли кто из них из г. Москвы с целью взять

у них с собой письмо и передать лично матери. Среди них не оказалось солдат из Москвы, москвичи были, но были на отдыхе в окопах под маскировочной сеткой вдоль дороги. Я показал им свое удостоверение работника ПФР, они меня пропустили до следующего поста и так еще через три поста до самого аэропорта. Водитель спросил у Залзаева З.З.: «Мне вас здесь подождать?». На что я ответил: «Раз у тебя пропуск до 4 поста, то езжай туда, Залзаев З.З. и Инуркаев А.Н. после придут к тебе сами». Тепло попрощавшись с ними, я с коллегой вошел в здание аэропорта, прошел к стойке регистрации, зарегистрировался на рейс до Москвы и стал ждать приглашения на рейс.

Наконец объявили посадку до Москвы, мы прошли в самолет, заняли свои места и вылетели из г. Грозного. Приземлились в аэропорту Внуково, пока добрались до дома, было уже время 21 час. Мама спросила: «Олег, что ты так в субботу задержался поздно с командировки?». Знала о том, что я лечу в Чеченскую Республику только жена, а мама не знала. Я ей ответил, что было много работы, а сам подумал: знала бы ты, где я был, что видел, через что прошел. Даже чеченцы говорили, что я очень смело, бесстрашно ходил по городу, разговаривал и общался с людьми. Так она и не узнала об этой поездке ничего, я ей не сказал, чтобы не волновалась.

В 1996 году был представителем ПФР в Госдуме Федерального Собрания РФ, выступая с экспертной оценкой законодательных инициатив, предложений в пенсионное законодательство перед депутатами следующих Комитетов.

– Комитет по труду и социальной политике – Калашников С.В. Работал вместе с депутатом Головым А.Г. (Яблоко) над подготовкой законопроекта.

– Комитет по охране здоровья – Герасименко Н.Ф. Принимал участие в обсуждении на Комитете законопроекта о пенсии за выслугу лет медицинским работникам, работающим в сельской местности. Вступал в полемику, был не согласен с заместителем председателя Комитета по охране здоровья Шаратовым В.Ф. (фракция «Наш дом – Россия»), выступавшим докладчиком и депутатом Брынцаловым В.А. (фракция «Наш дом – Россия»), поддержавшим законопроект, давая экспертную оценку законопроекту.

Они предлагали внести изменения в Закон «О государственных пенсиях в Российской Федерации» и предоставлять пенсию за выслугу лет медикам, проработавшим в сельской местности 25 лет, продолжающим работать в этой должности. Мои возражения были следующие: пенсия за выслугу лет по закону предоставляется медику, работавшему в сельской местности 25 лет, это обосновывалось ранее тем, что после 25 лет стажа работы они становятся, как выжатый лимон, не могут дальше продолжать работать. Если они нормально смогут продолжать там работать в этой должности, значит вы можете лишить их в дальнейшем права на пенсию за выслугу лет, они будут выходить

на пенсию по старости на общих основаниях – женщины в 55 лет, мужчины в 60 лет.

Брынцалов В.А. сказал: «Все вы правильно говорите, Олег Георгиевич, но молодые не хотят ехать работать в сельскую местность, поэтому их нечем заменить. Если мы предоставим им право получить пенсию за выслугу лет, и они продолжают там работать, то ПФР не потратит на это много денег. Тем более наш Президент Борис Николаевич Ельцин закрыл все лазейки, и вы закроете эти дополнительные расходы».

Затем он у меня спросил: «У вас визитка есть?» Я ответил: «В ПФР денег нет на визитки». Он мне протянул свою визитку: «Возьмите, может, когда пригожусь». Я, конечно, не обращался к нему, его визитка осталась на память, но законопроект тогда далее не пошел.

– Комитет по образованию – Мельников И.И. Принимал участие в обсуждении на Комитете законопроекта о пенсии за выслугу лет педагогическим работникам, работающим в сельской местности. Возражал заместителю председателя Комитета по образованию и науке, депутату Смолину О.Н. (Народовластие), выступающему докладчиком по законопроекту, давая экспертную оценку.

Они предлагали внести изменения в Закон «О государственных пенсиях в Российской Федерации» и предоставлять пенсию за выслугу лет педагогическим работникам, проработавшим в сельской местности 25 лет, продолжающим работать в этой должности. Мои возражения были следующие: пенсия за выслугу лет по закону предоставляется педагогам, работавшим в сельской местности 25 лет, это обосновывалось ранее тем, что после 25 лет стажа работы они становятся, как выжатый лимон, не могут дальше продолжать работать. Если они нормально смогут продолжать там работать в этой должности, значит вы можете лишить их в дальнейшем права на пенсию за выслугу лет, они будут выходить на пенсию по старости на общих основаниях – женщины в 55 лет, мужчины в 60 лет.

Около 40 депутатов Комитета по образованию смотрели на меня, как на человека негативно относящегося к работе педагога. Я им сказал: «Не смотрите на меня так. Я понимаю и представляю труд педагога, так как у меня мама более 30 лет работала учителем». Законопроект тогда тоже далее не пошел.

– Комитет по обороне – Рохлин Л.Я. В Комитете по обороне обсуждался законопроект «О дополнительных гарантиях по социальной поддержке детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей», куда я был приглашен в качестве эксперта от ПФР.

Выступали заместитель председателя Комитета по обороне Арбатов А.Г. (Яблоко), Юшенков С.Н. (ДВР), Макашов А.М. (КПРФ). Возражений

по законопроекту не было, его было рекомендовано рассмотреть на заседании Государственной Думы в первом чтении.

– Комитет по туризму и спорту – Соколов А.С. Принял участие в обсуждении и экспертной оценке законопроекта об увеличении размера пенсии спортсменам, имеющим выдающиеся достижения и заслуги, чемпионам Олимпийских игр на 50%. На заседании Комитета присутствовали 16 человек. Были приглашены четыре Олимпийских чемпиона, Президент Олимпийского Комитета России Смирнов В.Г.

Депутаты, члены Комитета, четырехкратная Олимпийская чемпионка Кулакова Г.А., Президент ОКР Смирнов В.Г., выступая, отмечали, что чемпионы Олимпийских игр Зингер В.А. (Спартак), Коноваленко В.С. (Торпедо), Якушев В.П. (Локомотив) и другие получают низкий размер пенсии, хотя имеют выдающиеся достижения и заслуги.

Предложили одобрить представленный законопроект об увеличении на 50 процентов размера пенсии спортсменам, чемпионам Олимпийских игр за выдающиеся достижения и заслуги. Мне пришлось выступать несколько раз, доказывая неправильность такого решения.

В своем выступлении я сказал, что знаю и видел игру этих выдающихся хоккеистов, гимнастов, лыжников, радовался вместе со страной их успехам. Привел им такой пример, что аас здесь сидит 16 человек, вы отчисляете в бюджет ПФР, условно говоря, 1000 рублей ежемесячно страховые взносы. При достижении каждым из Вас возраста выхода на пенсию Вы получите свой размер ежемесячной пенсии по действующему законодательству из отчисленных страховых взносов в ПФР.

Среди вас есть четыре чемпиона Олимпийских игр. Вы предлагаете им повысить полагающуюся пенсию на 50% больше, чем Вам и другим лицам, уходящим на пенсию. Но, простите, из какого бюджета платить повышенную на 50% пенсию чемпионам Олимпийских игр, имеющим действительно выдающиеся достижения и заслуги? В бюджете ПФР дополнительных средств на повышение пенсии этой категории спортсменов нет.

Руководитель аппарата Комитета по туризму и спорту Малахаткина Н.Д., выражая свое несогласие с моим мнением, говорила, что это некорректный пример. Депутатам мною было предложено поступить следующим образом: Президент страны Ельцин Б.Н. своим указом устанавливает чемпионам Олимпийских игр материальное вознаграждение за счет федерального бюджета в размере, позволяющем достойно жить спортсменам, имеющим выдающиеся достижения и заслуги.

Дальнейшее рассмотрение этого законопроекта в Государственной Думе было приостановлено. Только спустя много лет Президентом РФ Путиным В.В. был подписан Федеральный закон «О дополнительном еже-

месячном материальном обеспечении граждан Российской Федерации за выдающиеся достижения и особые заслуги перед Российской Федерацией», в том числе чемпионам Олимпийских игр, чемпионам Паралимпийских игр, чемпионам Сурдлимпийских игр.

В 1996 году в связи с остановкой работы ряда предприятий во многих регионах страны складывалась тяжелая обстановка со сбором страховых взносов, следовательно задержками с выплатой пенсий, достигавшими порой трех месяцев. Правительство России, министр финансов Лифшиц Александр Яковлевич говорил, что денег нет, принимаем все меры для изыскания резервов.

В один из дней в ПФР приехала группа представителей пенсионеров Воронежской области по вопросу своевременной выплаты пенсии. Заместители Председателя Правления ПФР ввиду занятости не смогли принять представителей и ответить на интересующие вопросы. Поручили мне встретиться с ними и объяснить задержку в выплате пенсии в их области.

Наш разговор длился более трех часов. Каждый представитель рассказывал о сложившейся ситуации, трудностях, проблемах ввиду отсутствия средств на питание, лекарства, коммунальные платежи. Они, отработав много лет на заводах, надеялись, что пенсия в соответствии с законодательством будет выплачиваться своевременно и в полном объеме. Просили объяснить причины сложившейся ситуации, сроки ликвидации задолженности по выплате пенсии, по чьей вине. Согласившись с ними, что задержка выплаты пенсии недопустима по законодательству, рассказал, следующее.

В Российской Федерации, на территориях нашей огромной страны, в городах, селах, поселках расположены заводы, предприятия, научные институты, электроэнергетические комплексы, предприятия транспорта, гражданская авиация, машиностроение, фармацевтика, больницы, учреждения образования, культуры, спорта, оборонная, автомобильная, медицинская, авиационная, атомная, угольная, нефтегазовая промышленности, металлургия, морской и речной флот, сельское хозяйство, автодорожное хозяйство и др., в которых живут и работают люди.

В стране из 89 регионов только 17 регионов являются донорами, т.е. обеспечивают финансирование выплаты пенсии своего региона в полном объеме, остаток собранных этими регионами средств перераспределяется в дотационные регионы. Около 25 регионов собирают страховые взносы с предприятий и обеспечивают пенсиями пенсионеров своего региона полностью, остальные регионы являются дотационными.

Есть территории многонаселенные, с большим количеством наукоемких предприятий, где высокие производительность труда, прибыль, заработная плата, отчисления страховых взносов в Пенсионный фонд России.

Есть большие территории с разным числом работающих и пенсионеров, меньшей стоимостью производимой продукции, низкой заработной платой работников, следовательно, и меньшим объемом поступлений в ПФР страховых взносов на финансирование выплаты пенсий. Когда все заводы, предприятия, весь промышленно-производственный комплекс, научный потенциал функционировал на полную мощность, собирали достаточное количество средств на выплату пенсии своевременно, и в полном объеме.

В настоящее время в Воронежской области и многих других регионах остановились, закрылись ряд авиационных заводов, фабрик, предприятий, комбинатов, частных предприятий, вследствие чего в регионах не собираются в достаточной мере страховые взносы, не хватает средств на выплату пенсии, происходят задержки.

Пенсионный фонд России вместе с Правительством России работает над улучшением ситуации по своевременной выплате пенсии. Правительство принимает меры по обеспечению заказами предприятий, производством выпуска новой продукции, восстановлению работы заводов, фабрик с целью повышения сборов страховых взносов. ПФР проводит совместно с главами субъектов РФ организационные мероприятия по созданию и организации Единой пенсионной службы в регионах с целью ускорить оперативное перечисление средств из регионов доноров в дотационные. В настоящее время ЕПС была создана только в 15 регионах.

Создание Единой пенсионной службы позволит сэкономить средства на доставке пенсии на 1 процент от выплачиваемой суммы, так как «Почта России» получает из ПФР за свои услуги по доставке пенсии 2 процента, т.е. на 1 процент больше.

Разговор, состоявшийся в стенах ПФР с представителями пенсионеров Воронежской области, хотя и не дал оперативно средств на выплату пенсий, но позволил выслушать их мнение, позицию, рассказать о принимаемых мерах, которые сохраняют надежду в ближайшие месяцы закрыть дефицит средств на выплату пенсии.

На совещании у заместителя Председателя Правления ПФР Люблина Ю.З. было принято решение направить во все субъекты-доноры на неделю работников аппарата ПФР с целью ежедневного отслеживания средств в платежках страховых взносов, поступающих от плательщиков на счет Отделения ПФР региона, и 100-процентное оперативное их перечисление в ПФР на финансирование пенсий дотационных регионов.

Мне было поручено вылететь в командировку в Отделение ПФР по Ханты-Мансийскому автономному округу. За неделю моего пребывания было перечислено в ПФР и направлено в дотационные регионы 200 млн рублей.

В августе 1996 года меня вызвал Заместитель Председателя Правления ПФР Васильев Евгений Яковлевич и поручил написать доклад «О пенсионном обеспечении граждан в Российской Федерации» для выступления на Международной конференции стран Балтийского моря в г. Росток (Германия). В течение двух дней доклад был подготовлен и передан руководителю. Прочитав его, Васильев Е.Я. остался доволен представленным материалом. Затем он объявил, что на конференцию от ПФР в Германию приглашены три человека. Поедут Васильев Е.Я., Заместитель начальника Управления внешнеэкономических связей Заволокин Александр Валентинович, Заместитель начальника Управления пенсионного обеспечения Жуков Олег Георгиевич. Мне было приятно и почетно в таком составе представлять нашу страну на Международной конференции.

Через неделю со служебными загранпаспортами мы приземлились в г. Берлине, пограничник очень внимательно рассматривал мой паспорт, переспросил фамилию, имя, отчество и пропустил дальше. Нас встретили представители БФА, которые привезли к себе в организацию, где состоялся сбор участников конференции. Затем всех посадили в автобус, и мы отправились в г. Росток. Через три часа нас подвезли к гостинице, мы разместились, поужинали, зарегистрировались, получили документы и план работы конференции на тему пенсионного обеспечения в странах Балтийского моря.

На следующий день началось пленарное заседание. В конференции приняли участие представители Германии, России, Польши, Швеции, Норвегии, Латвии, Эстонии, Литвы. В соответствии с планом работы выступали руководители делегаций, затем были вопросы и ответы, беседы, встречи в перерывах конференции. Выступление Васильева Е.Я. было в первой половине конференции. Его внимательно выслушали, поблагодарили, затем стали задавать нашей делегации вопросы.

Мы с Васильевым Е.Я. отвечали, а Заволокин А.В. переводил нам вопросы и наши ответы для других участников. Было очень интересно, шел заинтересованный разговор профессионалов, занимающихся вопросами пенсионного обеспечения, страхования в своих странах.

После выступлений других стран участников наша делегация также активно задавала вопросы, связанные со сбором средств на выплату пенсии, возрастом выхода на пенсию для мужчин и женщин, размером пенсии и другие. На другой день продолжилось пленарное заседание, состоялся обмен мнениями, подведены итоги конференции.

Рано утром нас отвезли на железнодорожный вокзал станции Росток. Мы сели в вагон поезда Росток – Берлин, маршрут составляет 193 км, время в пути – 2 часа 40 минут. До отправления поезда оставалось 30 минут, и я ска-

зал Васильеву Е.Я., Заволокину А.В., что, как бывший машинист, хочу сходить на 10-15 минут к машинисту поезда.

Они меня отпустили, пройдя вдоль состава, подошел к электровозу и стал разговаривать с машинистом на немецком языке – пригодились знания, полученные в школе и техникуме. Мы пожелали друг другу доброго утра, затем ему сказал, что я бывший машинист электровоза из Москвы. Он мне: «Заходи ко мне». Я зашел, он начал мне все показывать, рассказывать.

Но мне все было понятно без слов, так как приборы, краны машиниста во многом совпадали с расположением на нашем электровозе. К нему зашел какой-то человек в форме, с ним и со мной поздоровался, перебросился парой слов и вышел. Машинист стал пробовать тормоза, я посмотрел на время и сказал: «Скоро отправление, до свидания, я пошел в свой вагон».

Он пожал мне руку, сказал «до свидания». Я вышел из кабины и направился в свой вагон. Придя в вагон, я с интересом стал рассказывать, что был в кабине, разговаривал с машинистом. Затем мы съели по бутерброду, яблоку из выданного нам сухого пайка. Поезд медленно тронулся от перрона вокзала ст. Росток.

Мы закрыли глаза и стали уже дремать, как меня за плечо тронул кондуктор поезда. Он спросил меня на немецком языке: «Ты был на локомотиве?». Я сразу задумался по причине, как бы не сдать машиниста, который пустил меня на локомотив. Но затем я вспомнил, что кондуктор тоже заходил на локомотив, здоровался с машинистом и со мной.

Я ему ответил: «Да, я был на локомотиве». Он мне говорит опять на немецком: «Пошли со мной». Васильев Е.Я. и Заволокин А.В. сказали мне: «Тебя, наверно, машинист, спрашивает». Мы прошли по вагонам до первого, и кондуктор мне рассказал, что на остановке машинисту рассказали, что я еду в поезде, теперь машинист хочет меня увидеть и ждет коллегу.

На остановке открылась дверь вагона, и я вышел. Кондуктор сказал: «Иди, он тебя ждет». Меня в кабине встретил радостно машинист. Я сел в кабину поезда, и мы дальше ехали с ним до Берлина, разговаривая на немецком языке про работу, я наблюдал за его действиями, дорогой и слушал. По-русски он не знал ни одного слова. У него в кабине был автопилот, поддерживающий скорость 120 км/час, въезжая на станцию и выезжая, он нажимал педаль бдительности, тормозил при необходимости, снижая скорость движения.

Дорога с обеих сторон была ограждена забором из сетки рабица, переезды все были закрыты во время нашего движения, машины с обеих сторон стояли в ожидании. Ему было 54 года, возраст выхода на пенсию в Германии для мужчин и женщин одинаковый – 65 лет. Спросил у него про заработную плату. Он сказал, что получает, работая в одно лицо, на наши деньги 16 млн рублей. Спросил меня, какая заработная плата у нас? Я ему ответил, что ма-

шинист электровоза получает 2,5 млн рублей, помощник машиниста электровоза 1,5 млн рублей.

Так мы доехали до вокзала г. Берлина. Я попрощался с ним, поблагодарил и пошел к своим коллегам. Встретившись, они меня спросили, не я ли их потом вез, когда ушел? Я ответил, что нет, рассказал, какое удовольствие получил, находясь в кабине локомотива вместе с машинистом.

Затем мы с железнодорожного вокзала доехали до аэропорта г. Берлина, дождались посадки на рейс Берлин – Москва. Благополучно долетели, приземлились в Москве.

Работа Управления пенсионного обеспечения проходила в напряженном ритме, было очень много писем на рассмотрении с регионов, необходимо было давать оперативно экспертную оценку предложениям депутатов Госдумы РФ, Правительства РФ по внесению в пенсионное законодательство различных поправок, дополнений, изменений, необходимо было участвовать в различных совещаниях, приходили руководители других Управлений, отделов на согласование писем, организации, граждане на прием, постоянно шли звонки с регионов с просьбой разъяснить законодательство, правильность назначения (перерасчета) или отказа в назначении пенсии за особые условия труда, приходилось задерживаться, выходить в выходные дни, чтобы отвечать вовремя на письма граждан и организаций, укладываясь в отведенные сроки.

Письма подписывала начальник Управления Захарова Е.П. либо курирующие нас Первый Заместитель Председателя Правления ПФР Люблин Ю.З. и Заместитель Председателя Правления ПФР Чижик Л.И.

Однажды Захарова Е.П. серьезно заболела, и мне пришлось готовить вместе с аппаратом Управления пенсионного обеспечения письма с ответами за подписью Люблина Ю.З., Чижик Л.И., согласовывать с другими руководителями управлений при необходимости, подписывать самостоятельно и отправлять заявителям ответы, присутствовать на совещаниях, отвечать на заданные вопросы.

Это была своеобразная проверка знаний пенсионного законодательства, проявление самостоятельности, оперативное принятие решений. Управление выполнило все поставленные перед ним задачи, не подвело Захарову Е.П., письма были своевременно отправлены адресатам, общее число их даже значительно сократилось.

Осенью 1996 года мне позвонили из Департамента социального развития аппарата Правительства РФ и попросили приехать. Работники аппарата Саенко О.П., Турбин Б.С. посмотрели резюме, переговорили и предложили работу консультанта. Показали возможное рабочее место, рассказали функциональные обязанности, перспективы, предложили подумать. Мне понра-

вился состоявшийся разговор, работники, с которыми предстояло трудиться, и я обещал подумать.

Это, конечно, для меня был новый вызов, ответственность, но мне было интересно, и я не боялся. Из здания Дома правительства РФ шел к метро «Краснопресненская» по тротуару, вдоль дороги, где были стенды с фото-портретами погибших граждан, защищавших Верховный Совет РСФСР в октябре 1993 года, статьями из газет, цветами, венками, размышляя над принятием важного для себя решения.

Рассказал о предложении нового места работы дома семье, посоветовался с родственниками, но на работе никому не стал говорить. Решение мне предложили принимать самому. Мне нравилась живая, оперативная, творческая, ответственная работа в Управлении пенсионного обеспечения ПФР, работники, с которыми уже почти год проработал, хорошо их знал, пройдя вместе напряженные жизненные ситуации. Не хотелось бросать их, коллег из других управлений и отделов ПФР, с которыми тоже были выработаны совместные подходы, идеи и решения по развитию и улучшению системы пенсионного обеспечения.

Еще в своих размышлениях меня волновал обсуждаемый уже в газетах различными экспертами вопрос увеличения возраста выхода на пенсию для мужчин и для женщин, с чем я был категорически не согласен. Где можно еще это решение внимательно заслушать, обсудить, выслушать обоснование, медицинское заключение, на каком уровне, иметь возможность высказать отрицательное мнение по этому вопросу.

Итогом моих размышлений было решение продолжить работу в ПФР, отказавшись от перехода в аппарат Правительства РФ, о чем я сообщил в Департамент.

В сентябре 1996 года для более тесного выстраивания взаимодействия ПФР с Министерством труда и социального развития, выработки единых подходов дальнейшего развития пенсионной системы в Минтруд РФ перешел на должность заместителя министра Люблин Юрий Зиновьевич, работавший первым заместителем Председателя Правления ПФР. До его прихода из ПФР в Минтруд РФ возникало недопонимание по многим ключевым вопросам, порой не с кем было решать вопросы.

9 ноября 1996 года поздравить Люблина Ю.З. с 50-летием от ПФР приехали начальник Главного экономического управления Соловьев Аркадий Константинович, начальник Управления пенсионного обеспечения Захарова Елена Пименовна и ее заместитель Жуков О.Г.

Поздравляя юбиляра с днем рождения, в присутствии Министра труда и социального развития Меликьяна Геннадия Георгиевича мы высказали пожелание Люблину Ю.З., что вы здесь ненадолго и скоро вернетесь назад

в ПФР. На что Меликьян Г.Г. сказал: «Что-что, поподробнее, я об этом ничего не знаю».

Активная, оживленная работа в Управлении пенсионного обеспечения ПФР продолжалась в соответствии с планом, обращениями, письмами. Постепенно росло число субъектов Российской Федерации, заключающих с ПФР договор о создании на их территории Единой пенсионной службы. На базе учебного центра совхоза «Московский» для работников всех региональных отделений ПФР был проведен практический семинар по новому в пенсионном законодательстве, работе в условиях Единой пенсионной службы с приглашением руководителей и работников ПФР, Минсоцзащиты населения РФ, Минтруда РФ, Отделения ПФР по г. Москве.

Обращались ко мне в ПФР по телефону за помощью и разъяснением руководители Дорожного комитета профсоюза Дальневосточной, Свердловской, Забайкальской железных дорог на предмет назначения пенсии или отказа в назначении начальникам рефрижераторных поездов, машинистам моторвагонного подвижного состава. Им были даны разъяснения по пенсионному законодательству, спискам, указаниям Минсоцзащиты РФ, Минтруда РФ, ПФР, а также сделаны звонки руководителям в соответствующие региональные Отделения ПФР. После чего железнодорожникам указанных профессий была назначена пенсия.

ГЛАВА 8. УСЛОВИЯ ТРУДА, СПЕЦИФИКА РАБОТЫ, ЖИЗНЬ ЧЛЕНОВ СЕМЬИ ВНОСЯТ КОРРЕКТИВЫ В СУДЬБУ

Наряду с работой важное место в жизни каждого человека занимает семья. Моя мама как заботливая мама, бабушка встречала и провожала нас дома, помогала по хозяйству, сидела с внуком, обучала его. Старшая дочь Ольга растила с мужем Эльдаром сына Руслана. Младшая дочь Людмила стала дипломантом III Московского конкурса исполнителей популярной музыки «Золотой микрофон».

С детства мечтала стать артисткой, петь песни. В возрасте 6 лет она прошла отбор, пробы на киностудии им. М. Горького на главную роль Маши в фильме «Карантин» Ильи Фрэза. Однако на последнем этапе просмотра режиссер выбрал на главную роль Айлику Кремер. Людмила не расстроилась, дома по праздникам раздавала членам семьи билеты, и мы слушали концерт в ее исполнении.

Первые шаги на эстраде она сделала в Одессе, когда отдыхала со мной в санатории. С эстрадным ансамблем ею были записаны 5 песен, с которыми она выступала на танцевальных площадках этого приморского города. В 1997 году она закончила Академию культуры и искусств по специальности «вокальное искусство», получив по решению экзаменационной комиссии высшую оценку и квалификацию «артист-вокалист» (солист). Преподавала вокал ей заслуженная артистка России Светлана Евгеньевна Ерофеева. Диплом писала на тему «Советская, российская эстрада в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов на примере творчества Леонида Утесова, Клавдии Шульженко, Марка Бернеса». Материал для диплома брала в различных местах, в том числе в Государственном театре эстраде, где своими воспоминаниями поделился художественный руководитель театра Борис Сергеевич Брунов, оказывал помощь директор театра Валерий Георгиевич Корн.

Людмилу прослушивали Б.С. Брунов и руководитель группы «Нескучный сад» Сергей Березин. После исполнения песни Борис Сергеевич подошел, обнял и сказал: «Ну, что ты скромничаешь, стесняешься, все у тебя хорошо получается, будь смелее». Сергей Березин после того, как Людмила испол-

нила три песни, подыграв себе на пианино, сказал: «Людмила, у вас особый тембр голоса, вам необходимо больше петь и выступать. Но это очень трудно по разным причинам. Хватит ли у тебя сил, терпения преодолевать все трудности?». «Я готова к преодолению трудностей», – ответила Люда.

Так началась концертная деятельность Людмилы. Ее тепло встречали на концертах в Москве, Ростове, городах Подмосковья, в санатории «Барвиха». Когда Людмила выступала первый раз в Государственном театре эстрады в большом концерте с участием Г. Хазанова, Л. Лещенко, В. Винокура, Р. Карцева, Е. Петросяна, И. Мирошниченко. М. Суворовой, Азизы, ансамбля «Бим-Бом» и других, конферансье Сергей Дитятев сказал: «У меня нет никаких сомнений, что она будет выступать на этой и других сценах много раз, но главное для артиста – вовремя появиться на сцене, сейчас, думаю, пришел ее час. Пожелаем ей успеха, чтобы слава и удача свалилась к ней прямо здесь». После окончания ее выступления в зале раздались дружные аплодисменты. Выйдя на сцену, Сергей Дитятев взял Людмилу за руку и сказал: «А вот и слава пришла!».

На всем небольшом творческом пути Людмиле встречались замечательные, отзывчивые люди, которые ей помогали, предостерегали, поддерживали, желали добра, счастья и больших творческих успехов. Но и сама Людмила с готовностью оказывала помощь и принимала участие в проведении концерта в театре им. Ермоловой вместе с Центром реабилитации детей с ограниченными возможностями «Контакты – I». Семью радовали и вдохновляли творческие успехи Людмилы, на некоторых выступлениях мы были в числе ее благодарных зрителей.

В конце 2000 года Людмила дважды выступала с сольной программой в ночном клубе «Манхэттен экспресс» гостиницы «Россия». Горячие аплодисменты, цветы и прекрасное настроение у всех присутствующих – это была заслуженная награда таланту артистки. Были записаны в ее исполнении также песни молодого поэта и композитора Бориса Будажабона «Разноцветный мир», «Три слова», «До весны». На песню «До весны» режиссером Николаем Кропаловым был снят позднее видеоклип, в котором юноша провожает девушку на поезд, они расстаются, она думает о нем, а он о ней, он решает ехать вслед за поездом, и встречает ее на вокзале. Любовь продолжается... Никогда не говори «никогда».

Но это я забежал несколько вперед, в июне 1997 года серьезно заболевает моя мама, которой требуется уход. Моя работа требовала работать порой семь дней в неделю, постоянных задержек на работе, выездов в командировки. У меня накопилось 14 дней отгулов, и я обратился к начальнику Управления пенсионного обеспечения Захаровой Е.П. и заместителю Председателя ПФР Чижик Л.И. с просьбой предоставить мне отгулы.

На что мне было сказано: «Какие отгулы, ты же государственный человек». Тогда я попросил очередной отпуск, на что получил согласие. Во время отпуска принимал все возможные меры к лечению мамы. Она постепенно восстанавливалась, что меня радовало.

Периодически, помимо публикации материалов в газете «Гудок» с разъяснениями нового в пенсионном законодательстве, звонил в ЦК профсоюза железнодорожников и транспортных строителей, общаясь с заместителями Председателя Роспрофжел Владимиром Семеновичем Мышенковым, Людмилой Борисовной Титовой, с заведующим отделом по социально-экономической защите железнодорожников Виктором Семеновичем Соиным. В один из дней моего отпуска меня попросили зайти в ЦК Роспрофжел Мышенков В.С. и Соин В.С.

На встрече меня спросили о работе в ПФР, я им рассказал, что все нормально, работа интересная, творческая, сейчас в отпуске, дети на отдыхе, ухаживаю за больной мамой. Мне предложили подумать о возвращении в ЦК Роспрофжел на работу в отдел по социально-экономической защите железнодорожников. Мною было дано согласие, и Председатель Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей (Роспрофжел) Васильев Анатолий Борисович направил на имя Председателя Правления ПФР Барчука В.В. письмо с просьбой уволить меня переводом из ПФР в ЦК Роспрофжел.

Начальник Управления кадров и финансового обеспечения органов ПФР Чистов Валерий Федорович пошел с письмом Председателя Роспрофжел Васильева А.Б. к Председателю Правления ПФР Барчуку В.В. Спустя 40 минут Чистов В.Ф. зашел к нам в Управление пенсионного обеспечения и сказал мне: «Барчук В.В. не хочет подписывать письмо об увольнении меня переводом. Если Жуков О.Г. хочет уходить, то пусть пишет заявление по собственному желанию. Решай сам, что делать, может, поговоришь еще с ним». Я позвонил в приемную Барчука В.В. с просьбой принять меня. Секретарь сказала, что он сейчас уезжает в Правительство РФ и будет только завтра с утра.

На следующий день в 8 утра я был в приемной председателя Правления ПФР Барчука В.В. Между нами состоялась обстоятельная беседа в течении 45 минут. Я рассказал, что меня в принципе устраивает работа, коллектив и решение вопросов, которыми занимается Управление пенсионного обеспечения ПФР, а именно подготовкой необходимой документации для организации персонифицированного учета граждан, в соответствии с законодательством, договоров с регионами для создания Единой пенсионной службы, осуществлением контроля за организацией ее работы, обобщением опыта и выработкой рекомендаций, оценкой законопроектов по внесению изменений в пенсионное законодательство, отстаиванием позиции ПФР, на заседа-

ниях рабочих групп перед депутатами Государственной Думы Федерального Собрания РФ, подготовкой ответов на письма граждан и организаций.

Я поблагодарил его за направление меня Пенсионным фондом на учебу в Академию труда и социальных отношений, за полученные во время учебы хорошие знания, практику, опыт работы в системе ПФР, привел свои доводы и аргументы, что иду не в коммерческую структуру, а в ЦК Роспрофжел, работающий в системе Министерства путей сообщения. ЦК Роспрофжел совместно с МПС решает вопросы социального развития отрасли и осуществляет социально-экономическую защиту железнодорожников.

Выслушав меня, Барчук В.В. отметил, что я работаю в системе ПФР практически с момента создания, хорошо знаю пенсионное законодательство, зарекомендовал себя положительно, и ему жаль отпускать меня. Спросил: «Ты идешь к Аксёненко Николаю Емельяновичу?». Я ответил: «К Васильеву Анатолию Борисовичу, но работать по многим вопросам, думаю, предстоит совместно».

Затем Барчук В.В. вызвал к себе в кабинет начальника Управления кадров и финансового обеспечения органов ПФР Чистова В.Ф., подписал письмо Васильева А.Б. с просьбой о моем переводе и сказал оформить все необходимые документы.

Тепло попрощавшись с коллективом Управления пенсионного обеспечения ПФР, работниками аппарата ПФР, я был принят 3 июля 1997 года в ЦК Роспрофжел на должность заместителя заведующего отделом по социально-экономической защите железнодорожников в порядке перевода из ПФР. ЦК Роспрофжел работал в высотном здании, где было Акционерное общество «Транстрой», возглавляемое Брежневым Владимиром Аркадьевичем, у метро «Красные ворота».

Меня тепло встретили в аппарате ЦК Роспрофжел и в отделе по социально-экономической защите железнодорожников, так как с большинством из них мне довелось работать, ездить в командировки на железные дороги в период с 1990 по 1992 годы.

Поговорив с заместителем председателя Роспрофжел Мышенковым Владимиром Семеновичем и заведующим отделом Соиным Виктором Семеновичем о задачах, стоящих перед ЦК Роспрофжел и отделом на ближайшее время, меня ознакомили с кругом обязанностей, должностными инструкциями, Уставом, другими руководящими нормативными документами, выдали служебное удостоверение.

Затем вместе с Соиным В.С. решили пойти в здание МПС, расположенное рядом, в Департаменты экономики, финансов, Управление заработной платы и охраны труда, познакомиться с работниками, с которыми предстояло вместе работать.

У первого подъезда МПС меня ожидала приятная встреча с Кошманом Николаем Павловичем, с которым мы встречались в июне 1996 года в г. Грозном, когда он был там Председателем Правительства Чеченской Республики. Мы поздоровались, обнялись, как давние добрые друзья. Оказалось, что его с 1 июля назначили заместителем Министра путей сообщения, статс-секретарем. Я ему тоже сказал, что только вышел на работу в ЦК Роспрофжел. Пожелали удачи, успехов в работе, попрощавшись, сказав друг другу «до скорой встречи», по решению совместных вопросов.

В Департаменте экономики познакомился с руководителем Лapidусом Б., его заместителями Разуваевым Д., Мачеретом Д., начальником отдела прогнозов и экономического анализа Орлом В., начальником разработки экономических показателей Лавровой Е.

В Департаменте финансов познакомился с руководителем Короткевичем П., его заместителями Сидоренко В., Постниковым С., Хохоновым И., начальником бюджетно-финансового отдела Новиковым А., заместителем начальника отдела основной деятельности Севидовой О.

В Управлении заработной платы и охраны труда познакомился с начальником Даниловым С., его заместителем Романовым Г., начальником отдела заработной платы Гневашевой А., с заместителем начальника Управления – начальником отдела социальной защиты Клящицким А., мы были знакомы с 1990 года по совместной работе, когда я пришел первый раз в ЦК Роспрофжел.

В дальнейшем с работниками МПС приходилось встречаться на совещаниях, комиссиях, переговорах, в командировках на железных дорогах, где мы, отстаивая каждый свою позицию, убеждали друг друга в необходимости принятия решения в интересах работников отрасли. В спорах приходили затем к общему решению, позволявшему сблизить или улучшить первоначальные предложения, подготовить единый документ на подпись руководителям МПС и ЦК Роспрофжел.

Заместитель председателя ЦК Роспрофжел Мышенков В.С. поручил мне ходить ежедневно на селекторные совещания, проводимые Департаментом финансов МПС с руководителями финансовых служб железных дорог, где рассматривались итоги работы, отмечались недостатки, вносились оперативно коррективы, давалась информация о состоянии с выплатой заработной платы по основным и прочим видам деятельности. Эту информацию и справку я ежедневно приносил в ЦК Роспрофжел.

На одном из селекторных совещаний, узнав у работников Департамента финансов, что у МПС есть проблемы с решением ряда вопросов с ПФР, объяснил, что им необходимо решать в первую очередь, подсказал, что для этого необходимо сделать, так как происходит задержка выплаты пенсий, в том

числе железнодорожникам. Спустя полгода МПС закрыл все вопросы, связанные с уплатой страховых взносов, с просроченной задолженностью.

В мае 1996 года состоялся Всероссийский съезд железнодорожников, который, по существу, утвердил стратегию реформы отрасли. В этой обстановке задача профсоюза заключалась не в том, чтобы противостоять процессу реформирования отрасли, а обеспечить наиболее безболезненный переход к новым формам хозяйствования в трудовых коллективах, сделать все возможное для надежной и максимальной защиты социальных прав и экономических интересов членов профсоюза.

В целях выполнения решений съездов Роспрофжел Отделу по социально-экономической защите железнодорожников и мне персонально было поручено работать совместно с департаментами МПС над реализацией стратегии реформы отрасли и созданием Федеральной целевой программы занятости работников железнодорожного транспорта на 1998-2000 годы.

Курировал это направление работы заместитель председателя ЦК Роспрофжел Мышенков В.С., работавший ранее начальником Пензенского отделения Куйбышевской железной дороги, занимавший принципиальную позицию в деле социально-экономической защиты железнодорожников, знающий отраслевую специфику, стоявший у истоков и разработки первого Отраслевого тарифного соглашения в 1992 году, а также непосредственно участвовавший в разработке и подписании 12 последующих. От МПС курировали эти направления работы руководитель департамента реформирования железнодорожного транспорта Чичагов П.К., заместитель руководителя департамента кадров Васина Л.И.

Мною был изучен и подготовлен анализ работы международных профсоюзных организаций в условиях реформирования, сокращения численности работников в различных отраслях и принимаемых в их странах методов организации снижения негативных последствий занятости населения. Материал был обсужден и одобрен в Роспрофжел, направлен в виде предложений в МПС, далее в Правительство Российской Федерации.

Совместными усилиями, порой споря, не соглашаясь с отдельными предложениями друг друга, убеждали, доказывали и в итоге подготовили согласованные документы с цифрами, послужившие основой для Федеральной программы занятости железнодорожников.

13 января 1998 года в 19-15 минут, к сожалению, умирает моя мама, которая в течение месяца находилась в травматологическом отделении железнодорожной больницы им. Н.А. Семашко на ст. Люблино после перелома шейки бедра. Операцию не стали делать, так как она бы не выдержала ее. Перед работой и после я навещал ее, приносил продукты, ухаживал, кормил. В тот день утром я заходил к ней, немного разговаривал, а вечером пришел, она уже молчала, не говорила. Мама вздохнула глубоко, тихо вскрикнула и замерла.

Моему горю не было предела, я расплакался навзрыд, в это невозможно было поверить. Ведь практически всю свою жизнь она посвятила сыну, подарив ему жизнь, затем воспитывая, обучая, помогая ему и семье словом, делом, советом.

Вместе с ней мы радовались успешной учебе в школе, спортивными достижениям, поступлению в железнодорожный техникум им. Ф.Э. Дзержинского, работе помощником машиниста электровоза, службе в Советской Армии, работе машинистом электровоза пассажирского поезда, созданию семьи, появлению детей, внука, моему дальнейшему желанию совершенствовать свои знания, обучаясь на экономическом, юридическом факультетах института. Наша большая семья потеряла очень близкого и дорогого для нас человека.

31 июля 1998 года постановлением № 870 утверждена Федеральная целевая программа содействия занятости высвобождаемых работников федерального железнодорожного транспорта на 1998-2000 годы. Программа определила источники финансирования мероприятий, помогла избежать массовых увольнений железнодорожников. В частности, она предусматривала переселение 1400 семей высвобождающихся работников и пенсионеров из районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, переподготовку 130,8 тыс. человек высвобождаемых работников другим профессиям, создание новых рабочих мест, кадрового резерва, право досрочного выхода на пенсию и многое другое.

По представлению ЦК Роспрофжел приказом Министра путей сообщения Аксёненко Н.Е. за активную работу по подготовке Федеральной целевой программы занятости железнодорожников на 1998-2000 годы Жуков Олег Георгиевич был награжден часами Министра путей сообщения.

Работа по реформированию железнодорожного транспорта требовала более тщательной проработки и подготовки необходимых документов, серьезных обсуждений, решений, встреч, заседаний совместно с Государственной Думой, Советом Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, с МПС, Роспрофжел, Правительством Российской Федерации и заняла еще несколько лет.

По многим вопросам было расхождение мнений, в том числе по вопросу дальнейшей судьбы МПС. Министр путей сообщения Аксёненко Н.Е. на Коллегии говорил, что неизвестно, кто будет управлять всем процессом реформирования и развития всех видов транспорта. Он считал, что управлять всем этим процессом должно Министерство путей сообщения России с развитой инфраструктурой, учебно-производственной базой, научно-исследовательскими институтами, профессиональными кадрами управления, а не Министерство транспорта России.

Работа в руководстве и отделах аппарата ЦК Роспрофжел, требовала от работников хороших профессиональных знаний, специфики, условий труда и охраны труда, быта и отдыха железнодорожников, координации работы, взаимодействия с государственными органами власти, департаментами МПС, руководителями железных дорог, отделений дорог, председателями Дорожных и районных комитетов профсоюза.

Председателем Роспрофжел в 1997 году был избран Васильев Анатолий Борисович, ранее работавший начальником Сахалинской и Забайкальской железной дороги.

Он сменил на этом посту Шинкевича Ивана Артемовича, который возглавлял ЦК рабочих железнодорожного транспорта и транспортных строителей с 1985 по 1991 год, ЦК Независимого профсоюза железнодорожников и транспортных строителей с 1992 по 1997 год.

Председателем ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортных строителей с 1970 по 1985 год был Ковалев Николай Иванович, уделявший большое внимание развитию отраслевого и межотраслевого соревнований по повышению эффективности использования транспорта. Большой вклад он внес в развитие транспортной системы страны и в первую очередь в строительство Байкало-Амурской магистрали.

Заместителями Председателя профсоюза в разные годы работали Титова Л.Б., Мышенков В.С., Бородина Н.Д., Кришталь Д.М., Бурова Н.В., Железнов С.П., Чаплинский С.И., Карабанов А.В., Чернов С.И., Первыми заместителями Председателя профсоюза Макаренко А.С., Сухов А.П.

Отдел организационной работы в разные годы возглавляли Дьяков Б.А., Кришталь Д.М., Вакуленко О.Н.

Заместителем заведующего орготделом работал Ильин Г.А., старшим экспертом Дмитриева Л.А., Иванов В.А., экспертами Лукьянов А.И., Нестеров М.С., Евсева Н.А., Сухова В.К., Сокова Н.Ю., главным специалистом Андреев Н.А.

Отдел технической инспекции труда возглавляли Заведующий, Главный технический инспектор труда Крутяков В.С., Лукошкин В.Ф., Черкасов В.В., Меламед Ю.И.

Заместителем заведующего работал Письменский А.В., Туров Л.С., техническими инспекторами Бочаров М.В., Мартынов В.Ф., Шмаков В.В., Костюченко А.И., Маругин И.В., Карасюк А.Ф.

Отдел по социально-экономической защите железнодорожников возглавлял Царьков А.П., который с 1992 г. возглавил отдел соревнований и наград Управления кадров и учебных заведений МПС России, Соин В.С., Троицкий А.А.

Заместителем заведующего работал Жуков О.Г., Толстяков В.В., старшими экспертами Кулагина Е.П., Майзнер В.И., экспертами Козлова И.Н., Антонова С.П., Отрощенко И.С., Захаренок Г.М.

Отдел по социально-экономической защите транспортных строителей возглавлял Сопов О.П., экспертом работала Захаренок Г.М.

Жилищно-бытовой отдел возглавлял Рыбаков В.М., Жуков О.Г., старшим экспертом работал Клибанов Е.И., затем этот отдел был преобразован в Отдел социальной сферы.

Отдел Социальной сферы возглавлял Жуков О.Г., заместителем заведующего работали Бурова Н.В., старшим экспертом работал Клибанов Е.И., доверенным врачом Тухарь А.Ф., экспертом Корикова С.В.

Отдел Международных связей возглавлял Ляхов М.В., экспертом работал Гавриленков В.А.

Юридический отдел возглавляли Завязкин В.Ф., Голенко Е.Н. заместителем заведующего работала Иванова Н.Г., правовым инспектором труда работали Воробьев Н.М., Подворотников П.И., Бабинков А.М., Каютина Н.А.

Руководителем Информационного центра – главным редактором газеты «Сигнал» и журнала «Информационный вестник» работали Жуков О.М., Расулов А.Р., заместителем работали Солопенко А.В., Брок В.В.

Заместителем руководителя Информцентра – ответственным секретарем журнала «Информационный вестник» работал Черногорец Н.А., ответственным секретарем газеты «Сигнал» работал Исаков Г.П., старшим экспертом Снегуров В.Н., корреспондентами Мартынов Р.К., Мурашов В.Ф., Смагин С.С., фотокорреспондентами работали Трунин С.Н., Красник А.М.

Финансовый отдел возглавляла заведующий, Главный бухгалтер Антонова И.Н.

Заместителем заведующего, заместителем главного бухгалтера работала Сторонова В.А., Сапрыкина В.Н., экспертами работали Денисенко Л.А., Калашникова Н.М., Шутихин А.Н., Ислямова Е.А.

Общий отдел возглавляли Абдуллаев М.М., Помещенко А.А.

Старшим экспертом Общего отдела работал Пленкин Л.П., Гончарова Е.В., консультантом Решетникова В.Н., референтом Президиума Сушкина Т.П., оператором множительной техники работала Ключникова Л.П.

Центральную ревизионную комиссию возглавлял Председатель Богданов В.К., Савинов Ю.Н.

Заместителем Председателя Петрова В.В., старшим экспертом-ревизором работал Ефимов Н.И.

Центральное отраслевое отделение Фонда социального страхования Российской Федерации железнодорожников и транспортных строителей возглавлял Управляющий Лукич Е.В., Попов А.Г.

Заместителем Управляющего работали Тихомиров В.А., Усов В.И.
Начальниками железных дорог и Председателями Дорожных территориальных профсоюзных организаций (Дорпрофсожи) работали:
Восточно-Сибирская ж.д.
Начальник дороги Комаров Г.П., Касьянов А.И., Тишанин А.Г.
Председатель Дорпрофсожа Старцев А.С., заместитель Председателя Храмовских Г.Б., Громов В.Д.
Горьковская ж.д.
Начальник дороги Матюхин Л.И., Зябиров Х.Ш., Сехин В.Ф.
Председатель Дорпрофсожа Томчук В.И., Шатов В.М., заместитель Председателя Ефремов Н.В., Спиридонов А.В.
Дальневосточная ж.д.
Начальник ж.д. Стрельник А.А.
Председатель Дорпрофсожа Макаренко А.С., Бабий В.И., заместитель Председателя Кинаш В.С., Шведов В.В.
Забайкальская ж.д.
Начальник ж.д. Васильев А.Б., Воробьев Н.К., Сехин В.Ф.
Председатель Дорпрофсожа Белецкий А.Н., заместитель Председателя Чупров Г.П.
Западно-Сибирская ж.д.
Начальник ж.д. Старостенко В.И., Целько А.В.
Председатель Дорпрофсожа Никифоров Н.А., Кужелев А.М., заместитель Председателя Серов В.М., Малышев Н.В., Злобин М.М.
Калининградская ж.д.
Начальник ж.д. Будовский В.Г.
Председатель Дорпрофсожа Курдюков В.Н., Жуков Л.В., заместитель Председателя Черткова Е.Г.
Красноярская ж.д.
Начальник ж.д. Кучеренко П.Г., Рейнгардт В.Г.
Председатель Дорпрофсожа Гордиенко В.В., Калинин Ю.Н., Штронда С.С., заместитель Председателя Амузин А.А., Галко В.С., Токмаков В.В., Мокров Ю.К., Ерхан Л.В.
Куйбышевская ж.д.
Начальник ж.д. Плохов Е.М., Лемешко В.Г., Кобзев С.А.
Председатель Дорпрофсожа Мойсевич В.А., Миронов М.П., заместитель Председателя Володин Н.М., Крымов Г.Я.
Московская ж. д.
Начальник ж. д. Паристый И.Л., Фадеев Г.М., Старостенко В.И., Молдавер В.И.

Председатель Дорпрофсожа Павлюк Н.И., Богданов В.К., Желтоухов В.М., Русак А.Д., Сеницын Н.Ф., заместитель Председателя Богданов В.К., Жидких В.М., Бальцев В.Н., Крутоног Г.В.
Октябрьская ж.д.
Начальник ж.д. Комаров Г.П.
Председатель Дорпрофсожа Марков П.Ф., Белозёров В.Л., заместитель Председателя Иванов Г.В., Голубев А.В.
Приволжская ж.д.
Начальник ж.д. Лихачев М.П.
Председатель Дорпрофсожа Рябинин В.М., Садивский Я.О., заместитель Председателя Юрченков В.Д., Садивский Я.О.
Сахалинская ж.д.
Начальник ж.д. Васильев А.Б., Черничкин В.А.
Председатель Дорпрофсожа Богатырев В.Е., заместитель Председателя Рябцев С.В.
Свердловская ж.д.
Начальник ж.д. Колесников Б.И.
Председатель Дорпрофсожа Сухов А.П., Гаращенко А.П., заместитель Председателя Пастухов В.Г., Тюттерев В.И.
Северная ж.д.
Начальник ж.д. Предыбайлов В.М., Петров В.Я., Билоха В.А., Кобзев С.А.
Председатель Дорпрофсожа Харченко А.А., Черногаев С.И., заместитель Председателя Кириллов Ю.М., Чемшит О.А.
Северо-Кавказская ж.д.
Начальник ж.д. Котляренко Ф.М., Богатырёв А.С., Воробьев В.Б.
Председатель Дорпрофсожа Стариков Н.Н., заместитель Председателя Филиппов Б.В.
Юго-Восточная ж.д.
Начальник ж.д. Васильев И.С., Володько А.И., Акулов М.П.
Председатель Дорпрофсожа Шалухин Н.Я., Симонов К.Я., заместитель Председателя Плотников А.И., Симонов К.Я.
Южно-Уральская ж.д.
Начальник ж.д. Воробьев И.П., Целько А.В., Дьяконов Ю.М.
Председатель Дорпрофсожа Орешков В.Г., Бабинцев А.Н., заместитель Председателя Марченков Н.И., Бабинцев А.Н.
Работа в аппарате ЦК Роспрофжел строилась по плану, была интересная, насыщенная, требовала от работников максимальной отдачи, оперативности, знаний законодательства, отраслевых нормативных указаний в подготовке документов, писем, справок, ответов на звонки в различные государ-

ственные органы власти, на Коллегию МПС, Президиум ЦК Роспрофжел, совещания, семинары, съезды Роспрофжела, ФНПР, в отраслевые и профсоюзные органы управления, членам профсоюза.

Кроме того, работники аппарата постоянно выезжали на предприятия, организации, расположенные на железных дорогах, для оказания помощи, проверки выполнения хода подготовки и проведения детской летней оздоровительной кампании, организации медицинского обслуживания железнодорожников, их оздоровления в санаториях, санаториях-профилакториях, пансионатах, базах отдыха, подведения итогов коллективных договоров и соглашений, подготовки материалов на Президиум ЦК Роспрофжел по заработной плате, охране труда, жилищно-бытовым условиям, санаторно-курортному, пенсионному обеспечению железнодорожников, работе с молодежью, студентами, ветеранскими организациями.

В 1998 году меня направили в командировку на Дальневосточную ж.д. посмотреть, как реально выполняется Федеральная целевая программа занятости железнодорожников на 1998-2000 годы и коллективный договор Владивостокского отделения дороги. Прилетев в г. Владивосток, встретился с руководством Отделения дороги и Райпрофсожа, обговорили программу действий, посещения предприятий, объектов социальной сферы.

Посетил локомотивное депо «Первая речка», старейшее депо дороги, основанное в конце XIX века. До 1960 года оно занималось ремонтом и обслуживанием паровозов, затем после электрификации перепрофилировано на обслуживание электропоездов. Осмотрел цеха, бытовые помещения, музей, побеседовал с начальником депо, председателем профкома, начальником отдела кадров, с работниками. В депо, в соответствии с Федеральной целевой программой занятости железнодорожников на 1998-2000 годы, разработан свой план мероприятий по подготовке и переподготовке кадров, перемещению работников, временный перевод, отдельных работников на режим неполного рабочего времени с сохранением заработной платы.

Условия коллективного договора депо выполняются, заработная плата выплачивается своевременно, в полном объеме. Мною были даны консультации по условиям выполнения программы занятости, даны ответы по пенсионному законодательству, разъяснения по правильности заполнения в трудовой книжке наименования профессии, должности, для назначения пенсии на льготных условиях за особые условия труда.

Осмотрел работу санатория-профилактория «Экспресс», условия отдыха, оздоровления, питания, побеседовал с директором, обслуживающим персоналом, работниками дороги, находящимися на отдыхе.

На следующий день в помещении Владивостокского отделения Дальневосточной ж.д. прошло совместное заседание руководства и проф-

союзного актива, где выступающие подвели итоги выполнения коллективного договора.

Выезжал на подведение итогов коллективного договора на Абаканское отделение Красноярской железной дороги, где стоит отметить председателя райпрофсожа Ерхана Л.В., уделяющего много внимания вопросам охраны труда, соблюдению правил техники безопасности и норм трудового законодательства, выполнению коллективного договора, оздоровлению работников, культурно-массовой и спортивной работе, в чем я убедился после знакомства с ним, бесед, рассказов железнодорожников предприятий, работников и детей ДОЛ «Салют», где я предварительно побывал, услышал оценку его труда на собрании работников и профсоюзного актива.

ЦК Роспрофжел и МПС уделяют большое внимание организации отдыха и оздоровления детей, занимаются подготовкой ДОЛ, в том числе воспитателей и вожатых, улучшением и расширением материальной базы. Осуществляют контроль, за проведением летней оздоровительной компании, размещением, досугом, проведением спортивных соревнований, качественным питанием, соблюдением санитарно-эпидемиологических норм, пожарной безопасности, медицинским обслуживанием.

Мне довелось побывать во многих ДОЛ на сети железных дорог: «Сахареж» Ярославского отделения Северной ж.д., «Улада» Куйбышевской ж.д., «Имени Заслонова» Западно-Сибирской ж.д., «Старая Руза» Московской ж.д., «Синезерки» Брянского отделения Московской ж.д., «Ракета» Лискинского отделения Юго-Восточной ж.д., «Сосновый бор», «Яльчик» Горьковской ж.д., «Дубки», «Аленушка» Южно-Уральской ж.д., «Локомотив» Калининградской ж.д.

ДОЛ сети железных дорог расположены вдали от крупных промышленных предприятий, в экологически чистых зонах. Их задачи – укрепление здоровья детей, которым необходим активный отдых, движение, полноценное питание, игры. Не забыто и духовное, нравственное, патриотическое воспитание детей, а также задачи профориентации, пропаганда дорожных профессий. Руководят педагогическими коллективами, воспитателями и вожатыми любящие детей директора.

Интересной работой в ДОЛ «Дубки» Оренбургского отделения Южно-Уральской железной дороги, где я побывал, поделилась его директор Узякова Е.Н. Она трепетно, с добротой рассказала о проводимой работе по благоустройству, улучшению условий отдыха и оздоровления детей, а их отдыхает три смены по 220 детей в каждой. Под ее чутким руководством в лагере сложился сплоченный коллектив, она предана своему делу, не боится трудностей, обладает особым складом характера, внимательна, терпелива, спокойна, согласна посвятить всю свою жизнь детям.

Вопросам развития, совершенствования социальной сферы, в том числе отдыху и оздоровлению детей в детских оздоровительных лагерях на сети железных дорог ЦК Роспрофжел, МПС, ОАО «РЖД» уделяли большое внимание. Проводились семинары-совещания в Москве с работниками Дорпрофсожа, курирующими эти вопросы на железной дороге, с приглашением работников Минтруда РФ, ФНПР, директоров ДОЛ для обмена опытом, выездное сетевое совещание на Южно-Уральской ж.д. в ДОЛ «Аленушка».

Интересной была поездка на подведение итогов коллективного договора Калининградской ж.д. Начальником дороги там только назначили Будовского В.Г., председателем Дорпрофсожа был Курдюков В.Н. Перед встречей с начальником дороги я побывал на вокзале ст. Калининград, посмотрел расписание пассажирских поездов, расписание электричек, поговорил с машинистами электровозов пассажирских поездов, электричек, а также как происходит обслуживание пассажиров на вокзале. Кроме того, побывал в ДОЛ «Локомотив», где отдыхают дети железнодорожников на берегу Балтийского моря и в санатории «Янтарь», расположенном в г. Светлогорске, где отдыхают и оздоравливаются железнодорожники.

Придя в кабинет Будовского В.Г. вместе с председателем Дорпрофсожа, я ему рассказал о своих наблюдениях и выводах по работе пассажирского комплекса. Я ему сказал, что фирменный поезд «Янтарь» приходит из Москвы в г. Калининград в 10-20. Электричка из г. Калининграда отправляется в курортный город Светлогорск, где расположены по пути детские оздоровительные лагеря и санатории, в 10-25, а следующая после 14 часов.

Следовательно, пассажиры поезда, прибывшие на станцию, не успевают выйти, приобрести билет на электричку, идут на привокзальную площадь на такси либо в автобус. В конце своего рассказа я спросил: «А что, Калининградской железной дороге не нужны пассажиры?». Он сказал: «Я разберусь», – и сразу созвал оперативно совещание причастных работников, графистов. Председатель Дорпрофсожа мне потом рассказал, что он строго спросил у них: «Вы сами это не видели, пока работник ЦК профсоюза не приехал и не сказал об этом?». Приказал оперативно исправить ситуацию. Через день электричка уже отправлялась в 11-00 вместо 10-25.

Однажды меня вызвал к себе Председатель Роспрофжел, чтобы направить меня в г. Красноярск на подведение итогов выполнения коллективного договора Красноярской железной дороги. От МПС на подведение итогов коллективного договора прибыл заместитель Министра путей сообщения Кошман Н.П.

Я заранее подготовил для своего выступления результаты и показатели работы большого коллектива железнодорожников, получив из разных источ-

ников оперативные данные по выполнению плана грузовых и пассажирских перевозок, размере заработной плате и сроках выплаты, охране труда, безопасности движения и ряд других цифр, данных, позволяющих оценить предварительные итоги выполнения коллективного договора.

Дополнил текст своего выступления, сидя за столом президиума, свежими отдельными сведениями, замечаниями, предложениями, прозвучавшими в выступлениях начальника дороги, председателя Дорпрофсожа Гордиенко В.В. и ряда других работников дороги, остановился на выполнении Федеральной целевой программы занятости железнодорожников на 1998-2000 годы, отметил хорошую молодежную политику и работу с пенсионерами, ветеранами труда, пожелал успешной работы коллективу в дальнейшем.

В Москву мы летели с Кошманом Н.П. в одном самолете, только в разных салонах. Я спросил у него: «Вас в аэропорту будет встречать машина?». Он ответил: «Да». Вместе с тем спросил у меня: «А тебя будут встречать?». Я ему сказал: «У нас машин столько нет, чтобы встречать, поеду на общественном транспорте». Он предложил поехать в Москву до здания МПС вместе на машине. Сказал номер машины и куда подойти.

После посадки в аэропорту я сделал все, как он мне предложил. В машине вместе с водителем ехал его помощник. Я сидел рядом и напомнил ему нашу встречу в г. Грозном, события, которые произошли, помешавшие нам более детально поговорить. Мы обменялись воспоминаниями, поделились впечатлениями о подведении коллективного договора. Я его спросил: «Вы же все равно держите руку на пульсе по обстановке в Чеченской республике?». Он утвердительно ответил на мой вопрос. Доехав до здания МПС, пожелали друг другу всего доброго, и пошли на свои рабочие места. Через две недели по телевизору передают новость, что Вице-премьером Правительства Российской Федерации по Чеченской республике назначен Кошман Н.П.

Были выезды на подведение итогов коллективного договора на Комсомольское, Хабаровское, Владивостокское отделения Дальневосточной ж.д., Лиховское, Краснодарское, Ростовское отделения Северо-Кавказской ж.д., на Брянское, Смоленское, Орловское, Курское, Московско-Курское отделения Московской ж.д., Горьковское, Казанское отделения Горьковской ж.д., Читинское отделение Забайкальской ж.д., Новосибирское отделение Западно-сибирской ж.д., Челябинское, Оренбургское отделения Южно-Уральской ж.д., Архангельское, Ярославское отделения Северной ж.д., Самарское, Башкирское отделения Куйбышевской ж.д., Иркутское отделение Восточно-Сибирской ж.д., Ачинское, Абаканское отделения Красноярской ж.д., Волгоградское, Саратовское отделения Приволжской ж.д.

Помимо выездов в командировку по подведению итогов Отраслевого соглашения, коллективного договора на дороге, в Отделении дороги, были командировки в составе комплексной бригады на предприятия железной дороги. По окончании комплексной проверки в зале в присутствии руководителей дороги, предприятий, председателей профсоюзных организаций подводились ее итоги с разбором выявленных недостатков.

Расскажу о некоторых, в которых принимал непосредственное участие.

Руководителем комплексной бригады на Свердловской ж.д. был назначен Клящицкий А.Д. – заместитель начальника Управления заработной платы и охраны труда, начальник отдела социальной защиты, в составе бригады были Жуков О.Г. от ЦК Роспрофжел, Погодин А.Н. – главный специалист МПС, начальники Отдела труда и заработной платы Самарского отделения Куйбышевской ж.д., Петропавловского отделения Южно-Уральской ж. д.

Однако внезапно в пятницу утром мне позвонил Клящицкий А.Д., сказал, что у него поднялась температура до 38,5, заболело горло, он вызвал врача и взял больничный лист. Возглавить комплексную бригаду, отправляющуюся в воскресенье в г. Екатеринбург, поручили мне. Я созвонился с членами бригады, и мы определились, что представитель Самарского отделения Куйбышевской ж.д. поедет сразу на Пермское отделение, представитель Петропавловского отделения Южно-Уральской ж.д. поедет на Нижнетагильское отделение, а мы с Погодиным А.Н. будем работать на Свердловском отделении Свердловской ж.д. по намеченной программе. Для подготовки общей справки все соберемся в Екатеринбурге в четверг, а в пятницу утром проведем разбор в Управлении дороги с руководством дороги и профсоюзным активом. В субботу, проснувшись рано утром, я не смог самостоятельно встать и одеться, так как прострелило спину. Супруга растерла поясницу, я, выпив обезболивающее лекарство, поехал на метро в поликлинику, к врачу. Сидеть было невозможно, очень болела спина, стоял у двери, прислонившись к поручням.

Придя к врачу, рассказал о своем состоянии, она осмотрела и стала выписывать больничный лист. Я ей возразил, какой больничный, если мне в воскресенье выезжать в командировку в г. Екатеринбург. Спросил: «Что можно сделать оперативно, как лечить, чтобы не брать больничный лист?». Она сказала, что необходимо делать каждый день уколы и принимать физиопроцедуры на поясницу.

Отказавшись от больничного листа, я принял решение ехать в командировку, делать уколы и принимать физиопроцедуры в г. Екатеринбурге. Дома мне делала уколы супруга, которая работала медицинской сестрой в железнодорожной больнице.

Прибыв в г. Екатеринбург в управление Свердловской дороги, я решил вопрос с проведением медицинских процедур утром, затем проводить работу в соответствии с планом комплексной проверки. Постепенно после процедур боль стихала, но стало тянуть ногу, ходил немного прихрамывая. Но это не мешало встречам с работниками, работе с документами.

В четверг все члены комплексной бригады собрались в Управлении Свердловской ж. д., нам дали компьютер и мы стали объединять материал, полученный после выездов с трех отделений Свердловской ж.д.: Пермского, Нижне-Тагильского, Свердловского, по заработной плате и другим социально-экономическим показателям дороги. Закончили составление итоговой справки поздно вечером, в присутствии заместителя начальника Свердловской ж.д. по кадрам и социальным вопросам Пикалина Ю.А.

Утром в 10 часов в Управлении Свердловской ж.д. в присутствии руководства дороги, предприятий дороги, профсоюзного актива состоялся разбор итогов комплексной проверки с указанием выявленных недостатков и предложений по их устранению. Заместитель начальника дороги поблагодарил состав комплексной бригады за профессиональный подход к проверке, выявленные при этом недостатки, оказанную помощь и предложения.

Хочется поделиться итогами комплексной проверки, проведенной работниками аппарата ЦК Роспрофжел на Юго-Восточной ж.д.

В ходе проверки члены комиссии посмотрели работу предприятий и профсоюзных организаций Лискинского, Ртищевского, Мичуринского, Воронежского отделений дороги.

Мне довелось побывать в ряде локомотивных депо, где посмотрел условия труда, отдыха, питания, бытовые условия, музей депо. В одном из депо обратил внимание на столовую, где были скудное меню, черные, пережаренные котлеты, картофель, бледный чай, низкий уровень ее посещения слесарями по ремонту локомотивов и локомотивными бригадами, инженерно-техническими работниками. Посмотрел книгу жалоб и предложений. Были жалобы на низкое качество приготовленных блюд, отсутствие их разнообразия. Обратил внимание председателя профкома депо на отсутствие с его стороны контроля и проверок работы столовой.

Зашел в помещение, где хранятся продукты, и производится поварами приготовление пищи. Увидел просроченные во вздутых пакетах молоко, кефир, тут же лежало мясо на подоконнике, а не в холодильнике, какие-то стоящие на полу открытые банки с краской. Обратил внимание председателя Райпрофсожа, председателя профкома на антисанитарные условия в пищеблоке столовой, поэтому работники туда не ходят.

Тут же приехала руководитель ОРСа с просьбой не рассказывать об увиденном в локомотивном депо, они все устранят. Я ответил отказом, сказав:

«За этим Вам необходимо было смотреть ранее. Отсутствие качественного, разнообразного питания не способствует успешной работе локомотивного депо и может сказаться негативно на здоровье работников и безопасности движения поездов».

На разборе в управлении Юго-Восточной дороги в присутствии руководителей дороги, предприятий, профсоюзного актива было все подробно рассказано и предложено срочно устранить недостатки и антисанитарные условия. В течение нескольких дней в пищеблоке столовой были заменены холодильное оборудование, электрические плиты, произведен ремонт, расширен ассортимент блюд для приема пищи.

Помимо выездов в командировку, подготовки справок и отчетов по ее итогам Отдел по социально экономической защите железнодорожников, Жилищно-бытовой отдел, Отдел социальной сферы ЦК Роспрофжел, в которых я работал заместителем руководителя, руководителем, осуществляли подготовку и экспертную оценку документов, предложений, участвовали в заседаниях Коллегии МПС, совещаниях, переговорах, в том числе по созданию негосударственного пенсионного фонда «Благосостояние», Благотворительного фонда «Почет», реформированию железнодорожного транспорта. Кроме того, я был избран председателем профкома аппарата ЦК Роспрофжел, что увеличивало объем работы и налагало больше ответственности перед коллегами.

Первый вариант концепции реформирования отрасли был утвержден Постановлением Правительства Кириенко С.В. №448 от 15 мая 1998 г. «О Концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта».

Хочется отметить совместную работу МПС и ЦК Роспрофжел в подготовке документов по реформированию в Правительство РФ, их согласованные во многом действия. Этому во многом способствовали Министр путей сообщения РФ Аксёненко Н.Е., Коллегия МПС, Председатель Роспрофжела Васильев А.Б., Президиум ЦК Роспрофжел, которые на совместных встречах обсуждали вопросы реформирования, предлагали свои предложения устно и письменно, убеждали друг друга, приходили к совместному решению, и затем все излагалось в подготовленное постановление Правительства РФ.

Смело, остро, профессионально, критикуя недостатки и одновременно предлагая варианты решения, выступали на Коллегии МПС Министры путей сообщения Фадеев Г.М., Аксёненко Н.Е., Старостенко В.И., начальники дорог Московской – Паристый И.Л., Восточно-Сибирской и Октябрьской – Комаров Г.П., Юго-Восточной – Володько А.И., Южно-Уральской, Западно-Сибирской – Целько А.В., председатели Роспрофжел – Шинкевич И.А., Васильев А.Б., Никифоров Н.А., пред-

седатели Дорпрофсоюзей Северо-Кавказской ж.д. – Стариков Н.Н., Южно-Уральской – Орешков В.Г., Западно-Сибирской – Герасимов В.П., Никифоров Н.А., Северной – Харченко А.А., Калининградской – Жуков Л.В., Октябрьской – Марков П.Ф., Белозёров В.Л., Приволжской – Рябинин В.М., Красноярской – Гордиенко В.В., Восточно-Сибирской – Старцев А.С. В целом все руководители МПС, ОАО «РЖД», начальники дорог, председатели Дорожных комитетов профсоюза были высокопрофессиональными управленцами, порой споря друг с другом по различным социальным вопросам, убеждали друг друга в необходимости принятия взвешенного решения на пользу стране, отрасли и железнодорожникам.

Вспоминаю встречи Аксёненко Н.Е., приходившего на встречу с Председателем Роспрофжела Васильевым А.Б., председателями Дорпрофсоюзей железных дорог, где в течение 3-4 часов, несколько дней обсуждали различные варианты реформирования железнодорожного транспорта. Аксёненко Н.Е. на большинство вопросов отвечал, как он себе представлял тот или иной процесс, если не было ответа, он его записывал для обсуждения и дальнейшего решения.

Васильев А.Б., председатели Дорпрофсоюзей где-то соглашались, где-то собирались подумать и изложить свою позицию. Председатель Дорпрофсоюза Северной ж.д. Харченко А.А., обращаясь к Аксёненко Н.Е., настоятельно просил: «Обязательно включите законодательную норму о выдаче бесплатных билетов железнодорожникам, пенсионерам раз в год для проезда по сети железных дорог, иначе нас лишат этого права».

Однажды в МПС было назначено совещание под председательством первого заместителя Министра путей сообщения Мишарина А.С. с участием заместителей Министра путей сообщения, руководителей департаментов МПС по реформированию железнодорожного транспорта.

От Роспрофжела на совещании должен был присутствовать Председатель Роспрофжел Васильев А.Б., но он с утра был на собрании трудового коллектива Московской железной дороги по подведению итогов коллективного договора вместе с Министром путей сообщения Аксёненко Н.Е.

Меня вызвал к себе заместитель председателя Роспрофжел Мышенков В.С. и сказал, чтобы я пошел на это совещание представлять интересы Роспрофжел, вместо Васильева А.Б., так как курировал этот вопрос. Еще он мне сказал, что раз я представляю сторону Роспрофжел на совещании, пусть мне надо будет рядом с председательствующим Мишариным А.С.

Войдя в зал, где проходило совещание, увидел сидящих по одну и другую сторону стола, заместителей Министра путей сообщения, руководителей департаментов. Справа от Мишарина А.С. было два свободных кресла, одно из которых занял я, как представитель Роспрофжела.

Мишарин А.С., увидев, что все места заняты, спросил: «А где председатель Роспрофжел Васильев А.Б.?» В ответ я сказал: «Васильев А.Б. вместе с Министром Аксёненко Н.Е. на коллективном договоре Московской дороги, представлять Роспрофжел на совещании поручено мне». «Так оно уже закончилось, мне сказали, добавив, видите, как несерьезно относится профсоюз к вопросу реформирования», – возразил Мишарин А.С.

В ответ мною было сказано: «Васильев А.Б. после коллективного договора поехал к Аксёненко Н.Е. на прием для обсуждения ряда важных вопросов. Роспрофжел очень серьезно подходит к вопросу реформирования железнодорожного транспорта». Он задал мне два вопроса и, получив на них ясный ответ, показывающий знание обсуждаемой темы, разъясняющий взгляды и серьезную позицию Роспрофжел по вопросам реформирования, начал совещание.

К июню 2000 года в МПС был разработан проект «Концепции развития структурной реформы железнодорожного транспорта России».

16 августа 2000 года министр путей сообщения Аксёненко Н.Е. представил проект Концепции на Коллегии МПС.

В дальнейшем Роспрофжел направлял оперативно свои предложения в МПС руководителю Департамента реформирования железнодорожного транспорта Чичагову П.К. Он вносил предложения профсоюза в проект документов и передавал общие предложения МПС и ЦК Роспрофжел в Правительство Российской Федерации.

Мне Чичагов П.К. рассказывал, что в Правительстве Российской Федерации его спрашивали: «Почему Вы сохраняете объекты социальной сферы, медицинское обеспечение, отдых, оздоровление, культуру, спорт для железнодорожников, когда все другие отрасли при акционировании, ликвидировали все, оставив только основную деятельность?». Он им отвечал: «У нас сильный Российский профессиональный союз железнодорожников, мы принимаем и представляем согласованные с ним документы по реформированию железнодорожного транспорта».

Вопросы реформирования железнодорожного транспорта обсуждались на различных совещаниях, круглых столах, Парламентских слушаниях с причастными ведомствами, министерствами, руководством Рабочего центра экономических реформ при Правительстве России, в Государственной Думе, Совете Федерации Федерального Собрания России.

После долгих обсуждений правительство Касьянова М.М. утвердило разработанную МПС с участием причастных, Программу структурной реформы железнодорожного транспорта (Постановление Правительства РФ от 18.05.2001 года № 384).

В июне 2001 года в издательстве «Транспорт» вышла книга Н.Е. Аксёненко, Б.М. Лapidуса, А.С. Мишарина «Железные дороги России: от реформы к реформе», ставшая программной, с приведением интересного обзора различных реформ за все время существования железных дорог в России. Шестая глава книги под названием «Реформа железнодорожного транспорта – XXI век» посвящена описанию видения руководителями МПС будущих реформ.

Помимо вопроса структурной реформы железнодорожного транспорта МПС и ЦК Роспрофжел занимались вопросом организации отраслевой системы негосударственного пенсионного обеспечения железнодорожников через негосударственный пенсионный фонд.

В связи с закрытием многих предприятий и организаций в середине 1990 годов, отсутствием выплаты заработной платы работникам, соответственно перечислений в Пенсионный фонд России, в стране были задержки выплаты государственных пенсий. Преимущественно по инициативе профсоюзных организаций на ряде железных дорог стали появляться негосударственные пенсионные фонды.

Помню на одно из заседаний Президиума ЦК Роспрофжел пришли три руководителя НПФ «Благосостояние», зарегистрированного Московской регистрационной палатой 19 февраля 1996 года: Оконишников А.А. – генеральный директор, его первый заместитель Петров А.Е., заместитель Неверов А.А.

Они стали рассказывать о работе НПФ «Благосостояние», корпоративной пенсионной системе, ее преимуществах, позволяющих дополнительно к государственной пенсии получить негосударственную пенсию. Первоначально информация была встречена с недоверием, вызвала много вопросов, на которые руководители фонда давали ответы, проясняя свою позицию и приводя веские доводы, доказательства улучшения материального положения железнодорожников при выходе на пенсию. Было решено все еще обсудить на местах и встретиться вновь.

Мне, как работавшему в системе Пенсионного Фонда России 5 лет (1992-1997 гг.), бывшему руководителю Управления пенсионного обеспечения ПФР, закончившему юридический факультет Академии труда и социально трудовых отношений в 1995 году, защитившему дипломную работу «Проблемы совершенствования пенсионного обеспечения в Российской Федерации» с оценкой «отлично», были понятны преимущества, предлагаемые НПФ «Благосостояние», для железнодорожников.

В 1999 году МПС и Роспрофжел пришли к пониманию, что для соблюдения принципа равных возможностей для всех железнодорожников, должна быть единая пенсионная программа. Коллегия МПС утвердила НПФ

«Благосостояние» в качестве уполномоченного негосударственного пенсионного фонда для работников железнодорожного транспорта. В дальнейшем МПС и ЦК Роспрофжел готовили необходимые документы, положения отраслевой негосударственной пенсионной системы для железнодорожников, выборных и штатных работников профсоюзных организаций Роспрофжел. В МПС вопросами подготовки, согласования документов по негосударственному пенсионному обеспечению железнодорожников занимались Клящицкий А.Д. и Корневская Л.В.

В декабре 1999 года был создан Благотворительный фонд «Почет», руководителем которого был назначен Петров А.Е. Причиной создания БФ «Почет» стала проблема состоящих на ветеранском учете более 800 тысяч пенсионеров, имеющих трудовой стаж на железнодорожном транспорте более 30 лет, вложивших много труда в развитие отрасли, но выпавших из системы негосударственного пенсионного обеспечения, так как в систему НПО попадали лишь те, кто вышел на пенсию после марта 2000 года.

Разрыв в уровне их материальной поддержки оказался существенным. Если средняя пенсия, которую выплачивал НПФ «Благосостояние», была 1000 рублей ежемесячно, то размер получающих материальную помощь был примерно 700 рублей лишь раз в год. Началось с того, что Министр путей сообщения в июне 2000 года подписал указание помогать заслуженным работникам отрасли, награжденным знаком «Почетному железнодорожнику», которых было примерно 20 тысяч человек, выплачивая им ежемесячно помощь через БФ «Почет» в размере 200 рублей в соответствии с разработанной благотворительной программой.

В мае 2002 года в соответствии с распоряжением Министра путей сообщения Фадеева Г.М. стали помогать ежемесячно по 150 рублей наиболее старым пенсионерам по всей сети железных дорог. Таким образом, более 550 тысяч пенсионеров, т.е. более 70 процентов всех ветеранов отрасли, стали получать ежемесячную материальную помощь.

Первые отраслевые пенсии ветераны-железнодорожники стали получать в 2000 году, когда МПС приняло «Положение об отраслевом негосударственном пенсионном обеспечении работников федерального железнодорожного транспорта». ЦК Роспрофжел принял «Положение о негосударственном пенсионном обеспечении выборных и штатных работников Роспрофжел».

От Роспрофжела мою кандидатуру предложили Совету НПФ «Благосостояние» в Ревизионную комиссию. После собеседования с первым заместителем МПС Ивановым М.В., который положительно охарактеризовал мою трудовую деятельность на железнодорожном транспорте, в ПФР, имеющийся опыт, знания, мне было поручено возглавить Ревизионную комиссию НПФ «Благосостояние», на что было дано согла-

сие. Возглавляя Ревизионную комиссию, представлял ежегодно отчет о работе НПФ «Благосостояние» вместе с другими членами комиссии в течение 5 лет.

10 июля 2001 года на Ярославском вокзале торжественно отмечали 100-летие Транссибирской магистрали. В этот день с вокзала, отправился от открытого верстового столба-памятника нулевому километру, праздничный юбилейный поезд по маршруту Москва – Владивосток – Москва с ветеранами-железнодорожниками. Юбилейный поезд провожали Министр путей сообщения Аксёненко Н.Е., митрополит Волоколамский и Юрьевский Питирим.

Перед отправлением состоялся митинг, на котором Аксёненко Н.Е. поблагодарил ветеранов за то, что пришли, Президента России за его указ, в соответствии с которым «мы с Вами являемся свидетелями отправления праздничного поезда через сто лет после того, как полностью завершились работы на Транссибирской магистрали». Вспомнил 100-летней давности строительство «через непроходимые болота, через степи, через реки, мосты, горные хребты, тоннели», министра Сергея Юрьевича Витте, который принял в этом строительстве большое участие.

Начальник Московской железной дороги Геннадий Матвеевич Фадеев сказал, что Транссиб трудно переоценить. Председатель ЦК профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Анатолий Борисович Васильев отметил, что «Транссиб – урок социальности», председатель Союза писателей России Валерий Ганичев сказал, что «Транссиб – подвиг народный, державный и инженерный, и он должен быть отражен в литературных трудах». Поэт Зиновьев зачитал часть поэмы о Транссибе, которую он написал.

Мне посчастливилось ехать в этом историческом, праздничном поезде вместе с Председателем Роспрофжела Васильевым А.Б., заместителем председателя Бородиной Н.Д., рядом работников аппарата ЦК Роспрофжел – Антоновой И.Н., Ильиным Г.А., Кришталем Д.М., Вакуленко О.Н., председателем райпрофсожа Дирекции международных и туристских перевозок Московской ж.д. Комковым Н.С.

На каждой крупной станции поезд «100 лет Транссибу» по маршруту Москва – Владивосток встречали много людей, проходили митинги, торжественные встречи с хлебом-солью, цветами, с участием руководителей дорог, отделений дороги, председателей Дорожных и районных комитетов профсоюза, профсоюзного актива, проживающего населения. От участников праздничного поезда к собравшимся выходили, выступали заместители Министра путей сообщения, председатель Роспрофжел, его заместитель Бородина Н.Д., ветераны железнодорожники.

Васильев А.Б. в память о встрече дарил на память книгу писателя Валентина Распутина, «певца деревни», колыбели и души Руси, где он раскрывает красоту сибирской природы. Мы с Ильиным Г.А по очереди помогали ему в этом.

Во время поездки в юбилейном поезде «100 лет Транссибу» в вагоне поезда звучала песня «До весны» в исполнении моей дочери Людмилы Жуковой. Мой сосед по купе Игорь Лавренов стал расспрашивать о ней, как она встречала папу машиниста электровоза депо Москва-Пассажирская-Курская после очередного рейса, какой была в детстве, когда появилась любовь к песне, где выступала, чем увлекается, где демонстрировался видеоклип на эту песню. Итогом нашей беседы стала его статья в газете «Гудок» от 8 сентября 2001 года в рубрике встречи «Дочь машиниста поет о железной дороге».

Наш путь в поезде «100 лет Транссибу» закончился в г. Красноярске, где прошла теплая встреча участников поездки с руководством Красноярской ж.д., Председателем Дорожного комитета профсоюза Гордиенко В.В., железнодорожниками, профсоюзным активом, жителями города. Состоялся торжественный митинг, звучали поздравления, вручались подарки.

От ст. Красноярск до ст. Владивосток на всем дальнейшем маршруте участников поездки представляли заместитель Председателя Роспрофжел Бородин Н.Д. и заместитель Министра путей сообщения.

В дальнейшем в плане ЦК Роспрофжел было запланировано трехдневное заседание Президиума с широким кругом вопросов для обсуждения и принятия решений. Началось заседание Президиума в г. Красноярске, затем Председатель Дорпрофсожа Красноярской ж.д. Гордиенко В.В. вместе с работником аппарата Владимиром Лавреновичем предложили оригинальное продолжение заседания Президиума на корабле по реке Енисей от Красноярска до порта поселка Дудинка с остановкой в г. Игарке.

Капитан корабля удивлялся: «Сколько плаваю, у меня ни разу не было такой группы, чтобы из четырех дней маршрута три дня с 9 до 16-30 были рабочие заседания. На маршруте красивейшие природные пейзажи, впечатляющие пороги, ущелья и острова. Притоками Енисея являются более 500 рек и ручьев, самые крупные из них Ангара, Подкаменная Тунгуска, Нижняя Тунгуска. Вы много чего пропускаете». Однако вопросы, намеченные рассмотреть, в том числе по реформированию отрасли, на заседании Президиума ЦК Роспрофжел удалось обсудить и принять решение. Таким образом, мы успешно решили деловую сторону вопросов и все-таки немного удалось увидеть красоту Сибири, природу, закаты, рассветы, пороги и могучий Енисей.

Подплывая к порту Дудинка, река Енисей встретила нас ветром, большими гребнями волн. Чувствовалось приближение к Карскому морю Северного Ледовитого океана. По прибытию в Дудинку автобусом мы доехали до аэропорта Норильск, далее самолетом до Москвы.

Увиденные мной красоты и виды Сибири, Красноярского края, Енисея и ряда других мест произвели на меня сильное впечатление. Я с восторгом рассказал об этом дома своей семье. Мы с женой решили проехать во время отпуска поездом до Абакана, увидеть Енисей, Саяногорск, Саяно-Шушенскую ГЭС, Шушенское, Хакасию с ее горами, курганами, горной грядой Сундуки, реками и озерами, носящую название Сибирская Швейцария, затем уехать поездом в Москву.

Нам в полной мере это удалось сделать, мы восхищены были увиденным. Побывали и искупались в озере Шира с уникальным составом минеральной воды, на озере Тагарском, помимо купания в малосоленой воде, намазывались целебной лечебной грязью. Уникально озеро Белё, разделенное на два – Большое и Малое Белё, соединенные тонким водным перешейком, – самый большой водоем в республике, площадью бассейна 435 квадратных километров, с наибольшей глубиной 48 метров, в которое впадает река Туим, здесь разводят форель. Поразило соленое озеро Тус (по-хакасски соль) с целебными свойствами воды и грязи, концентрация соли в 3-8 раз больше, чем в морской воде. Максимальная глубина – 2 метра. В воде можно спокойно лежать, сидеть, что многие и делают. Либо выходят на берег и обмазывают себя целебной грязью, помогающей от многих болезней. Рыбы в такой соленой воде нет, зато живут мелкие рачки, очищающие воду и способствующие образованию другого лечебного фактора озера – донной грязи.

Побывали мы на Туимском техногенном провале, образованном на месте закрытого в 1974 году подземного рудника. Диаметр провала – 200 метров, на дне образовалось озеро глубиной 200 метров.

Не могли мы проехать и село Шушенское, известное на всю Россию пребыванием В.И. Ленина в ссылке с 1897 по 1900 годы, куда он добирался по надписи на мемориальной доске «74 дня». Музей-заповедник «Шушенское» состоит из 29 деревянных домов, сибирской деревни конца XIX века. Два дома сохранили мемориальный облик. С 1897 по 1898 год в доме зажиточного крестьянина А.Д. Зырянова 14 месяцев проживал В.И. Ленин до приезда его супруги Н.К. Крупской, затем они переехали в дом зажиточной крестьянки П.О. Петровой.

Затем на границе между Красноярским краем и республикой Хакасия мы увидели крупнейшую электростанцию России Саяно-Шушенскую ГЭС, поражающую своими размерами. Высота плотины – 242 метра, длина – 1074 метра. Эта поездка оставила глубокий след в жизни для моей семьи, о чем мы рассказали по приезду детям и рассказываем другим людям о красотах и замечательных местах нашей России.

ГЛАВА 9. РАБОТА В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ СЕМЬЕ ЦК РОСПРОФЖЕЛ НАД ВЫПОЛНЕНИЕМ СТОЯЩИХ ЗАДАЧ ПО СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗАЩИТЕ РАБОТНИКОВ

ЦК Роспрофжел постоянно уделял внимание профессиональной подготовке и повышению квалификации профсоюзных кадров и актива. В 2002 году был открыт Учебный центр профсоюза. Ход строительства контролировал Помещенко А.А. Председатель Роспрофжел Васильев А.Б. послал и меня в Подмоскovie посмотреть, как будет выглядеть Учебный центр профсоюза после открытия. Заведующим Учебным центром работал Богданович А.О., в дальнейшем Коллас А.К., Новосельцев С.В.

5 июля 2002 года произошло событие, чего с огромным нетерпением ожидали болельщики не только ФК «Локомотив», но и всей Москвы. В Черкизово благодаря поддержке Министра путей сообщения Н.Е. Аксёненко открылся первый в столице настоящий футбольный стадион почти на 30 тысяч человек, с изящным козырьком, закрывающим все трибуны от непогоды, без беговых дорожек.

Хочется вспомнить встречу наступающего года, проводимую профкомом аппарата ЦК Роспрофжел для работников. Для этой встречи я попросил у начальника команды Короткова В.П. в футбольной команде «Локомотив», ставшей чемпионом России в 2002 году, четыре комплекта футбольной формы (красные футболки, белые трусы, красные гетры).

В этой форме работники Отдела социальной сферы Жуков О.Г., Рыбаков В.М., Тухарь А.Ф., Клибанов Е.И. выбежали к елке под аплодисменты, улыбки болельщиков, как представители команды футбольных чемпионов. Я жонглировал футбольный мяч ногами, коленями, головой, затем мы стихами поздравили всех работников аппарата с наступающим 2003 годом!

Вечер прошел замечательно, эмоционально, с теплыми взаимными приветствиями, послужил дальнейшему укреплению нашей взаимосвязи, пониманию, способствовал успешной работе в будущем. Не знали мы

тогда, сколько событий произойдет со многими из нас в наступающем 2003 году.

2 мая 2003 года в Отделе социальной сферы, которым я руководил, внезапно, по приезду на машине с семьей на дачу, умер доверенный врач Тухарь А.Ф., который 1 мая участвовал вместе со мной и рядом работников аппарата ЦК Роспрофжел в первомайской демонстрации в Москве. Найти ему замену было сразу трудно. Его обязанности по подготовке справок, проведении аналитической работы по медицинскому обслуживанию работников, социальной защите медицинских работников больниц, поликлиник, ФАП, обслуживающих железнодорожников, участию в совещаниях проводимых Департаментом здравоохранения МПС с НВС железных дорог практически легли на отдел и меня, как руководителя.

Работа председателя профкома аппарата ЦК Роспрофжел была интересной, творческой, ответственной, требовала слушать и слышать своих коллег по работе, решения вопросов с руководителями. Мы поздравляли коллег с Новым годом, днем железнодорожника, днем рождения, 23 февраля, женщин поздравляли с цветами 8 марта, проводили встречи с ветеранами ЦК профсоюза, навещали больных.

Я лично ездил несколько раз к Ковалеву Н.И., Председателю ЦК профсоюза железнодорожников и транспортных строителей с 1970 по 1985 годы, внесшему большой вклад в развитие транспортной системы страны, и в первую очередь строительство Байкало-Амурской магистрали, он приезжал на встречи. Вместе с работниками аппарата ЦК Роспрофжел ходили на первомайскую демонстрацию, организовывали своими силами культурную программу, ходили на экскурсии, футбол, стадион «Локомотив», выступали на Московской лыжне и лыжне России.

Запомнилась игра на стадионе «Локомотив» 8 марта 2003 года на суперкубок России между командами Локомотив – ЦСКА. Председатель Роспрофжел Васильев А.Б. не мог пойти сам на игру и отдал свои билеты мне в VIP-ложу Западной трибуны.

На игру взял с собой семилетнего внука Руслана, который сам играл в детской команде, болел за «Локомотив» и знал его футболистов. Войдя по билетам на свои места, стали смотреть тренировку соперников. Рядом сидели руководители МПС. Минут за 15 до начала игры на свои места пришли болельщики в военной и гражданской одежде. Это были Игорь Сергеев – бывший министр обороны, Сергей Иванов – министр обороны, Сергей Ястржемский – пресс-секретарь Президента России, Кошман Николай Павлович. Кошман Н.П. увидев меня, подошел, поздоровался, увидев рядом внука, спросил: «Сын?». «Нет, внук!», – ответил я. Услышав мой ответ, он поздоровался с внуком, пройдя затем на свое место.

Через 15 минут после начала игры спросил у внука Руслана: «Как закончится игра?». Он ответил: «Игра закончится со счетом 1:1 в основное и дополнительное время, но по пенальти мы у ЦСКА выиграем 4:3».

Иржи Ярошик (ЦСКА) на 41 минуте открыл счет 1:0, на 83 минуте Пименов (Локомотив) сравнял счет 1:1. Все пошло на перерыв, в буфет, немного задержались и начали смотреть игру по установленному в комнате телевизору. Начались эмоции в буфете, реагируя на голевую ситуацию у той или иной команды. Я же решил озвучить прогноз внука на ничью и выигрыш Локо по пенальти. Кто-то продолжал смотреть по телевизору, кто-то прошел на свои места.

В дополнительное время команды имели голевые моменты, но не забили. Выручали вратари, спасали защитники, либо били не точно. Началась серия пенальти. Не забивает Локомотив (вратарь), не забивает ЦСКА (вратарь), не забивает Локомотив, забивает ЦСКА 1:2, Сергей Иванов радуется, потирает руки, а я говорю: «Все равно мы у Вас выиграем по пенальти». Руководитель департамента экономики МПС Лапидус Б.М. машет мне рукой, чтобы не мешал выражать эмоции болельщику ЦСКА.

Я ему в ответ: «Мы все здесь болельщики в равных условиях, я выражаю свои эмоции Локомотиву». В дальнейшем спасали вратари от гола, забивались командами голы. В итоге Локомотив забил больше, и выиграл в итоге по пенальти 4:3, и завоевал Суперкубок России. Болельщики ЦСКА дружно покинули стадион, болельщики Локомотива были счастливы, аплодировали и благодарили команду за победу. Внук в это время плакал от радости.

Управляющий делами МПС Айрапетов К.П. сказал в адрес внука: «Он наш талисман, его надо всегда приглашать на игру». У выхода со стадиона стояли корреспонденты спортивного канала с телевизионной камерой и задали внуку вопрос: «Как тебе игра, кто понравился, как сыграл соперник?». Внук серьезно ответил: «Локомотив играл лучше, понравились Овчинников, Лоськов, Пименов, а ЦСКА, так, слабая команда».

Побеседовав с заместителями Председателя Роспрофжела Мышенковым В.С., Бородиной Н.Д., членами профкома, руководителями отделов предложил подготовить коллективный договор между работниками аппарата ЦК Роспрофжел и Председателем Роспрофжел, получил одобрение и поддержку. Предложение принятия такого решения было обусловлено тем, что работники аппарата ЦК Роспрофжел не имели возможности получить социальные гарантии, предусмотренные для железнодорожников по коллективному договору.

Несколько дней составлял проект коллективного договора, показывал и согласовывал текст с профкомом, руководителями отделов, руководителями Роспрофжела. Они вносили дополнения, замечания в окончательный проект.

Наконец, когда он был готов, на очередной планерке у Председателя Роспрофжел Васильева А.Б. мною был передан ему проект коллективного договора, который отражал в полной мере вопросы и социальную защиту работников аппарата на уровне работающих на сети дорог железнодорожников. Однако возразила Титова Л.Б., которая длительное время работала заместителем Председателя Роспрофжела, затем его Советником, назвав этот документ преждевременным и не отвечающим уровню подписания сторон.

Васильев А.Б., к сожалению, поддержал Титову Л.Б. в этом вопросе и вернул мне назад проект этого коллективного договора. После этого я попросил Васильева А.Б. разрешения покинуть проходящее планерное заседание. Получив разрешение, я вышел из кабинета Председателя Роспрофжел. Заместитель Председателя Роспрофжел Бородин Н.Д., курировавшая мой отдел, после мне сказала, что мое лицо почернело от такого решения и слов, сказанных в мой адрес.

Работники ко мне потом подходили, успокаивали, говорили, что, может, позже решится этот вопрос. Я переживал, но дальнейшая работа требовала сосредоточения, упорства, оперативности, качества подготавливаемых документов, писем. Это событие постепенно отошло, но видимо следы на здоровье оставило.

Были продолжены выезды в командировки на железные дороги, в том числе в железнодорожные поликлиники, больницы, детские оздоровительные лагеря, санатории, участие в совещаниях, семинарах, встречах, проводимых Департаментом здравоохранения МПС с руководителями НВС (врачебно-санитарных служб железных дорог).

В 2003 году мне поручили подготовить вопрос на Пленум ЦК Роспрофжел «Об организации оздоровления в санаториях системы МПС», для чего отправили в г. Сочи в командировку рассмотреть документацию, стоимость путевок, которые все время росли, низкую заполняемость санаториев МПС, подготовить справку.

Прибыв в г. Сочи, побывал в санаториях «Октябрьский», «Мыс Видный», «Черноморье», встретился и переговорил с руководителями, отдыхающими, осмотрел условия и характер применяемых видов и направлений лечения, посмотрел финансовую документацию в общей бухгалтерии по путевкам, приобретенному санаториями лечебному оборудованию, его практическому использованию. По итогам проверки была подготовлена справка, рассмотренная в дальнейшем на Пленуме ЦК Роспрофжел.

Среди причин, приводящих к увеличению стоимости цены путевок, было приобретение руководителями железных дорог ряда дорогостоящего оборудования, которое потом даже не использовалось, пылилось на складе,

но увеличивало амортизацию. Принято решение перенаправить неиспользуемое оборудование в другие санатории сети железных дорог и ряд других мер, позволивших несколько снизить цену на путевки и увеличить заполняемость санаториев.

Председатель Роспрофжел Васильев А.Б. после гибели 20 августа 2003 года в авиакатастрофе губернатора Сахалинской области Фахрутдинова Игоря решил зарегистрировать в октябре свою кандидатуру на выборы в губернаторы. Он думал, что его поддержат железнодорожники, которыми он руководил, будучи начальником Сахалинской ж.д., и население области.

Его выбор не поддержал Президент ОАО «РЖД» Фадеев Г.М. Было всего 13 кандидатов в губернаторы, в итоге Васильев А.Б. 7 декабря проиграл выборы и продолжил работать в Роспрофжеле.

В сентябре 2003 года в Отдел социальной сферы, в котором еще работал Клибанов Е.И., приняли Корикову С.В., с которой мы работали в Отделении ПФР по г. Москве. Она работала в ОКДУ (отдел координации деятельности уполномоченных) Северного округа г. Москвы практически с основания ОПФР по г. Москве, была прекрасным организатором, хозяйственником, финансистом, требовательным человеком, выбивала для 130 работников помещения, создавала для них и плательщиков страховых взносов условия труда, обеспечивала своевременное финансирование выплаты пенсий пенсионерам. Неслучайно она награждена была Знаком «Заслуженный работник социального обеспечения».

Светлана Валентиновна быстро познакомилась с людьми в аппаратах ЦК Роспрофжел и на сети дорог, осваивала работу, железнодорожную специфику, социальную защиту железнодорожников, помогая советами, используя свои знания, опыт на пользу отрасли.

Клибанов Е.И. вместе с нами решал многие вопросы, в том числе обслуживание гостей, участников Съездов, Пленумов ЦК Роспрофжел, совещаний питанием в столовой. Он всегда находил и представлял необходимое распоряжение, приказ МПС, документы, выезжал в командировки, смотрел ход решения жилищных, социально-бытовых вопросов железнодорожников.

Видимо, напряженная работа, командировки, различные жизненные ситуации стали сказываться на состоянии моего здоровья. Периодически стал замечать сдавливание грудной клетки, только когда остановишься, постоишь, боль проходила, и я шел дальше по работе. К врачу было пойти некогда, время не было.

Мое состояние на одном из совещаний увидела заместитель руководителя Департамента здравоохранения МПС Троицкая А.Ю. Она меня расспросила, и я ей рассказал свои симптомы. Подумав, она сказала: «Тебе полчаса хватит?» Я спросил у нее: «Для чего?». «Через полчаса тебя на эвакуаторе

(скорой помощи) повезут в больницу», – ответила она. Я не стал возражать, пошел только предупредил своих коллег в отделе и заместителя Председателя Роспрофжел Криштала Д.М., сказав: «Видите, все со мной нормально, Вы не беспокойтесь, меня сейчас на скорой помощи доставят в больницу, но там быстро посмотрят, отпустят, и я скоро приеду».

Меня госпитализировали в кардиологическое отделение Центральной клинической больницы МПС. Сразу сняли кардиограмму, однако она ничего плохого не показала.

Меня положили в палату, где еще были под наблюдением несколько человек железнодорожников разных возрастов. Наблюдала за мной хороший врач-кардиолог Елена Владимировна. Мне взяли анализы крови, назначили лечение, капельницы, обследование сердца с помощью мониторинга холтером. Постепенно мое состояние приходило в нормальное русло. Хотя по анализу крови у меня был определен под вопросом диагноз «острый Q-образный инфаркт левой стенки заднего желудочка», на ЭКГ он практически был не виден.

Я не верил этому анализу, говорил, что Вы, видимо, спутали с кем-то. Сам себе давал нагрузку, ходил с первого на пятый этаж пешком, ничего не ощущая. В процессе обследования мне предложили пройти коронарографию, чтобы определить забитость сосудов. Я уже дал согласие на проведение этой процедуры, готовился к ней.

Однако решил позвонить врачу-хирургу в железнодорожную больницу им. Н.А.Семашко, где работала медицинской сестрой супруга, спросить его об этой операции. Он мне сказал: «Смотри сам, тебе вводят контрастное вещество в кровь для дальнейшего просмотра забитости кровеносных сосудов, что иногда приводит к негативным последствиям. Если ты чувствуешь сейчас хорошо, то постарайся отсрочить эту операцию».

Утром лечащий врач предупредила меня на обходе, что вызовут на коронарографию. Я был подготовлен и ждал вызова. Где то около 11-30 медицинская сестра отделения сказала, что меня пригласили. Поднявшись к помещению, где должно было проходить обследование, стал ждать вызова. Однако, просидев около тридцати минут, не увидев и не услышав никого, я вернулся к себе в палату. После обеда врач зашла в палату и спросила, как прошло обследование. Я ей ответил, что медицинский персонал передо мной куда-то быстро убежал, я подождал тридцать минут, ушел и больше не пойду, тем более чувствую себя хорошо. Пройдя еще ряд обследований, в том числе под нагрузкой, не увидев ухудшения моего состояния, меня выписали из больницы и направили в кардиологический санаторий в Переделкино на две недели. Мне звонили работники аппарата ЦК Роспрофжел и приезжали навещать мои коллеги по работе Клибанов Е.И., Корикова С.В. После завершения са-

наторного лечения вернулся с радостью к своей работе в Отдел социальной сферы, которой накопилось очень много.

С образованием ОАО «РЖД» коллективы работников, занятых в сфере медицинского обслуживания работников отрасли, культуры, спорта, лишились много льгот и гарантий, предусмотренных им ранее в системе МПС. Они не были охвачены теперь корпоративным негосударственным пенсионным обеспечением, предоставляемым всем работникам ОАО «РЖД», не могли участвовать в ипотеке, возникли проблемы с выдачей билетов на льготный проезд по железной дороге и ряд других.

Департамент здравоохранения в 2003 году возглавил летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза Атьков О.Ю., его заместителями были Троицкая А.Ю., Явися А.М. С ними мы продолжали контактировать, ходить на совещания по приглашению и для помощи в решении вопросов.

Атьков О.Ю. пришел руководить департаментом здравоохранения с опытом работы в кардиологическом центре, в группе специалистов под руководством академика Чазова Е., руководствуясь главным образом Концепцией развития здравоохранения и медицинской науки в РФ, принятой в 1997 году. В ней предусматривалось смещать центр тяжести здравоохранения в сторону амбулаторного звена – поликлиник, развивая при этом систему врачей общей практики. Стационары, которых в стране был избыток, которые дорогостоящи, требовалось сокращать, приводить в соответствие с реальными потребностями. Между стационарами и поликлиниками должна была встраиваться система дневных стационаров и диагностических центров, куда перешла бы часть стационарной помощи.

Атьков О.Ю., ставший затем вице-президентом ОАО «РЖД» по здравоохранению и социальным вопросам, начал реализовывать мысли президента страны Путина В.В., прозвучавшие в посланиях и отдельных выступлениях, по переводу здравоохранения на страховые принципы как вектор развития отраслевой медицины, обслуживающей около 5 млн человек. Необходимо, чтобы медицина не просто брала деньги под стоящие в больницах койки, порой пустующие, а нужно бы сначала оказать помощь пациенту.

По словам Атькова О.Ю., «до введения ОМС 90% средств, получаемых отраслевым здравоохранением, шло из федерального бюджета. С введением ОМС доля бюджетных денег стала сокращаться. К 2000 году 60% были средствами отрасли, 20% давало ОМС, и 20% шло из федерального бюджета. К 2004 году доля бюджетных ассигнований составляла уже всего 10%. А с 1 сентября отраслевая медицина вообще оказалась без этих денег. 286 учреждений здравоохранения бывшего МПС стали негосударственными в составе ОАО «РЖД». В результате мы стали готовы перейти на договорные отношения с отраслью и территориальными органами власти.

В условиях реформирования железнодорожной отрасли, так и отраслевой медицины, важно было проводить работу с медицинским персоналом, обслуживающим работников постепенно, продуманно, целенаправленно. Выстраивать взаимоотношения ОАО «РЖД» и НУЗ ОАО «РЖД» необходимо на 60% через отраслевой заказ, включающий первое – обеспечение безопасности перевозочного процесса, количество врачебно-экспертных комиссий, пунктов предрейсового осмотра локомотивных бригад и т.д. Второе – ДМС. Отрасль дополнительно страхует железнодорожников, и второй денежный поток поступает к нам через страховую компанию. Третье – отрасль оплачивает лечение семей железнодорожников, пенсионеров, ветеранов, семей погибших при исполнении служебных обязанностей, деньги здесь пока поступают по бюджетному принципу, но мы планируем перейти на страховые принципы.

С территориями медицинское здравоохранение ОАО «РЖД» выстраивается на основании потребностей в наших учреждениях, готовности платить за обслуживание своего населения или вкладывать деньги в совместное содержание учреждения. Если территория не готова финансировать нашу больницу с тем, чтобы обслуживать там свое население, мы вводим платные услуги».

Таким образом, в новых условиях происходили перемены в медицинских структурах НУЗ ОАО «РЖД», финансировании, преобразовании, сокращении числа коек, персонала, приобретении нового высокотехнологического оборудования для выполнения сложнейших операций, улучшении медицинского обслуживания, условий труда и повышения заработной платы.

Мне приходилось выезжать в командировку на Западно-Сибирскую железную дорогу, где удалось посмотреть работу медицинского персонала больницы и поликлиники в городе Новосибирске, побеседовать о ходе реформирования, с главным врачом, сотрудниками, пациентами, побывать в кардиологическом и кардиохирургическом отделениях больницы.

Отдел социальной сферы ЦК Роспрофжел принимал участие в семинарах, совещаниях, проходивших в Департаменте здравоохранения ОАО «РЖД», на дорогах с руководителями дорожных врачебно-санитарных служб, главными врачами больниц, медицинских центров, территориальными органами власти, отстаивая социальную защиту медицинских работников, занятых в обслуживании железнодорожников.

Реализация структурной реформы предполагалась путем разделения монопольного и конкурентного секторов на федеральном железнодорожном транспорте. Программа предусматривала три этапа.

8 сентября 2003 года Правительством РФ было принято постановление № 585 «О создании ОАО «Российские железные дороги», в соответствии

с которым акционерное общество с 1 октября 2003 года начало производственную деятельность.

С октября 2003 года управление перевозочным процессом и всей хозяйственной деятельностью на железнодорожном транспорте осуществляет ОАО «Российские железные дороги». Благодаря совместным усилиям руководства МПС России и отраслевого профсоюза удалось сохранить социальную сферу железнодорожного транспорта и систему социальной поддержки неработающих ветеранов. Компания работает устойчиво, успешно решая поставленные задачи, и сохранила все раннее действующие льготы и гарантии труженикам отрасли.

В Дорпрофсожах хорошо курировали социальную сферу, помогали на дороге в решении вопросов спорта, культуры, образования в железнодорожных вузах и колледжах, организации отдыха и оздоровления детей железнодорожников, медицинского обслуживания работников и ряду других вопросов практически все, но особо следует отметить Кузнецова С.И. (Горьковская ж.д.), Пушкарёва В.М. (Западно-Сибирская ж.д.), Черткову Е.Г. (Калининградская ж.д.), Лавреновича В.М. (Красноярская ж.д.), Трейбича М.А. (Куйбышевская ж.д.), Бурову Н.В. (Московская ж.д.), Жданова Н.П., Бабиеву Т.А. (Приволжская ж.д.), Чемшит О.А. (Северная ж.д.), Эксюзяна А.Л. (Северо-Кавказская ж.д.), Иванову Г.Г. (Южно-Уральская ж.д.)

Люди видели в профсоюзе реальную силу, способную отстаивать их интересы. Достаточно сказать, что за последнее время ряды профсоюза пополнились работниками ОАО «Железные дороги Якутии» и «Ямальская железнодорожная компания», Негосударственного пенсионного фонда «Благосостояние», Федерального агентства железнодорожного транспорта.

В связи с реорганизацией хозяйственных структур, реформированием отраслей происходят изменения и в профсоюзных организациях. В 2003 году создана территориальная профсоюзная организация «Рефсервис», которую возглавил Иванов В., в 2004 году – межрегиональная объединенная профсоюзная организация Федерального государственного предприятия ведомственной охраны и т.д.

Ни один период истории нашего профсоюза не был простым. В последние годы существенное изменение экономических условий коснулось практически всех предприятий и организаций, в которых действует профсоюз.

В начале ноября 2003 года в Республику Бурятия была направлена в командировку рабочая группа под руководством Палкина С.В. В состав группы вошли ряд руководителей департаментов, управлений, отделов ОАО «РЖД» (Шунатов О.И., Шутюк С.В., Данилов С.М., Глазкова Т.И.),

Роспрофжела (Жуков О.Г.) для работы, связанной с завершением работ на Северомуйском тоннеле, закрытием ряда объектов технического обеспечения, трудоустройством высвобождаемых работников, обеспечением их жильем либо жилищными сертификатами, работой действующих объектов социальной сферы, медицинского обслуживания работников в регионе.

Прибыв в г. Улан-Удэ, рабочая группа встретилась с представителями Правительства Республики Бурятия, наметили программу совместных действий в поселке Северомуйск. В дальнейшем рабочая группа самолетом Ан-24 летела по маршруту Улан-Удэ – Токсимо, далее ехали поездом до ст. Северомуйск.

Разместили нас в пассажирском вагоне, на ст. Северомуйск. Зима здесь была уже в самом разгаре, температура воздуха -30-35 градусов с сильным ветром. Строители тоннеля жили в поселках Северомуйском и Тоннельном, последний располагался у западного портала и после окончания работ был выселен.

До поселка Северомуйск от станции нас перевозили в крытой грузовой машине до места, где мы все работали, встречались и беседовали с людьми, смотрели места их проживания, условия размещения детей в детском саду вместе с представителями Республики Бурятия.

В течение нескольких дней рабочая группа, каждый по своему направлению встречались с людьми, смотрели объекты, которые закрывались, предлагали различные варианты трудоустройства, жилищные сертификаты на приобретение жилья.

Мне как участнику рабочей группы помимо встреч и бесед с людьми на объектах, по месту жительства удалось посмотреть условия размещения детей в детском саду, поговорить с руководителем.

Затем, встретившись все вместе, члены рабочей группы общими усилиями составили справку о ходе решений вопросов силами ОАО «РЖД», предложения Правительству Бурятия, связанные с завершением строительства Северомуйского тоннеля и пуска его в эксплуатацию.

По прилету в Москву Президент ОАО «РЖД» Фадеев Г.М. устроил совещание с членами рабочей группы, с докладом каждого участника о проделанной работе. На совещании от Роспрофжел присутствовали заместитель Председателя Кришталь Д.М. и заведующий отделом социальной сферы Жуков О.Г.

Первым сделал доклад руководитель рабочей группы Палкин С.В., который доложил о проделанной работе, затем доложили члены рабочей группы Шутюк С.В., Данилов С.М., Шунатов О.И., Глазкова Т.И. и другие.

Заслушав доклады, Фадеев Г.М. спросил: «Кто был от профсоюза?». Кришталь Д.М. ответил: «Жуков О.Г.». «Ну доложите, что Вы видели, сделали, какие у Вас предложения», – задал мне вопрос Фадеев Г.М.

Я рассказал о совместной работе в составе рабочей группы, об условиях размещения детей в детском саду, температуре воздуха 18 градусов в комнате, о встречах с людьми, их высказанном недовольстве, сложившимся в связи с закрытием ФАПов, отсутствием медицинского обслуживания в поселке Северомуйск. Для лечения, проведения перевязок приходится ехать до ст. Токсимо два часа поездом, а поезда не все останавливаются на ст. Северомуйск. Приходится тратить на поездку почти целый день. После моего доклада Фадеев Г.М. дал указание, чтобы все поезда, идущие через ст. Северомуйск, имели здесь остановку.

30 ноября 2003 года Государственная комиссия подписала акт о приемке уникального объекта – Северомуйского тоннеля протяженностью 15 км 343м – в эксплуатацию. Он является самым длинным тоннелем в России и пятым в мире. По условиям строительства тоннель не имеет аналогов: вечная мерзлота, обилие подземных вод, осыпи, обвалы, тектонические разломы. Его строительство с перерывами велось двадцать шесть лет.

5 декабря президент ОАО «РЖД» Фадеев Г.М., заместитель Председателя Правительства РФ Яковлев В.А., Президент Республики Бурятия Потапов Л.В. торжественно открыли движение по Северомуйскому тоннелю на Байкало-Амурской магистрали.

Здесь хочется еще раз вернуться к командировке в Республику Бурятия. По прилету из г. Улан-Удэ в Токсимо во время выхода на улицу, на мороз периодически начал некомфортно себя чувствовать, грудь немного сдавливалось, но я не придавал этому значения, думал, сказался перелет на самолете АН-24, надышался холодного воздуха. При входе с мороза в помещение комфортное самочувствие восстанавливалось. В Москве все тоже было нормально, я продолжал работать, выполняя поручения руководителей Роспрофжела, готовя письма, справки, отвечая на звонки по телефону, выезжать в командировки, принимать участие в совещаниях.

Роспрофжел с 2004 года стал членской организацией крупнейшего в России профобъединения – Федерации Независимых Профсоюзов России. Его территориальные организации взаимодействуют с территориальными объединениями организаций профсоюзов.

Президент ОАО «РЖД» Фадеев Г.М. 11 марта 2004 года утвердил новое Положение о негосударственном пенсионном обеспечении работников ОАО «РЖД». В подготовке этого документа принимал участие ЦК Роспрофжел. Новое положение НПО базируется на принципах вовлечения в качестве вкладчиков в корпоративную пенсионную систему всех работни-

ков ОАО «РЖД» и участия работников совместно с ОАО «РЖД» в финансировании своих будущих негосударственных пенсий. В нем сохранены все основные принципы социальной защиты отраслевой системы, сложившейся за последние годы, с уточнением ряда формулировок, отвечающих реалиям.

Важным моментом явилось то, что негосударственная пенсионная система ориентирована на всех работников ОАО «РЖД», а не только на железнодорожников предпенсионного и пенсионного возраста. Это означает, что любой работник ОАО «РЖД» может присоединиться к договору о НПО и участвовать в формировании своей будущей пенсии.

В марте 2004 года состоялся V пленум ЦК Роспрофжел. В числе вопросов, вынесенных на пленум: «О первоочередных задачах профсоюза по защите прав и интересов железнодорожников, о реализации этих задач в условиях реформирования отрасли». На пленуме были выработаны механизмы решения проблем коллективов, занятых в сфере медицинского обслуживания, работников отрасли, а также спорта и культуры. Был также решен вопрос льготного проезда по железной дороге выборных и штатных работников. Кроме того, обсуждались вопросы Устава Роспрофжел.

Итогом работы Пленума стала отставка Председателя Роспрофжел Васильева А.Б., перешедшего на другую работу, и утверждение нового Председателя Роспрофжел Никифорова Н.А., инженера путей сообщения по эксплуатации ж. д., работавшего ранее, с 1984 года, председателем Дорпрофсожа Кемеровской ж.д., а с 1997 года председателем Дорпрофсожа Западно-Сибирской ж.д.

Никифоров Н.А. после ознакомления с проектом коллективного договора между работниками аппарата ЦК Роспрофжел и Председателем ЦК Роспрофжел дал поручение подготовить необходимые документы, провести собрание трудового коллектива, обсудить совместные обязательства и в торжественной обстановке подписать Коллективный договор.

В целях обеспечения эффективной деятельности ОАО «РЖД», оперативного решения задач ротации и закрепления высококвалифицированных кадров, решения социальных вопросов, связанных с улучшением жилищных условий работников ОАО «РЖД», распоряжением ОАО «РЖД» от 30 апреля 2004 года №1987р Министерство транспорта РФ, ОАО «РЖД» утвердили Порядок предоставления жилых помещений работникам ОАО «РЖД», в том числе для выборных и штатных работников Роспрофжел.

В апреле 2004 года в ЦК Роспрофжел, в Отдел социальной сферы была принята на работу из Дорпрофсожа Московской ж.д. опытный руководитель социальной сферы Бурова Н.В. Мы ее знали в отделе по работе, раз-

говаривали по телефону, участвовали вместе в совещаниях, мероприятиях, проводимых на дороге с ее участием. Грамотная, настойчивая, исполнительная, требовательная, обладала авторитетом у руководства и сотрудников Дорпрофсожа, была в курсе происходящих событий, планов в организациях, коллективах, которые она курировала на дороге.

20 августа 2004 года Фадеев Г.М. подписал распоряжением №3137р «О негосударственном пенсионном обеспечении работников филиалов, аппарата управления и структурных подразделений ОАО «РЖД», не заключавших договоры негосударственного пенсионного обеспечения»

Хорошо, что в Отдел социальной сферы пришла Бурова Н.В., она сразу включилась в работу, принимала участие в совещаниях, готовила письма, документы, выезжала в командировки. Однако вопросов, которые поручались отделу, было очень много, особенно по негосударственному пенсионному обеспечению. Порой приходилось вечером оставаться и готовить до 22-23 часов на завтра оперативно, срочно аналитическую справку, предложения, письма.

Николай Алексеевич всегда спрашивал строго и требовал оперативно, качественно готовить справочные материалы для выезда в командировку, на заседание Коллегии, селекторное совещание. Мы были всегда готовы ответить на вопросы, запрашиваемые по телефону руководителями Роспрофжела, Дорпрофсоюзей, по направлениям работы Отдела социальной сферы. Однако успеть порой везде было физически просто невозможно, но это, конечно, не оправдывало нас. Как-то досталось мне от Николая Алексеевича, побывавшего на день знаний в МИИТе, Ярославском техникуме, за состояние общежитий.

Вместе с тем я продолжал искать доверенного врача к нам в отдел, на имеющуюся вакансию. Найденную кандидатуру все никак к нам не брали, то его было негде разместить, то не подходил по каким-либо параметрам, зато потом его брали на работу в Департамент здравоохранения ОАО «РЖД». Однажды я в очередной раз спросил у Николая Алексеевича о необходимости заполнения вакансии доверенного врача. Председатель Роспрофжел позвонил в Отдел организационной работы Вакуленко О.Н., спросил о имеющейся вакансии. Услышав положительный ответ, дал ей команду закрыть вакансию, а мне сказал, что Вы будете исполнять обязанности доверенного врача.

Реализуя решения ЦК Роспрофжел, в июле 2004 года впервые было подписано Соглашение о социальном партнерстве между Роспрофжел и ОАО «РЖД».

В августе профсоюзный комитет на день железнодорожника устроил выезд в учебный центр ЦК Роспрофжел, где провел спортивные соревнования

по дартсу, настольному теннису, бильярду, шахматам, шашкам, пение под караоке. Победителям профком подготовил призы и Почетные грамоты. Председатель Роспрофжел Никифоров Н.А. поздравил коллектив аппарата ЦК профсоюза с днем железнодорожника и вручил призы победителям: по дартсу – Железнову С.П., по шашкам – Сухову А.П., по шахматам – Расулову А.Р., по бильярду, настольному теннису, караоке – Жукову О.Г.

В соответствии с планом работы Отделом социальной сферы вместе с заместителем председателя Роспрофжел Бородиной Н.Д. был организован и проведен семинар-совещание в учебном центре ЦК Роспрофжел с работниками Дорпрофсожа железных дорог, курирующими вопросы социальной сферы, встречались с депутатом Государственной Думы РФ Федерального Собрания Горячевой С.П.

При выезде в очередные командировки на Юго-Восточную, Северную железные дороги во время нахождения на предприятии почувствовал опять грудную боль (стенокардию), немного постояв, боль отошла, и я продолжил работу.

В целях установления единого подхода к реализации мер социальной поддержки работников ОАО «РЖД», членов их семей и неработающих пенсионеров ОАО «РЖД» Распоряжением от 15 сентября 2004 года №3294р утверждено «Положение о мерах социальной поддержки работников ОАО «РЖД», членов их семей и неработающих пенсионеров, ушедших на пенсию из ОАО «РЖД», а также из организаций федерального железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставной капитал».

ГЛАВА 10. «КОСМИЧЕСКИЙ ПОЛЕТ» БЕЗ ПОДГОТОВКИ

Вместе с Атьковым О.Ю. выезжал несколько раз в течение года на совещания с главными врачами больниц, начальниками врачебно-санитарных служб дорог по вопросам медицинского обеспечения и оздоровления работников отрасли в Санкт-Петербург, Иркутск, Улан-Удэ, Сочи, где выступал и доводил позицию ЦК Роспрофжел по обсуждаемым вопросам.

В одном из перерывов я решил зайти к врачу санатория «Октябрьский» в г. Сочи, спросить причину появляющейся периодически боли в груди. Осмотрев, выслушав меня, померив давление, врач спросила, были ли раньше жалобы? Я ей рассказал, что был ранее на обследовании сердца в больнице. Но у меня ничего серьезного не нашли на кардиограмме, я прошел холтеровское мониторирование, крутил велосипед под нагрузкой, ходил с первого на пятый этаж, все было нормально. Меня выписали, направили в санаторий.

С тех пор самочувствие было нормальное. Однако недавно, в командировках, два раза стенокардия повторялась. Она мне дала нитроглицерин в виде спрея, я его побрызгал, боль отошла, дышать стало легче. Сказала, чтобы в Москве обязательно обратился к врачу в поликлинику. Затем я продолжил участие в совещании, слушая доклады, презентации.

По приезду в Москву сразу пошел на работу, которая опять затянула звонками, письмами, справками. Самочувствие было нормальное, и я продолжал работать по плану, быстро готовя документы, передвигаясь от здания ЦК Роспрофжел к зданию ОАО «РЖД» и обратно. Вместе с тем стал замечать, что при быстрой ходьбе начинает сдавливать грудь, и я стал периодически принимать нитроглицерин для улучшения самочувствия.

Благодаря конструктивной позиции на переговорах ОАО «РЖД» и ЦК Роспрофжел 21 октября был заключен Генеральный коллективный договор на 2005 год, включивший все лучшее, что было на железнодорожном транспорте, затем он продлялся на 2006-2007 годы.

Несколько дней ходил на работу с нитроглицерином. В поликлинику зайти не было времени. В очередной раз, проходя мимо Центральной поликлиники ОАО «РЖД», почувствовав вновь свои симптомы, боли в груди, снимаемые с помощью нитроглицерина, обратился на прием к врачу.

Мне измерили давление, сняли кардиограмму и отправили на скорой помощи в ЦКБ №3 им. Н.А. Семашко (главный врач – Заслуженный врач РФ Михаил Калинин).

Положили меня в Кардиологическое отделение. В палате лежали еще 3 человека – железнодорожники. Утром у меня взяли анализы крови, поставили холтер, на следующий день под нагрузкой стал крутить колеса велосипеда, однако уже после 30% нагрузки началась стенокардия, приборы все показали, и мне остановили дальше исследование. Врач мне сказала, чтобы готовился к коронарографии. Понимая всю серьезность предстоящей операции, мне дали подписать листок, что я не возражаю против рентгенохирургических методов обследования, которые имеют определенный процент летальных последствий.

Предстояло вводить контрастное вещество в кровь и через бедреную артерию в паху, вводят катетер, проводя исследование состояния кровеносной системы, определения конкретных мест системы, забитых атеросклеротическими бляшками, для планирования дальнейшей операции на сердце. Если операция шунтирования на сердце занимает 5-8 часов, к ней нужна более серьезная подготовка медицинской бригады, сложное высокотехнологичное оборудование, то операция по установке стента, (маленькой пружинки, которую катетер доводит до места скопления атеросклеротических бляшек, разжимается после ее помещения в забитый кровеносный сосуд) врачи могли провести сразу во время коронарографии, расширив сразу сузившийся сосуд в течение нескольких минут.

Наступил день, когда меня вызвали на рентгенохирургическое обследование. Проведя со мной все предварительные процедуры, медицинская бригада стала смотреть работу сердца, фиксируя на видео места, где были забиты кровеносные сосуды атеросклеротическими бляшками, и на сколько процентов.

Все переговоры я слышал, боли не чувствовал, но уже когда операция подходила к концу, у меня резко упало давление 80/50. Бригада резко стала проводить реанимационные процедуры, пытаюсь нормализовать и стабилизировать давление. В течение нескольких минут давление немного поднялось, но не нормализовалось. Меня отвезли в реанимационное отделение и поставили капельницу с лекарством. На следующие сутки меня перевели в общую палату кардиологического отделения.

Через два дня меня перевели в кардиохирургическое отделение (заведующий – кандидат медицинских наук Игорь Черкасов), где работает Центр сердечно-сосудистой хирургии «Лосиный остров», возглавляемый профессором Юрием Таричко.

В кардиохирургическом отделении выполняются операции шунтирования, замены клапана сердца в условиях искусственного кровообращения при приобретенных и врожденных пороках и ишемической болезни сердца. В клинике уже в течение многих лет излечиваются различные формы нарушений ритма сердца, в частности брадиаритмии, по поводу которых имплантируются электрокардиостимуляторы различных видов.

На основании данных, полученных после коронарографии сосудов сердца, больным предлагают выбрать свою дорогу к жизни. Одним после перенесенного инфаркта миокарда – пройти курс реабилитации в санатории, другим, чтобы не было повторного инфаркта, – сделать операцию по стентированию коронарных артерий (ставится от 1 до 3 стентов) либо по аорто-коронарному шунтированию артерий (от 1 до 5 шунтов). Есть больные, кому меняют клапан сердца или ставят кардиостимулятор. Те, кому по возрасту или другим индивидуальным особенностям операция противопоказана, уезжают домой с предписанием особого режима питания, применения фармакологических средств.

После проведенного мне рентгенохирургического обследования со мной и моей женой беседовал заведующий отделением кардиохирургии Игорь Черкасов. Он рассказал, что по итогам проведенного обследования сердца, сосудов, артерий выявлено 80% забитость отдельных сосудов атеросклеротическими бляшками. Соответственно, крови к сердцу и сердечной мышце поступает меньше, чем нужно. Особенно это чувствуется при физической и эмоциональной нагрузке. То есть, когда сердце нуждается в кислороде, питательных веществах, кровь не может доставить их в необходимом количестве через этот суженный просвет. Необходима операция шунтирования этих сосудов, установка стентов не поможет. Если ничего не делать, то можно умереть в любое время. Он удивился, как я еще работал в таком напряжении.

«Операция шунтирования позволит надеяться на восстановление нормальной работоспособности сердца в спокойном, рабочем состоянии и с различной нагрузкой. Для аортокоронарного шунтирования будем использовать непосредственно Ваши сосуды подкожной вены нижних конечностей, желудочно-сальниковой и лучевой артерии для сведения к минимуму вероятности отторжения тканей, развития осложнений.

Результат проведения операции зависит от многих обстоятельств, от общего состояния Вашего организма во время операции и после, наличия сопутствующих заболеваний, слаженной профессиональной работы медицинской бригады врачей, медицинского персонала, высокотехнологичной аппаратуры. Успешный характер операции оценивается как 50 на 50», – после сказанного у Игоря Черкасова от волнения и характера предстоящей операции немного задрожали руки.

Я ответил, что понимаю все риски, которые были обозначены. С учетом состояния моего здоровья в настоящее время, последствий, которые меня могут ждать в случае отказа от операции, и надежды на продолжение жизни, которая есть в случае проведения операции, я согласился на операцию.

Меня стали готовить к операции, брать дополнительные анализы, смотреть какие возможно будут использовать в качестве шунтов вены, ставить капельницы.

Операцию назначили на 4 ноября 2004 года, в этот день отмечается праздник Казанской иконы Божией матери. Перед операцией ко мне в палату приходил Батюшка, которому я исповедовался, причастился, соборовался и получил благословение на операцию. Также накануне операции дочка Людмила заказала молебен в церкви о моем здравии, врачей, поставила свечку, помолилась о благословении хирургов и других медицинских работников, участвующих в операции.

В 8 утра ко мне в палату зашла медсестра, спросила: «Готов?». Я ответил: «Готов». Сделала укол, положила на передвижную кушетку и повезла в операционную. Приехав в операционную, увидел бригаду врачей, анестезиолога, медицинских работников и заснул.

Что было дальше не чувствовал, не слышал. Проснулся в полутемной палате, увидел на стене часы, показывающие час ночи. Я спросил: «Кончилась операция?». Мне ответила сидящая рядом медицинская сестра: «Да, все закончилось хорошо». Я тихо попросил ее дать мне попить. Она дала мне своими руками кружку с теплым кофе, из которой я стал медленными глотками пить. Утолив жажду, поблагодарил ее. В реанимации помимо меня лежали еще больные, подключенные к установленной медицинской аппаратуре. На мне тоже было закреплено много проводов, необходимых для визуального и звукового контроля моего состояния и для необходимого оперативного оказания помощи. Руки и ноги были закреплены к кровати, чтобы я не мог провода случайно снять и шевелиться после сложнейшей операции с защитыми на груди, ногах ранами.

В реанимации таким образом я пролежал четверо суток. Меня кормила по режиму медицинская сестра. Моя жена, дети Оля, Люда приходили по очереди, дежурили у палаты, их ко мне не пускали. Приходил ко мне Председатель Роспрофжел Никифоров Н.А., но ввиду моего состояния его тоже не пустили в реанимацию. На вторые сутки после операции руки, ноги крутило, было невозможно спокойно лежать. Я каким-то образом освободил немного руку и бессознательно стал двигать рукой, задев катетер и какой-то провод. Дежурный врач, придя ко мне, отругал, сказав: «Что ты делаешь? Тебя 7 человек в течение 8 часов оперировали, делали все, чтобы ты жил, а ты так ведешь себя». Мне все быстро восстановили, я продолжил лежать

на кровати, но попросил медицинскую сестру расправить простыни, так как невозможно лежать скованно, крутит в ногах и руках. Спасибо ей, она поправила простыни, подняла кровать на короткое время, мне стало легче.

На пятые сутки после операции меня перевели в палату кардиохирургии. Я потихоньку стал вставать с постели и начал ходить по коридору. Заведующий отделением, увидев меня, похвалил, что я сам начал постепенно восстанавливаться. Каждый день мне делали перевязки груди и ног, обрабатывая раны. Ведь для операции на сердце мне разрешили грудную клетку, останавливали работу сердца, работала система искусственного кровообращения, другая аппаратура. Грудную клетку скрепляли пищевой проволокой. С помощью аортокоронарного шунтирования сердца врачи мне создали обходной путь для движения крови по сосудам. По их мнению, четыре шунта, поставленные мне в сердце, должны способствовать ускорению процесса восстановления после инфаркта, значительно снизить риски повторного развития заболевания в будущем.

Состояние, вроде, улучшалось, швы понемногу затягивались, но поднялась температура, появился кашель, нарушилось дыхание. При осмотре грудной клетки на рентгеновском аппарате увидели жидкость в плевральной полости. Врачи приняли решение, чтобы облегчить мое самочувствие, откачивать жидкость из легких через прокол. А также рекомендовали больше ходить и делать дыхательные упражнения, надувая шарики, чтобы не было отека легких, последствия накопления жидкости, развития пневмонии. А после операции, когда грудина должна срастаться, ее категорически нельзя беспокоить. А кашель или чих приводит к резкому движению, дерганью грудной клетки на расширение/сжатие. Кашлять нельзя. Вот сидишь и подавляешь мучительные позывы, пытаешься убедить себя, что кашлянуть бесполезно, лучше не станешь; с другой стороны, после откашливания становится легче.

Откачивание жидкости из плевральной полости производили большим шприцем со стороны спины 16 ноября утром. Откачали около 300 граммов сернистой жидкости. Затем меня из процедурной комнаты переместили в палату, где ко мне пришла супруга. У меня в этот день был день рождения – 55 лет. В этот день после обеда ко мне должны были приехать навестить и поздравить коллеги из ЦК Роспрофжел.

Я лежал в палате после процедуры, мы с Верой разговаривали. Она поздравила меня, спросила, как прошло откачивание жидкости, о самочувствии. Я периодически кашлял, сдерживая себя, так как кашель приводил к болевым ощущениям грудины. В один из моментов приступа кашля я привстал, пытаюсь прокашляться. Супруга пытается мне помочь, поддержать руками, вдруг ощутила резко остановку моего кашля, дыхания. В этом момент она громко закричала «Олег!!!». Я, видимо, потерявший сознание, ус-

лышав ее крик, ожил, очнулся, пришел в себя. Она вся в слезах, плача, целуя меня, улыбалась, радовалась за меня. Ее крик воскресил меня, вернул на землю в мой день рождения.

После обеда навестить и поздравить приехали Кришталь Д.М., Антонова И.Н., Корикова С.В. с большим букетом свежих хризантем. Они поздравили от себя, коллег по работе, передали открытки, телеграммы с поздравлениями от Председателей Дорпрофсоюзей со словами поддержки, пожеланиями скорейшего выздоровления и возвращения на работу, а также заработную плату.

Через несколько дней температура установилась нормальная, выздоровление шло по плану, капельницы, лекарственная терапия сделали свое дело, и меня решили выписать домой с соблюдением необходимого послеоперационного режима ходьбы, дыхания и приема лекарственных препаратов. Ехал на скорой помощи домой и радовался встрече с родными. Вечером прогулялся немного во дворе, подышал свежим воздухом, с эмоциональным подъемом вернулся домой, покушал и лег спать. Грудная клетка при переворачивании болела. Чтобы было менее болезненно и лучше скреплялись грудные ребра, на тело одевал специально купленную, стягивающую куртку.

Однако на следующий день опять поднялась температура, вызвали скорую помощь, не зная причину случившегося. Приехавшая бригада скорой помощи решила меня вернуть в ту больницу, из которой меня выписали. Меня приняли в приемном отделении больницы, однако сообщили, что в настоящее время свободных мест в отделении нет. Есть одно место в реанимации, но если кто срочно туда поступит, то придется мне его освободить и временно разместиться в коридоре. Хорошо, что больше ни с кем серьезного ничего не произошло, и я провел ночь в реанимации, после чего меня разместили в палате и продолжили прилагать усилия по приведению меня к нормальному состоянию. Оказалось, что опять увеличилось содержание жидкости в плевральной полости. Откачав повторно жидкость, стали медикаментозными способами меня лечить.

Проведя еще несколько дней в лечебной палате, принимая лечебные процедуры, делая перевязки, с меня сняли швы с ран, нормализовались анализы, температура и меня отправили домой, под наблюдение врачей.

Приехав домой, соблюдал прописанный мне домашний режим, осуществляя прием лекарств, ежедневный контроль за состоянием здоровья, пульсом, давлением. Затем меня направили на 18 дней на реабилитацию в кардиологический санаторий «Пушкино», где под наблюдением врачей проводились медицинские процедуры, физические, нагрузочные упражнения на велотренажере и беговой дорожке, которые я успешно прошел.

Проведя еще некоторое время на больничном листе, врач кардиолог Бутяева О.В., переговорив со мной о продолжении комплексного приема лекарств, режиме труда, отдыха, питания, нагрузок, выписала меня на работу, чему я очень обрадовался. В ЦК Роспрофжел и Отделе социальной сферы тепло по-дружески встретили меня коллеги по работе после операции.

В связи с моим отсутствием по болезни многие вопросы Отдела социальной сферы поручались председателем ЦК Роспрофжел Никифоровым Н.А. Буровой Н.В., которая успешно их решала.

Никифоров Н.А. постепенно подключал меня к решению задач ЦК Роспрофжел, Отдела социальной сферы, поручая решение вопросов, затем спрашивая за их исполнение с меня и Буровой Н.В. Решение вопросов, стоящих перед профкомом аппарата ЦК Роспрофжел, согласно возложенным на него задачам, я стал выполнять сразу по выходу на работу. В марте месяце 2005 года состоялся выезд ряда работников ОАО «РЖД», аппарата ЦК Роспрофжел в оздоровительный центр ОАО «РЖД», расположенный в г. Рузе, где проводились командные соревнования профкомом ОАО «РЖД» (Чаплыгин Ю.Г.) по лыжным гонкам, плаванию, мини-футболу на хоккейной площадке.

В первый день с утра покатался с коллегами на лыжах на свежем воздухе, затем пошел смотреть на хоккейную площадку мини-футбол с участием 5 команд. Зрителей было много. Среди заявленных команд была и команда ЦК Роспрофжел, однако кто-то не смог приехать, не хватало 3 человек. Двух мы нашли среди отдыхающих работников ОАО «РЖД». Еще одного никак не могли найти, что грозило снятием команды с соревнования. Я, чувствуя хорошее физическое состояние, имея навыки игры и участия в первенстве г. Москвы по футболу, принял решение выступить за нашу команду.

Это было очень рискованно, ведь после операции прошло только 3,5 месяца. Хотя физические нагрузки я переносил хорошо, был риск столкновения на льду, попадания мячом и повреждения еще не сросшихся костей грудной клетки. В воротах у нас впервые стоял Кришталь Д.М., в поле играли Жуков О.Г., Клибанов Е.И., Долгополов А.Н. и два работника ОАО «РЖД». Соревнования прошли в упорной борьбе команд, никто не хотел уступать. В итоге команда ЦК Роспрофжел заняла третье место. Все получили заряд бодрости, поддержку болельщиков и положительные эмоции.

В дальнейшем, в соответствии с планом работы, продолжались командировки на дороги, участие в подготовке, организации и работе XXVIII съезда Роспрофжел, посвященного 100-летию со дня основания Роспрофжел, заседаниях, семинарах, совещаниях, подготовка писем, справок, совместных с ОАО «РЖД» и Департаментом здравоохранения документов.

При встрече с Вице-президентом ОАО «РЖД» по здравоохранению и социальным вопросам, летчиком-космонавтом, Героем СССР Атьковым О.Ю. я поблагодарил его и высококвалифицированный медицинский персонал ЦКБ №3, который успешно провел мне операцию по АКШ (аортокоронарному шунтированию) сердца. Он, занимавшийся много лет клинической кардиологией в качестве космонавта-исследователя космического корабля «Союз Т-10», 237 суток проработавший в космосе на борту орбитальной станции «Салют-7», назвал мою хирургическую операцию «космическим полетом без подготовки». «Мы еще поработаем вместе», – сказал я ему. «Конечно», – ответил он.

Запомнился выезд в командировку в г. Челябинск на Южно-Уральскую железную дорогу на празднование, посвященное 100-летию Роспрофжел. Перед этим мне вместе с начальником врачебно-санитарной службы дороги и заместителем председателя Дорпрофсожа Бабинцевым А.Н. удалось посмотреть положительную работу железнодорожной поликлиники, в которой медицинские карты больных были оформлены уже в электронном формате, больной приходил к врачу, а история болезни уже была в компьютере.

Кроме того, удалось поговорить, задать вопросы в железнодорожной больнице главному врачу, заведующей кардиологическим отделением. Она мне стала рассказывать про операции на сердце, которые делают у них больным железнодорожникам, коронарографию, стентирование, шунтирование, показывая все на компьютере. Я, не прерывая разговора, продолжал ей задавать интересующие меня вопросы, она отвечала. Потом, когда мы вышли из больницы, начальник врачебно-санитарной службы дороги мне рассказал, что она его спросила: «А что Жуков О.Г. из Москвы, который профессионально задает вопросы, врач?». «Нет, он работник ЦК Роспрофжел», – ответил он.

Они не знали оба, что я сам, перенес операцию аортокоронарного шунтирования, практически досконально узнал симптомы, диагностику, методы лечения, ход операции, лечение, реабилитацию больных. Плюс выезды с Атьковым О.Ю., Троицкой А.Ю., Явисей А.М. в командировки на семинары, совещания с главными врачами больниц, руководителями врачебно-санитарных служб дорог давали о себе знать.

Во дворце культуры железнодорожников г. Челябинск собрался полный зал гостей, пришедших поздравить железнодорожников и его Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей со 100-летием со дня образования. Выступили с поздравлением начальник Южно-Уральской ж.д. Дьяконов Ю.М., председатель Дорпрофсожа Орешков В.Г.

Я зачитал поздравительный адрес коллективу Южно-Уральской ж.д. от Председателя Роспрофжел Никифорова Н.А. Были сказаны или зачитаны еще поздравления от губернаторов регионов, руководителей предприятий, ветеранов труда, молодежи. Лучшим работникам, профсоюзному активу были вручены награды и подарки. Затем состоялся праздничный концерт художественной самодеятельности дороги. Организаторам праздник удался, понравился всем гостям и запомнится надолго.

День железнодорожника профком предложил отметить с коллективом аппарата ЦК Роспрофжел выездом с Северного речного вокзала на теплоходе «Дмитрий Донской» на природу в Подмоскowie. С утра все шли пешком в приподнятом настроении, от метро «Речной вокзал» к причалу, где стоял наш теплоход до бухты Радости. Путешествие по водной глади водохранилища с красивыми видами природы Москвы и Подмоскowie и свежим воздухом занимало два часа туда, два обратно и 4 часа отдых. На берегу участников прогулки ждал активный отдых. Играли в волейбол, футбол, бадминтон, соревновались командами по бегу, водили хороводы, пели, танцевали. Видеофильм о проведенном праздничном дне профессионально снял заместитель председателя Роспрофжел Железнов С.П., а фото на память с замечательным приподнятым настроением осталось практически у всех участников.

В середине сентября 2005 года состоялось отчетно-выборное собрание аппарата ЦК Роспрофжел. Все работники, в том числе руководители, присутствовали на собрании. Вела собрание заместитель Отдела организационного отдела Дмитриева Л.А. Я, как председатель профкома, отчитался перед членами профсоюза о проделанной работе.

Выступил Председатель Роспрофжел Никифоров Н.А., который поблагодарил профком и отметил его активную работу, действующий коллективный договор в ЦК Роспрофжел, организацию спортивной работы, культурно-массовых мероприятий, встреч с интересными людьми. Работа профкома была признана удовлетворительной. Затем состоялись выборы нового состава профкома аппарата. Председателем профкома была избрана Бурова Наталия Владимировна.

30 сентября 2005 года состоялось заседание Президиума ЦК Роспрофжел, на котором Отдел социальной сферы готовил справку-постановление по трем вопросам, и мне пришлось выступать. По нашим вопросам Президиум ЦК Роспрофжел принял соответствующее постановление.

По окончании заседания Президиума ЦК Роспрофжел состоялись торжественные проводы меня на пенсию по старости на льготных условиях. В кабинете Председателя ЦК Роспрофжел Никифорова Н.А. собрались все работники аппарата ЦК Роспрофжел. Мне вручили цветы, поблагодарили

за активную работу в ЦК Роспрофжел, на железнодорожном транспорте. Мне было тяжело уходить на пенсию от любимой работы, людей, с которыми и для которых работал. Говоря ответные слова коллективу ЦК Роспрофжел, в моих глазах выступили слезы.

В начале 2006 году меня пригласил на работу в Международную конфедерацию профсоюзов железнодорожников и транспортных строителей (МКПЖ), образованную в мае 1992 года, Генеральный секретарь Косолапов Г.Н. Конфедерация объединяла 14 национальных отраслевых профсоюзов стран СНГ и Балтии и насчитывала в своих рядах около 3,6 миллионов членов профсоюзов.

Профсоюзы Конфедерации добились признания МКПЖ главами железнодорожных администраций как организации, представляющей интересы профсоюзов и их членов на межгосударственном уровне.

В аппарате МКПЖ работали Косолапов Г.Н. – генеральный секретарь, Козловский Б.Г. – главный специалист по вопросам охраны труда, здоровья и социальной защиты, Елагина Н.Б. – главный бухгалтер, Иосифов А.Л. – специалист по оргработе и связям с членскими организациями.

Мне поручено было проводить сравнительный анализ заработной платы, льгот и гарантий по коллективным договорам и соглашениям в организациях, входящих в МКПЖ, готовить справочные материалы для Совета МКПЖ и глав железнодорожных администраций.

В дальнейшем в аппарат МКПЖ была принята Евдокимова Марина Юрьевна.

В декабре 2006 года в газете «Сигнал» №47 была помещена моя статья «Вспоминая героическую молодость», посвященная 140-летию Локомотивного депо Москва-Пассажирская-Курская, в котором я работал помощником, машинистом электровоза, председателем цехкома, профкома депо. На праздник пришло более 200 ветеранов – первым делом в музей, чтобы вспомнить молодость, увидеть фотографии своих товарищей, которых уже нет среди них. Их встречает председатель совета ветеранов Филиппов О.К., отец которого возглавлял депо. Здесь же бывшие начальники депо Степанов А.М., Чаплинский И.Л., Антонов А.Л., депутат Государственной Думы Чаплинский С.И., в прошлом помощник машиниста электровоза депо. С юбилеем коллектив депо и ветеранов поздравили руководители Московской ж.д., Московско-Курского отделения и теркома профсоюза, дорпрофсожа, руководители смежных служб. Поздравления прозвучали в адрес юбиляра и ветеранов и от артистов Москонцерта.

В 2007 году принимал участие в приеме и встречах руководителей МКПЖ Никифорова Н.А. и Косолапова Г.Н. с делегацией из 5 человек Всекитайской Федерации профсоюзов железнодорожников в Москве и Санкт-Петербурге.

В г. Санкт-Петербурге делегацию встречал председатель Дорпрофсожа Октябрьской ж.д. Белозёров В.Л. Делегация в рамках культурной программы осмотрела достопримечательности г. Санкт-Петербурга, посетила крейсер «Аврора», осмотрела музейный комплекс изобразительного и декоративно-прикладного искусства Государственного Эрмитажа, Юсуповский дворец. С особым восторгом делегация восприняла экскурсию в Смольный дворец, колыбель социалистической революции, откуда В.И. Ленин руководил Октябрьским восстанием, и здесь за столом подписывались первые декреты о мире и земле. Члены делегации попросили разрешение сфотографироваться за этим историческим столом на память, что им было разрешено к их радости.

За активную работу в отраслевом профсоюзном движении стран СНГ и Балтии Жуков О.Г. награжден Благодарностью Председателя Всеобщей Конфедерации Профсоюзов Щербакова В.П. «15 лет ВКП».

ГЛАВА 11. РАБОТА В ОБЪЕДИНЕНИИ ЖЕЛДОРТРАНС»

В результате реформирования железнодорожной отрасли и выделения из ОАО «РЖД» дочерних обществ возникла необходимость принятия Отраслевого соглашения, чтобы обеспечить минимальные социальные гарантии всем железнодорожникам.

По инициативе Роспрофжела в соответствии с Трудовым кодексом Российской Федерации и Федеральным законом «Об объединениях работодателей» на железнодорожном транспорте 23 октября 2007 года было зарегистрировано Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта (Объединение «Желдортранс»), и начаты коллективные переговоры по разработке и заключению отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта на 2008 год.

Учредителями Объединения стали ОАО «РЖД» и его дочерние общества. Первоначально в Объединение «Желдортранс» входило 14 организаций железнодорожного транспорта, сейчас их насчитывается 46.

Ключевыми целями Объединения «Желдортранс» являются представительство и защита прав и охраняемых законом интересов работодателей во взаимоотношениях с органами государственной власти, органами местного самоуправления, с профессиональными союзами и их объединениями, с иными юридическими и физическими лицами в сфере социально-трудовых отношений и связанных с ними экономических отношений. Членство в Объединении «Желдортранс» позволяет работодателю:

- участвовать в определении содержания и структуры заключаемых Объединением соглашений;
- получать от Объединения помощь в вопросах применения законодательства, регулирующего трудовые отношения и иные непосредственно связанные с ними отношения;
- участвовать в коллективных переговорах по подготовке, заключению и изменению соглашений, в деятельности комиссий по регулированию социально-трудовых отношений, примирительных комиссиях, трудовом арбитраже по рассмотрению и разрешению коллективных трудовых споров;
- выдвигать кандидатуры в органы управления и контроля Объединения, в том числе через своих представителей.

Первым Генеральным директором Объединения «Желдортранс» был назначен Петров Алексей Евгеньевич, который с 1999 года был директором Благотворительного фонда «Почет», одним из руководителей НПФ (Негосударственного пенсионного фонда) «Благосостояние». Начальником управления социального партнерства был принят Клящицкий Александр Данилович, работавший в МПС Заместителем начальника Управления заработной платы и охраны труда – начальником отдела социальной защиты.

Затем генеральный директор Петров А.Е. и Клящицкий А.Д. пригласили на должность начальника отдела коллективных договоров и соглашений Жукова О.Г. из МКПЖ, работавшего ранее экспертом ЦК отраслевого профсоюза железнодорожников и транспортных строителей по управлению фондом социального страхования и охраны здоровья трудящихся, экспертом Республиканского отраслевого Фонда социального страхования РФ железнодорожников и транспортных строителей, начальником отдела программ социальной помощи ОПФР по г. Москве, начальником ОКДУ СВАО г. Москвы ОПФР по г. Москве, заместителем начальника Управления пенсионного обеспечения ПФР, заместителем заведующего Отделом по социально-экономической защите железнодорожников, заведующим Отделом социальной сферы ЦК Роспрофжел.

Начальником организационного отдела работал Артемьев И.Ф., главным специалистом организационного отдела Дорохин А.Н., специалистом Державина М.Н., юристом Егорова В.А., главным бухгалтером Арбузова Елена, затем Тимохина О.В., специалистом Атбашиева Л., отдел нормотворчества и взаимодействия с органами власти возглавил Типков С.В., перешедший к нам в 2009 году из Объединения работодателей электроэнергетики, начальником Управления социального партнерства после ухода на пенсию Клящицкого А.Д. приняли Толстякова В.В., ранее работавшего заместителем заведующего Отдела по социально-экономической защите железнодорожников ЦК Роспрофжел.

В Объединении «Желдортранс» создали команду профессионалов, которые занимались вопросами социальной политики, социального партнерства, коллективными договорами и соглашениями в организациях железнодорожного транспорта, благодаря которой стали выстраиваться конструктивные социально-трудовые отношения работодателей с Российским профессиональным союзом железнодорожников и транспортных строителей, представляющим интересы работников. Их итогом стали Отраслевые соглашения по организациям железнодорожного транспорта, заключаемые сторонами, являющиеся основой для заключения коллективных договоров. Для представления интересов работодателей в переговорах с Роспрофжелом, представляющим интересы железнодорожников, была создана комиссия.

Члены комиссий, представляющие стороны, хорошо знали друг друга по работе над подготовкой ранее совместных документов МПС, ОАО «РЖД» и Роспрофжела, коллективных договоров. Причем мне довелось принимать участие в переговорах ранее на стороне Роспрофжел и защищать интересы работников. Теперь на переговорах по подготовке Отраслевого соглашения, представляя интересы работодателей, приходилось спорить с коллегами из Роспрофжела Железновым С.П., Тёминым В.И. Лощагиным А.А., отстаивать, обосновывать редакцию окончательного текста.

Это были самые тяжелые переговоры с времен принятия первых соглашений. Спорных моментов было очень много, но в результате получили документ, который устроил всех. 19 марта 2008 года Отраслевое соглашение с высоким уровнем социальных гарантий для работников было подписано. В него как составная часть вошли все лучшие наработки Отраслевых соглашений, заключенных в 1992-2003 годах.

Отраслевое соглашение подписали: от работников Председатель Роспрофжел Никифоров Н.А., от работодателей Председатель Совета Объединения «Желдортранс» Атьков О.Ю. Тем самым в сфере социального партнерства на федеральном уровне Объединение «Желдортранс» является полномочным представителем всех работодателей железнодорожной отрасли в соответствии с Трудовым кодексом РФ.

Профсоюзом заключается 4 отраслевых соглашения и на их основе более 800 коллективных договоров организаций, которые распространяют действие на работников магистрального и промышленного железнодорожного транспорта, метрополитенов, транспортных строителей, ведомственной охраны, железнодорожных ВУЗов, негосударственных учреждениях здравоохранения, негосударственных образовательных учреждениях и т.д., то есть действует во всех организациях.

Подписано Генеральное соглашение по учреждениям образования с Федеральным агентством железнодорожного транспорта (впервые). Заключены и работают отраслевые тарифные соглашения у транспортных строителей и предприятий промышленного железнодорожного транспорта, коллективные договора ФГП «Ведомственная охрана МПС России», метрополитенов, метростроителей и т.д.

Объединение «Желдортранс» с момента начала своей деятельности обратило внимание на опыт, методы работы, отчеты других Общероссийских отраслевых объединений работодателей, встречаясь с их руководителями, сотрудниками в РСПП, РТК совещаниях, комиссиях, семинарах.

24 декабря 2008 года Объединение «Желдортранс» присоединилось к Соглашению о сотрудничестве от 20.03.2006 года №1, заключенному между Общероссийским отраслевым объединением работодателей электроэнер-

гетики, Общероссийским отраслевым объединением работодателей «Союз атомной промышленности, энергетики и науки России», «Общероссийским отраслевым объединением работодателей «Союз коммунальных предприятий», став полноправной стороной Соглашения, положения которого распространяются на каждую из Сторон, его подписавших. Подписи поставили генеральный директор Объединения РАЭЛ Куликов О.В., генеральный директор Объединения «СоюзАтом» Гагиев В.Б., президент Объединения «Союз коммунальных предприятий» Агапитов С.Н.

Жукова О.Г. и Егорову В.А. приглашали от Объединения «Желдортранс» на семинар, организованный для работодателей Объединения РАЭЛ, для обмена опытом работы.

По итогам выполнения Отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта мною составлялись Отчеты о ходе его выполнения за год по материалам, представленным организациями, а также ежегодный Публичный Отчет об итогах социального партнерства Общероссийского Отраслевого Объединения Работодателей железнодорожного транспорта.

Особое отношение у профсоюза к ветеранам. И понимание этой позиции есть у большинства работодателей. Потому что уважительное отношение к старшим поколениям в их интересах: вряд ли можно будет ожидать от работника добросовестного отношения к труду, если он будет видеть забытых ветеранов своего предприятия.

ГЛАВА 12. СУДЬБА, ПОДАРИВШАЯ ВСТРЕЧУ С СЕМЬЯМИ БРАТЬЕВ И СЕСТЕР, РОДИТЕЛЯМИ РОДСТВЕННИКАМИ СПУСТЯ МНОГО ЛЕТ

По разным жизненным обстоятельствам с двоюродным братом Владимиром Петровичем Вещиковым, его семьей, братьями, сестрами, родными мне довелось увидеться, пообщаться после 1961 года только в 2009 году, когда мы созвонились, и я был приглашен в Подмоскovie, к сожалению, на печальное событие, похороны Александра Петровича Вещикова, ушедшего в 50 лет из жизни. Для всей семьи, коллег по работе это было большое горе. Ведь совсем недавно они всей большой семьей, с коллегами по работе Александра Петровича торжественно отпраздновали его 50-летие. Дорога от его места работы, по которой несли гроб с телом Александра Петровича, была усыпана розами, все скорбели о безвременной смерти. Вместе со всеми родственниками я стоял возле гроба, возложил цветы, плакал по поводу безвременного ухода от нас Александра Петровича. На вечере памяти Александра Петровича услышал от родственников, друзей, коллег много сказанных теплых слов, воспоминаний о нем.

Летом с большой семьей Вещиковых встретились в их родовом селе Малиново Краснозороенского района Орловской области, где в доме жила Анна Никифоровна Вещикова, хранительница семейного очага, многодетная мать, пережившая девочкой годы Великой Отечественной войны, родившая на свет, воспитавшая, одевшая, накормившая, приучившая к труду вместе с мужем Петром Ивановичем четырех сыновей Николая, Юрия, Александра, Владимира и двух дочерей Светлану и Татьяну.

Все дети выучились в школе, познали рано труд, взаимопомощь, любовь к жизни, родителям, природе, постепенно перебрались на учебу, трудовую деятельность в столицу СССР к старшему брату Николаю, его жене Надежде Алексеевне, проживавшим и работавшим уже в Москве. Семья Николая Петровича с дочерью Аленой, сыном Алексеем принимали, угощали, предоставляли свое жилье братьям и сестрам, давали советы о жизни, учебе, работе в Москве.

Затем каждый из братьев и сестер выбрал себе дорогу в жизни, получил образование, нашел любимую работу, создал семью, получил кварти-

ру, расширил семью детьми, внуками, передав любовь, уважение, дружбу, взаимопомощь, взаимовыручку, имевшуюся в семье Вещиковых, молодому поколению.

Юрий Петрович Вещиков женился на Вере Дмитриевне, в семье которых родились два сына Вадим и Роман. Александр Петрович женился на Лидии Дмитриевне, у которых родились дочка Юля и сын Александр. Владимир Петрович женился на Виолетте Валентиновне, в семье которых родились Ольга и Альберт, затем на Оксане Владимировне, в семье которых родились три сына Илья, Владимир, Иван. Светлана Петровна вышла замуж за Мудрова Сергея Ивановича, в семье которых родился сын Максим. Младшая сестра Татьяна Петровна вышла замуж за Скороварова Сергея Ивановича, в семье которых родились две дочери Наташа и Марина.

Всех приезжавших сыновей, дочерей, внуков в село Малиново тепло, по-домашнему встречала у порога дома Анна Никифоровна, замечательная, добрая, веселая, милая, красивая женщина. Дети часто во время отпуска приезжали навестить маму, помочь по хозяйству, отремонтировать дом, вскопать и убраться на огороде, в саду, во дворе. Она сама, несмотря на возраст, продолжала сажать на огороде картошку, овощи, зелень, была рада встрече с сыновьями, дочками, внуком и внучкой. У детей была взаимная любовь и большое уважение к матери, которая их вырастила, научила жизни, всегда помогала советом. Чаще других маму навещала, помогала по хозяйству, привозила гостинцы младшая дочь Татьяна, внучка Марина.

Хорошей семейной традицией Вещиковых было встречать вместе знаменательные праздники, дни рождения, юбилеи, свадьбы, где все родственники встречаются, разговаривают, поют, танцуют, советуются, радуются жизни, обсуждают не по телефону, а реально дальнейшие совместные действия.

В 2011 году все родственники в Крокус Сити отметили золотой юбилей Владимира Петровича Вещикова, заслуженного строителя России, отца пятерых детей (дочери Ольги и четырех сыновей Альберта, Ильи, Владимира, Ивана), ответственного руководителя большого транспортного коллектива, работники которого занимаются строительством жилых домов, автомобильных дорог, инфраструктуры, мецената восстановившего церковь, школу, построившим детский сад с бассейном, организовавшим агропромышленный комплекс с новой зерноуборочной техникой, машинами, тракторами, крытые помещения для племенных пород коров, с современным, автоматизированным доильным оборудованием, системой подачи кормов коровам, сотни рабочих мест в Орловской области, поставляющим молочную, мясную продукцию жителям ряда областей России.

Вначале на экране все увидели видеофильм с фотографиями, с музыкальным сопровождением из жизни Владимира, его родителей, братьев, сестер.

Поздравления и подарки юбиляр принимал от руководителей Орловской, Московской областей, г. Москвы, большой семьи Вещиковых, братьев, сестер Мудровых, Скороваровых, друзей, родных, земляков, учителей, коллег по работе.

Замечательным музыкальным подарком юбиляру, его друзьям и родным стало выступление Сергея Беликова с песнями «Живи родник», «Снится мне деревня», а также Игоря Николаева «С днем рождения», «Выпьем за любовь», «Поздравляю», «Малиновое вино», «Рояль в ночи», «Незнакомка».

Видеофильм о Владимире Петровиче, фотографии, поздравления, воспоминания друзей, коллег, родных, учителей и самого Володи раскрыли ярче его биографию, характер, волю, решимость, целеустремленность, жизненный путь, дорогу, которую он выбрал в жизни, и продолжает по ней твердо идти.

Рос, воспитывался, учился жизни Володя Вещиков в большой многодетной, трудолюбивой семье, где не забалуешь, учителя, деревенские ребята давали, каждый свои знания, которые он затем успешно стал применять в жизни. Окончив 8 классов школы в Орловской области, Володя продолжил обучение в Москве, в профессионально-техническом училище по специальности слесарь-автомеханик. Получил в училище средне-специальное образование, водительские права, поступил на работу на автобазу «Ильинское». Затем ушел служить в Советскую армию, получив направление в специальную автомобильную часть Забайкальского военного округа. По окончании воинской службы в 1981 году вернулся на работу уже водителем на родную автобазу «Ильинское», сразу создал свою семью, познакомившись с женой Виолеттой Валентиновной, затем появились дочка Ольга и сын Альберт. В 1987 году закончил Архитектурно-строительный техникум, получив специальность техника-автомеханика. Володя был хорошим, знающим профессиональным водителем, любил свою работу, на автобазе ему доверили работать на автомашинах Краз, Камаз, на которых он принимал участие в строительстве жилых домов и различных объектов в г. Москве и Московской области. Однажды, подвозя на машине свою сестру Светлану, сказал ей в шутку: «Представляешь, я катаюсь по Москве, а мне еще за это платят». Но это была ответственная работа, в любую погоду, по своевременной перевозке и доставке грузов, строительных материалов, с напряженным транспортным трафиком столицы. Эта работа еще больше закалила Владимира, подняла авторитет среди коллег водителей и руководства автобазы.

В конце 1993 года в семье Вещиковых случилось горе: умер глава большого семейства Петр Иванович, муж Анны Никифоровны. Его похоронили рядом с моим отцом Хрипковым Георгием Никифоровичем, умершим за девять дней до него. Все семьи братьев и сестер на совете приняли решение по-

могать регулярно оставшейся одной на хозяйстве маме Анне Никифоровне, приезжая поочередно к ней в отпуск все лето.

Работая водителем, Владимир интересовался экономикой своего предприятия, результатами работы, выступал с предложениями по их улучшению. В 1998 году Владимира Петровича избрали генеральным директором открытого акционерного общества «Автобаза Ильинское». Главным бухгалтером была Крылова Людмила Николаевна, с которой ему порой приходилось спорить, но они находили всегда приемлемое для организации решение. Экономические результаты автобазы стали улучшаться, росла прибыль, заработная плата работников, производительность труда, укреплялась и обновлялась производственная база за счет приобретения новых автомобилей, строительных кранов, бульдозеров и другой техники, увеличивалось число заказов на строительство автомобильных дорог, жилых домов, социальных объектов в г. Москве, Московской и других областях. Успешная, качественная, своевременная сдача объектов, автодорог трудовым коллективом под руководством Вещикова Владимира Петровича была отмечена присвоением ему звания Заслуженного строителя Российской Федерации, другими почетными наградами.

Владимира Петровича Вещикова знают по работе в правительстве Москвы, Московской, Орловской областях, с ним советуются, обсуждают строительство новых объектов. Много километров современных автомобильных дорог, тысячи квартир, подземные переходы, магазины построил трудовой коллектив «Автобазы Ильинское». Десятки тысяч заключенных договоров, своевременное их выполнение, юридическое сопровождение, ввод и сдача объектов, их финансовое обеспечение, оперативное планирование, контроль, встречи на местах с осмотром хода строительства, качественная подготовка и выделение строительной техники на объекты, кадровый административный, ремонтный состав, подготовка водителей и режим труда и отдыха, охрана труда, обеспечение техники безопасности, обеспечение автодорожной и строительной техники запасными частями, горюче-смазочными материалами, охрана и безопасность предприятия – вот далеко не полный список вопросов, решаемых оперативно, ежедневно, в том числе в выходные и праздничные дни, этим руководителем.

Владимир Петрович, успешно руководя коллективом автобазы «Ильинское», искал и находил приложение своих сил и коллектива на своей родине, в Орловской области. Встретился с руководителями области, управляющим совхоза Труфановым Валерием Викторовичем, в Малиново и предложил свои услуги по строительству автомобильной дороги в Краснотуровском районе, строительству комплекса по производству молока и мяса, выращивании пшеницы на черноземных полях, помог в расши-

рении и обновлении технической базы совхоза тракторами, комбайнами, автомашинами. Помог в строительстве детского сада для детей работников совхоза, капитальном ремонте школы, церкви. Тысячи людей благодаря его помощи имеют работу, хороший заработок в совхозе, дети обучаются в школе, маленькие ходят в детский сад, ну а верующие получили в свое распоряжение христианский храм, в котором можно помолиться, подать записки за упокой и за здоровье, совершить отпевание усопшему.

В феврале 2012 года большая семья Вещиковых торжественно отметила день рождения своей мамы Анны Никифоровны, которой исполнилось 85 лет. Она, как королева, в праздничном платье, с модной прической сидела на белом троне в большом зале, принимала цветы, подарки, поздравления от своих детей Николая, Юрия, Владимира, Светланы, Татьяны, внуков, внучек, правнуков, правнучек, родных и близких. Она слушала стихи, музыкальные поздравления, пожелания, принимала поцелуи и объятия своих самых близких родных, которые устроили ей такой чудесный вечер. Она была в этот день и веселой и серьезной, выходила с палочкой поучаствовать в танцах, порадоваться за своих детей, их большие создавшиеся семьи. В памяти пронеслась своя молодость, годы войны, знакомство и жизнь с мужем Петром Ивановичем, рождение детей, их взросление, учеба, создание семей, выбор жизненного пути, профессии. Было чувство благодарности, гордости, радости, что дети крепко встали на ноги, нашли себя в жизни, в семьях любовь, уважение, взаимопонимание.

Жизнь Анны Никифоровны продолжилась в Орловской области, в родном доме, в который продолжали приезжать ее дети, внуки, правнуки. Помогала по хозяйству в доме, ухаживала за ней, давала лекарства, помогала внучка Марина. Ей сделали операцию на глазах, устранив катаракту, она была постоянно под наблюдением, бодро себя чувствовала. Однако внезапно ей стало хуже, лекарства не помогли, и утром 16 августа 2016 года она умерла.

Все семьи детей, родных, близких собрались в доме, где жила Анна Никифоровна, ее отпевали в храме в присутствии большого количества людей, было много цветов, венков, гроб с ее телом несли по деревне Малиново и захоронили на семейном участке кладбища. На ее памятнике написано: «Ты нас покинула, родная, настал разлуки скорбный час, но все по-прежнему живая, ты в каждом сердце среди нас».

Каждый год в день ее рождения в феврале семья Вещиковых, родные собираются и вспоминают свою маму Анну Никифоровну и отца Петра Ивановича.

Владимир Петрович Вещиков продолжает быть руководителем автобазы «Ильинское». Строит вместе с компанией «Росавтодор» участки автомобильных дорог, сдает жилые кварталы в различных районах г. Москвы

и Подмосковья, улучшая жизнь и бытовые условия десятков тысяч жителей нашей страны.

У Владимира Петровича уже есть два внука Егор, Владимир и три внучки Маша, Даша, Ева. Его дочь Ольга Владимировна вышла замуж за Некрасова Сергея Николаевича, где родились Егор, Маша и Даша. Сын Альберт Владимирович Вещиков женился на Ольге, где родились Ева и Владимир. Он крепко любит всех своих детей, внуков, помогает и поддерживает. Даже первой жене Виолетте Васильевне, с которой он разошелся, помогал с лечением, операцией.

31 мая 2021 года Владимир Петрович Вещиков отметил свое 60-летие. Историю его жизни можно дополнить отличительными чертами характера. Он подкупает окружающих своим дружелюбием. Острый ум, логика сочетается с большой изобретательностью. Он умеет общаться с разными людьми и способен делать несколько дел одновременно, есть чувство долга, исполнительность, трудолюбие, поражает сила духа, неординарное мышление. Его энергичность и коммуникабельность накладывается на основательность и упорство. У него огромный запас терпения и силы воли. Он обладает особым талантом, заключающимся в том, что если не может сделать дело сам, то всегда найдет человека, которому можно это поручить.

Владимир Петрович Вещиков, его мама Анна Никифоровна, братья Николай, Юрий, сестры Светлана, Татьяна вдохнули в нашу семью Жуковых сердца, новую жизнь, придали сил, настроения, эмоций, укрепили наши родственные семейные связи, помогли в решении многих проблем.

ГЛАВА 13. ВОПРОСЫ СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ, РЕФОРМИРОВАНИЯ ПЕНСИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОСТАЮТСЯ В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ

Между тем моя работа в Объединении работодателей «Желдортранс» продолжалась.

С 1 января 2010 года решением Общего собрания Объединения «Желдортранс» Генеральным директором вместо Петрова А.Е. был назначен Чаплинский Сергей Игоревич, имеющий большой стаж и опыт работы на железнодорожном транспорте, закончивший в свое время техникум железнодорожного транспорта, Российский университет путей сообщения, магистратуру, с 2003 по 2007 год избирался депутатом Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, занимал должность заместителя председателя Комитета по энергетике, транспорту и связи, с апреля 2008 года был избран и работал заместителем Председателя Роспрофжел.

Вместе с Чаплинским С.И. в Объединение «Желдортранс» пришли работать Внучков А.С. начальником Управления организационной работы, Орлов И.Ю. начальником административного Управления, Иванова Е.П. специалистом административного Управления, юристом Мосендз В.Я.

Петрова А.Е. назначают генеральным директором ОАО «РЖД-Здоровье», о котором расскажу подробнее, как занимавшемся вопросами социальной сферы в ЦК Роспрофжел, Отраслевым соглашением по организациям железнодорожного транспорта, коллективными договорами ОАО «РЖД» и его дочерних обществ.

ОАО «РЖД», имея разветвленную инфраструктуру и широкий спектр профессий, в том числе связанных с влиянием вредных факторов на здоровье работающих, всегда ставило задачу оздоровления персонала в один ряд с задачей повышения безопасности движения и деятельности железнодорожного транспорта.

С этой целью была разработана система оказания помощи через медицинские и санаторно-курортные учреждения, финансируемые из бюджета компании. В 2005 году была разработана «Концепция развития здравоохранения».

нения ОАО «РЖД» на период до 2010 года», направленная на повышение эффективности работы медицинских учреждений и качества предоставляемых медицинских услуг.

В соответствии с Концепцией реформирования комплекса санаторно-курортных и оздоровительных учреждений и подразделений ОАО «РЖД», одобренной решением Совета директоров ОАО «РЖД» от 27 ноября 2008 года, бизнес-планом создания и развития ОАО «РЖД-Здоровье», принятым в декабре 2009 года Советом директоров ОАО «РЖД», в структуре Холдинга ОАО «РЖД» появилось ОАО «РЖД-Здоровье», дочернее общество ОАО «РЖД» в сфере санаторно-курортного обслуживания, начавшее свою самостоятельную деятельность на базе 19 санаторно-курортных учреждений с 1 июня 2010 года.

Основной целью функционирования ОАО «РЖД-Здоровье» является организация экономически эффективного и конкурентно способного предприятия в сфере санаторно-курортного обслуживания, что позволяет обеспечить рациональное использование денежных средств, выделяемых на санаторно-курортное лечение персонала Холдинга «РЖД», усовершенствовать систему и обеспечить гарантированность получения данного вида услуг, а также создать условия возврата ранее сделанных инвестиций.

В состав ОАО «РЖД-Здоровье» вошли санатории общей площадью 117 га, расположенные в 11 лучших курортных зонах России, с наличием 2305 номеров различных категорий на 4452 места для размещения, в которых работает 900 квалифицированных медицинских работников и имеется 2600 единиц медицинского оборудования:

«Черноморье», «Октябрьский», «Мыс Видный», «Ивушка» – г. Сочи.

«Аквамарин» – г. Анапа, «Зеленый Гай» – г. Туапсе.

«Солнечный» – г. Геленджик, «Долина Нарзанов» – г. Кисловодск.

«Долина Нарзанов» – г. Ессентуки, «Долина Нарзанов» – г. Нальчик.

«Восход» – г. Железноводск, «Янтарь» – г. Светлогорск.

«Буран» – г. Сергиев Посад, «Жемчужина Зауралья» – г. Шадринск.

«Дон» – г. Воронеж, «Радон» – г. Лиски.

«Сосновый бор» – Кировская область, «Волжские дали» – Саратовская область.

«Транссиб» – г. Белокуриха

В ОАО «РЖД-Здоровье» 16 сентября 2013 года была создана первичная профсоюзная организация Роспрофжел, которую возглавила Панькова Наталья Анатольевна. В ППО ОАО «РЖД-Здоровье» вошли 2700 человек из 3500 сотрудников.

23 декабря 2013 года Генеральным директором Петровым А.Е. и Председателем ППО Паньковой Н.А. был подписан первый коллектив-

ный договор ОАО «РЖД-Здоровье» на 2014-2016 годы, разработанный на основе Отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта. коллективного договора ОАО «РЖД».

Санатории ОАО «РЖД-Здоровье» были востребованы, ежегодно в них отдыхали более 100 тыс. человек, в том числе 40 тыс. железнодорожники, и количество отдыхающих росло, особенно в период пандемии и закрытия границ. Санатории РЖД ежегодно получали по несколько золотых медалей «За формирование новой концепции здоровье сбережения», «Лучшее объединение санаторно-курортных организаций» на Всероссийском профессиональном научно-практическом форуме в области санаторно-курортного лечения и бизнеса «Здравница». По итогам 2016 года ОАО «РЖД-Здоровье» возглавило рейтинг Аналитического центра Vademecum – «ТОП 100 санаторно-курортных организаций», показав выручку 3,5 млрд рублей. Ежегодная заполняемость санаториев составляла 77% при среднем показателе по стране 60-65%. Выручка в 2019 году составила 3,88 млрд рублей, чистая прибыль 93,28 млн рублей, налоговые платежи 600 млн рублей. Активы ОАО «РЖД-Здоровье» составили 9,1 млрд рублей. Эти финансовые показатели компании позволяли не просто существовать, но и развиваться.

Однако, к большому сожалению, в декабре 2020 года ОАО «РЖД» решило продать на аукционе 100% минус 1 акция компании ОАО «РЖД-Здоровье» по начальной цене 8.87 млрд рублей. Минимальная цена составила 6,67 млрд руб., по ней в итоге и продали ОАО «РЖД-Здоровье».

Таким образом, железнодорожники и пенсионеры отрасли уже не смогут поправить свое здоровье и отдохнуть в лучших санаториях, построенных на деньги железных дорог, на прежних условиях. Вызывают сомнения и озабоченность заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Старкова А.К., занимавшегося продажей, о том, что после продажи 19 санаториев в ОАО «РЖД» остаются 65 санаториев, которые обеспечивают потребности Холдинга по сохранению и поддержанию здоровья людей определенных профессий, в первую очередь машинистов, и ряда других профессий.

Считаю невыгодной государству, людям и железным дорогам проведенную продажу, но готовится еще более катастрофичная продажа компании «РЖД-Медицина». Сегодня в ней 248 структурных подразделений, 104 стационара и 144 амбулаторно-поликлинических учреждения. Они открыты в 75 регионах России. К подразделениям «РЖД-Медицина» прикреплены 2,5 млн чел., 54.9% из которых территориальное население.

Во исполнение подпункта Указа Президента РФ от 7 мая 2012 года №597 «О мероприятиях по реализации государственной социальной полити-

ки» Министерством труда и социальной защиты РФ подготовлен и внесен 20 сентября 2012 года в Правительство РФ 20 Проект «Стратегии развития пенсионной системы Российской Федерации до 2030 года».

В целях общественного обсуждения Стратегии ее текст был размещен 31 августа на официальном сайте Минтруда РФ. Мне было предложено подготовить и изложить позицию Объединения «Желдортранс» по проекту Стратегии.

Подготовленная мною позиция по проекту Стратегии развития пенсионной системы в Российской Федерации до 2030 года содержала следующее:

Считаем, что пенсионная система должна быть устойчивой, понятной работникам, работодателям, не должны каждый раз резко меняться правила уплаты страховых взносов, назначения и выплаты пенсий, рассчитана на долгосрочной период.

Молодой работник, придя трудиться в организацию со школьной скамьи, после института, армии, должен увидеть ожидаемые результаты развития Стратегии пенсионной системы, свое будущее, стимулы, к чему надо стремиться, что он может получить при выходе на пенсию по старости, если хорошо работать, делать отчисления страховых взносов в ПФР, НПФ, и что получит, если не работать, не отчислять взносы или получать заработную плату в конверте. Для этого нужна долгосрочная и понятная стратегия не менее чем на 40 лет.

Кроме того, необходимо наконец-то реализовать продекларированное в Положении о Пенсионном фонде Российской Федерации право участия Общероссийских объединений работодателей в составе правления. Крупные налогоплательщики хотят понимать, что происходит со средствами Фонда.

В Стратегии развития пенсионной системы в РФ должны быть изложены принципы, направления, пути реализации развития пенсионного обеспечения работников, направленные на улучшение материального положения пенсионеров, повышение уровня пенсии, продолжительности жизни граждан.

Стратегия должна охватывать всю систему в целом, включая в себя отношения формирования, назначения и выплату следующих видов пенсий: трудовой пенсии, пенсии по государственному пенсионному обеспечению, государственной пенсии.

Стратегия базируется на оценке опыта реализации пенсионных преобразований в Российской Федерации и мировых тенденций развития пенсионных систем, следовательно, необходимо отталкиваться, говоря о преобразованиях в пенсионной системе России, не от 2000 годов, а от принятия 20 ноября 1990 года Закона РФ «О государственных пенсиях в РФ».

Авторы Стратегии, констатируя, что в рамках пенсионной системы не достигнут требуемый международными стандартами коэффициент замещения

заработка, с учетом обеспечения долгосрочной финансовой устойчивости и сбалансированности бюджета Пенсионного фонда Российской Федерации, не проводят полный анализ, что делалось в ходе реформирования для достижения коэффициента замещения заработка в 40% при назначении пенсии, по каким причинам этого не произошло.

Если бы был сделан полный анализ, то было бы отмечено что по Закону РФ «О государственных пенсиях в РФ» был четко определен расчет размера пенсии по старости: 55% от заработка при стаже 25 лет, при выходе на пенсию в 60 лет мужчинам и женщинам при стаже 20 лет, при выходе на пенсию в 55 лет, плюс 1% дополнительно за каждый год свыше этого стажа, но не более 75% заработка.

Каждый гражданин четко понимал математику, знал свой заработок, трудовой стаж и мог без труда определить свой размер пенсии. Это отвечало всем международным стандартам пенсионного обеспечения.

Затем начались реформирования и совершенствования пенсионной системы. Исключались отдельные периоды, включаемые в общий и льготный трудовой стаж, изменялись по отдельным категориям условия назначения пенсий, дополнялись списки на досрочные пенсии, изменяли размер заработка, с которого брались страховые взносы, передача сбора страховых взносов в налоговую инспекцию, несколько лет стимулировались работники, позже оформлявшие назначение пенсии, каждый гражданин плюсом отчислял от своей заработной платы по 1%, накапливая на свой персонализированный счет средства, затем эти средства пустили на общий солидарный счет, изменен до неузнаваемости сам расчет пенсий, введено множество ограничений, в том числе при исчислении расчетного размера трудовой пенсии отношение среднемесячного заработка застрахованного лица к среднемесячной заработной плате в Российской Федерации учитывается в размере не свыше 1,2, трудно было самостоятельно, без специалиста рассчитать размер пенсии, была внедрена накопительная система.

В результате такого «совершенствования» размер пенсии стал не больше 15-25% заработка, что уже не отвечало международным стандартам.

В настоящее время имеются значительные диспропорции в пенсионном обеспечении граждан.

Реформирование пенсионной системы привело к резкому различию в размерах трудовых пенсий и пенсий по государственному пенсионному обеспечению. Размеры социальных пенсий вместе с региональными надбавками фактически сравнялись с размерами трудовых пенсий по старости.

Одни пенсионеры проработали во вредных условиях труда 25-35 лет, подорвали свое здоровье на производстве и получили от своего заработка (40 тыс. руб.) пенсию 9-12 тыс. рублей.

Есть другие пенсионеры, которые трудились в основных производствах, имеют трудовой стаж 35-40 лет, которым пенсия назначается в размере 10-14 тыс. рублей.

Есть пенсионеры, трудившиеся на государственной службе более 25 лет, имеющие возможность получить пенсию до 75% заработка, т.е. в настоящее время 60-75 тыс. рублей.

Есть пенсионеры, которые не работали совсем по разным причинам, не имеющие трудового стажа, но получающие социальную пенсию в размере 7 тыс. рублей и плюс региональные надбавки. Выплата пенсии составляет 12-14 тыс. рублей.

Таким образом, реформирование пенсионной системы привело к ситуации, когда размеры пенсии по старости у работников, трудившихся длительное время во вредных и обычных условиях труда, и не работавших граждан, имеющих социальную пенсию с региональными надбавками, находятся примерно в одном интервале, а размеры пенсии государственным служащим отличаются в разы.

Авторы Стратегии, глубоко не проанализировав происходившее реформирование, делают ошибочный вывод, что действующая в настоящее время система досрочного пенсионного обеспечения принципиально не соответствует современным условиям рыночной экономики, социально несправедлива, так как приводит к снижению уровня пенсионного обеспечения остальных категорий получателей пенсий (по старости, по инвалидности, по случаю потери кормильца), финансирование ее выплаты осуществляется за счет общих средств Пенсионного фонда Российской Федерации, а не страховых взносов работодателей.

Право на получение этих пенсий, по мнению авторов Стратегии, предоставляется безотносительно к фактическим условиям труда, показателям здоровья и трудоспособности работников.

Констатируя такой факт, авторы расписываются в беспомощности в своей работе или обмане населения. Если есть такие производства, где условия не выходят за рамки допустимых норм, а работники пользуются правом на льготную пенсию, исключите эти профессии, должности из Списка таких производств и не вводите всех в заблуждение.

Покажу ошибку авторов Стратегии на следующем примере:

Два работника, один из которых трудился на работах с тяжелыми и вредными условиями труда, выходит на пенсию в 2012 году по достижении 55 лет, со стажем работы 35 лет, другой трудился в обычных условиях, стаж работы 40 лет, возраст 60 лет. Заработная плата первого была в 1980 годах 350-400 рублей, другого 150-200 рублей. В дальнейшем их заработная плата диффе-

ренцировалась, но пропорции и соотношения оставались. С их полного заработка отчислялись страховые взносы.

Страховые взносы, уплаченные работодателем за работника, трудившегося на работах с вредными условиями труда, превышают страховые взносы, уплаченные за работника, трудившегося в нормальных условиях. Однако размер пенсии в настоящее время у работника, трудившегося на работах с вредными условиями труда, оказывается ниже, чем у работника, трудившегося в нормальных условиях, из-за сложных расчетов и ряда ограничений.

При этом возраст дожития пенсионеров в Стратегии для всех един – 19 лет. Но если взять статистику, то работники, трудившиеся на работах с тяжелыми и вредными условиями труда, редко живут после назначения досрочной пенсии столько лет, а возраст дожития еще хотят увеличить до 21 года.

Президент страны В.В. Путин 01.10.12 г. привел статистические данные за 2011 год, что продолжительность жизни всего населения составила 70,3 года, в т.ч. мужчин – 64,3 года, женщин – 76,1 года.

Стратегией же еще предлагается работодателю уплата дополнительных страховых взносов в целях «стимулирования работодателей», имеющих рабочие места, включенные в Списки № 1: на 2013 год – 4%, на 2014 год – 6%, на 2015 год – 9%; № 2 и малые списки: на 2013 год – 2%, на 2014 год – 4%, на 2015 год – 6%, к улучшению условий труда и оптимизации таких рабочих мест, а также в целях реализации принципов справедливости и сбалансированности пенсионной системы.

Это не стимулирует ни работодателей, ни работников, а только принуждает работодателей к дополнительной уплате страховых взносов за своих работников, к тому же собранные таким образом страховые взносы пойдут не на увеличение пенсии этих работников, а на солидарный счет для всех пенсионеров.

Такой подход не может быть приемлемым. Предлагаем осовременить ранее существовавшую, но не реализованную в Законе РФ «О государственных пенсиях в РФ» норму, когда только в отношении Списка № 2 было предусмотрено, что предприятия и организации из средств, предназначенных на оплату труда, вносят в Пенсионный фонд РФ плату, покрывающую расходы на выплату пенсий в соответствии со Списком № 2 до достижения работником пенсионного возраста. Затем назначение и выплата пенсий в соответствии со Списком № 2 будут производиться предприятиями и организациями в порядке, определяемом коллективным договором, за счет собственных средств.

Такая мера будет стимулировать работодателя к улучшению условий труда работников, работающих во вредных условиях труда, либо ликвидации таких рабочих мест.

Выделение Списка № 2 обусловлено тем, что условия труда работников, работающих во вредных условиях труда, могут быть улучшены работодателями, а работникам, работающим на работах, включенных в Список №1 и малые списки, изменить вредные условия труда не представляется возможным.

Накопительная система, имеющаяся в ряде стран Западной Европы, когда в равных долях отчисляет работодатель и работник в пенсионную систему, положительно сказалось на материальном состоянии пенсионеров, например, в Германии.

Но там годовая инфляция 1-2% и накапливаемые средства не обесцениваются, как в России. Ведь в России инфляция составляет 10-12%, а средства размещены под 4%, в итоге будущие пенсионеры через 30 лет получают обесцененные средства, что наглядно видно на примере имевшихся вкладов населения в 1990 году и их размерах, выдаваемых в настоящее время.

Поэтому отношение к накопительной системе неоднозначное. Лучше увеличивать размер пенсии по солидарной системе, и пенсионер будет покупать товары, продукты питания, тем самым развивая рынок промышленного производства, будет увеличиваться число рабочих мест, заработная плата работников, следовательно, и отчисления в Пенсионный фонд.

Если оставить государственную накопительную систему, то вкладывать накопленные средства пенсионеров необходимо в проекты, ценные бумаги, которые принесут доход выше инфляции в стране.

В Стратегии правильно планируется развитие корпоративного пенсионного обеспечения, в рамках Отраслевого соглашения, коллективного договора, осуществляемого в настоящее время негосударственными пенсионными фондами, на основании договора с работодателями, работниками, которые получают при выходе на пенсию дополнительное пенсионное обеспечение.

Российские железные дороги осуществляют свою деятельность на основе принципа социальной ответственности. Это не только создание условий для эффективного труда и достойного вознаграждения работников, но и участие железнодорожников в корпоративной системе негосударственного пенсионного обеспечения.

В ОАО «РЖД» корпоративное пенсионное обеспечение является одной из важнейших составляющих социального пакета работника. В отрасли с 1999 года успешно работает НПФ «Благосостояние». Каждый, кто заботится о своем будущем, присоединяется к договору негосударственного пенсионного обеспечения, чтобы вместе с работодателем формировать дополнительную корпоративную пенсию.

Кроме того, работники ОАО «РЖД», доверившие распоряжаться 6% заработной платы, перечисляемой на накопительную часть пенсии, из ПФР в НПФ «Благосостояние» получили доходность 10,24% на эти пенсионные средства.

Для реализации корпоративных пенсионных систем предусматривается установление требований по стандартизации финансовых пенсионных продуктов, контролю и надзору за ними, а также налоговых льгот для финансирования пенсионных выплат.

Только не ломайте уже действующие системы негосударственного пенсионного обеспечения, в которые поверили многие граждане страны.

В настоящее время нет подходящего налога с государственной пенсии, предлагаем отменить взимание подоходного налога с корпоративной пенсии.

Стратегия планирует строить трехуровневую систему пенсионного обеспечения:

1-й уровень – трудовая пенсия (государственная пенсия) в рамках государственной (публичной) системы обязательного пенсионного страхования, формируемая за счет страховых взносов и межбюджетных трансфертов из федерального бюджета, в случаях, предусмотренных действующим законодательством;

2-й уровень – корпоративная пенсия, формируемая работодателем при возможном участии работника на основании индивидуального трудового и (или) коллективного договоров либо отраслевого тарифного соглашения;

3-й уровень – частная пенсия, формируемая работником (физическим лицом).

Для реальной работы пенсионной системы предлагаем оставить только два первых уровня, т.к. работник уже достаточно средств будет отчислять на свою корпоративную пенсию, что позволит иметь после выхода на пенсию достаточный коэффициент замещения заработной платы.

В связи с этим предлагаем понятную для всех формулу расчета пенсии и ее размера:

Нормативный стаж для назначения пенсии – 30 лет. Возможный период стажа работы – 40-45 лет.

Пенсия назначается работнику из его заработка и перечисленных страховых взносов за весь период трудовой деятельности в следующем размере:

При стаже 30 лет – 40% заработка, плюс 1% за каждый отработанный год, но не более 55% заработка.

Корпоративная пенсия – 15-20% заработка.

Таким образом, мы приходим к коэффициенту замещения до 75 % заработка по двум уровням, что позволит заинтересовать работника длительно работать, получать белую заработную плату и иметь достойную пенсию.

Стратегия правильно ставит вопрос совершенствования тарифной политики в отношении самозанятых граждан, предлагая повышение уровня облагаемого заработка с учетом темпов роста средней заработной платы в Российской Федерации, поэтапное приведение размера страхового взноса,

уплачиваемого самозанятыми категориями граждан, в соответствии с уровнем пенсионных выплат, оптимизация механизма преференций по уплате страховых взносов в Пенсионный фонд Российской Федерации отдельными категориями страхователей.

На первом этапе в целях адаптации самозанятых граждан к изменению страховой нагрузки фиксированный страховой взнос будет рассчитан исходя из двукратного минимального размера оплаты труда в 2013 году, двух с половиной в 2014 году и трехкратного в 2015 году (в настоящее время это один минимальный размер оплаты труда) при применении тарифа страховых взносов в Пенсионный фонд Российской Федерации.

Это, с одной стороны, позволит повысить пенсионные права самозанятых граждан, а с другой, обеспечит поступление дополнительных взносов для текущих пенсионных выплат.

Кроме того, для данной категории граждан в долгосрочной перспективе правильно отражается позиция по предоставлению самозанятым гражданам возможности формирования пенсионных прав, исходя из уровня пенсионного обеспечения для наемных работников при уплате ими соответствующего тарифа страховых взносов.

Свою позицию я отправил в адрес Президента РФ В.В. Путина, редакцию газеты «Известия».

В ответе советника департамента письменных обращений граждан и организаций А. Беляева от 02.10.2012 г. № А26-07-575162 было сказано, что мое обращение передано на рассмотрение в Министерство труда и социальной защиты РФ.

Минтруд РФ ответил мне 06.11.2012 за № 21-2/ 3072861-1812, что мои предложения примутся во внимание и по возможности станут предметом рассмотрения.

Газета «Известия» поместила один из моих выводов в статье, опубликованной 22 октября 2012 года в №199 «Борис Титов обещает закрытие предприятий из-за роста страховых взносов», в которой бизнес-омбудсмен прогнозирует негативные последствия поспешного принятия законопроектов о пенсионной реформе. Эта статья вышла в связи с рассмотрением в Госдуме правительственного законопроекта, вводящего дополнительные тарифы страховых взносов на работников, занятых на вредных и опасных производствах. Борис Титов считает странным, что обсуждение Стратегии развития пенсионной системы еще идет, а законопроекты по ней уже принимаются.

Глава РСПП Шохин А.Н. в этой же статье недоволен тем, что, несмотря на возражения РСПП, законопроект принимается спешно.

В ноябре 2012 года Объединение «Желдортранс» отметило свой первый юбилей – 5 лет со дня образования. Торжественное заседание открыл

вице-президент ОАО «РЖД» Шаханов Д.С. Поздравления и пожелания в адрес Объединения высказали Председатель Роспрофжел Никифоров Н.А., исполнительный вице-президент РСПП Черепов В.М., генеральный директор Объединения РаЭл Замосковский А.В., Объединения «СоюзАтом» Хитров А.Ю., начальник Департамента социального развития ОАО «РЖД» Дудкин О.В.

Объединению «Желдортранс» в 2011 году вручен Диплом III Международного железнодорожного салона техники и технологий ЕХРО 1520 за актуальность и профессионализм представленной экспозиции, в 2012 году специальный Диплом РСПП за активное участие в проведении Всероссийского конкурса «Лучшие российские предприятия. Динамика, эффективность, ответственность – 2011», в 2013 году на VII Всероссийском конкурсе годовых отчетов некоммерческих организаций «Точка отсчета» вручен Серебряный стандарт годового отчета 2012 года, в 2014 году выражена Благодарность за взаимодействие и сотрудничество от Министра транспорта Соколова М.Ю., вручен Диплом на I Всероссийской выставке отчетов в области устойчивого развития.

Приказом Министерства труда и социальной защиты от 24.12.2013 года №777 образована Рабочая группа по совершенствованию системы организации отдыха детей и их оздоровления под руководством Первого заместителя Минтруда и социальной защиты Вовченко А.В., в которую вошли 43 человека – представители различных министерств, ведомств, объединений, акционерных обществ, Государственной Думы, Совета Федерации Федерального Собрания РФ, РСПП, ФНПР, учреждений, общественных организаций, институтов, регионов, в том числе:

Жуков О.Г. – начальник отдела коллективных договоров и соглашений Общероссийского отраслевого объединения работодателей железнодорожного транспорта, РСПП.

Налётов А.А. – руководитель Департамента социального развития Роспрофжел.

Брагина Ю.В. – заместитель начальника Департамента социального развития – начальник отдела реализации программ социальной политики ОАО «РЖД».

Приказом от 31 декабря 2015 года №1187 в приказ №777 и приложение №2 внесены изменения. В состав рабочей группы вошли 16 человек, в том числе Жуков О.Г. – начальник отдела коллективных договоров и соглашений Общероссийского отраслевого объединения работодателей железнодорожного транспорта, РСПП.

Объединение «Желдортранс» участвовало несколько раз в заседаниях рабочей группы под руководством Вовченко А.В., давало свои предложения

в проект Закона «Об отдыхе и оздоровлении детей в Российской Федерации», однако другие участники не смогли выработать свои предложения, текст законопроекта не был подготовлен, и Приказом Минтруда России от 20 марта 2017 года №289 Приказ Минтруда №777 от 24.12.2013г. утратил силу.

Объединение в рамках своей компетенции в соответствии с Федеральным законом «Об объединениях работодателей» представляет и защищает права и охраняемые законом интересы работодателей железнодорожного транспорта в сфере социально-трудовых отношений и связанных с ними экономических отношений, занятости, социального обеспечения, пенсионного обеспечения и иных отношений, в которые вступают работодатели в соответствии с законодательством Российской Федерации. Такая деятельность осуществляется в рамках активного выстраивания взаимоотношений с органами государственной власти, Российским союзом промышленников и предпринимателей (РСПП), Федерацией независимых профсоюзов России (ФНПР), РОСПРОФЖЕЛ, а также с иными юридическими лицами.

Фактически Объединение «Желдортранс» является площадкой, где формируется, представляется и отстаивается согласованная позиция своих членских организаций по различным проектам федеральных законов и иных нормативных правовых актов по вопросам регулирования социально-трудовых и связанных с ними экономических отношений, которые регулярно выносятся на обсуждение экспертного сообщества, а также на различные площадки органов власти в части внесения изменений в Трудовой кодекс РФ и иные акты, регулирующие вопросы социально-трудовой сферы.

Представители Объединения «Желдортранс» регулярно участвуют в мероприятиях федеральных органов исполнительной власти (в частности, Минтруда России, Минтранса России, Росжелдора, Роструда), научных учреждений, общественных и иных организаций по вопросам подготовки, принятия, совершенствования и применения законодательных и иных нормативных правовых документов в области социально-трудовых и связанных с ними экономических отношений, по другим вопросам уставной деятельности Объединения, а также проводимых Государственной Думой и Советом Федерации Федерального Собрания РФ слушаниях, «круглых столах», заседаниях экспертных советов и Комитетов и Комиссий.

Кроме того, на постоянной основе Объединением «Желдортранс» представляются интересы членских организаций в Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений (РТК) под председательством Заместителя Председателя Правительства РФ, причем как непосредственно в рамках пленарных заседаний РТК, так и посредством системного экспертного участия представителей Объединения в деятельности основных рабочих групп РТК.

В РТК, деятельность которой осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 01.05.1999 № 92-ФЗ, входят представители общероссийских объединений профсоюзов, Правительства Российской Федерации, общероссийских объединений работодателей, в том числе:

- заместитель генерального директора ОАО «РЖД», председатель Совета Объединения «Желдортранс» Дмитрий Сергеевич Шаханов;
- генеральный директор Объединения «Желдортранс» Чаплинский Сергей Игоревич.

Объединение «Желдортранс» выстраивает системные взаимоотношения с отраслевыми объединениями работодателей электроэнергетики, атомной промышленности, энергетики и науки России, коммунальных предприятий, нефтяной и газовой промышленности. Консолидированная позиция объединений, достигнутая в результате совместной работы, позволяет совместно отстаивать интересы работодателей по наиболее важным проблемам социально-трудовых отношений.

В целях развития национальной системы квалификации и внедрения ее элементов в деятельность железнодорожного транспорта в 2014 году решением Национального совета при Президенте Российской Федерации по профессиональным квалификациям принято решение о создании Совета по профессиональным квалификациям на железнодорожном транспорте в составе представителей ОАО «РЖД», Минтранса России, Росжелдора, Роспрофжел, университетских комплексов, работодателей отрасли.

Прочитав информацию о встрече Президента РФ Путина В.В. с представителями экономического блока Правительства РФ, где перед ним был вновь поставлен вопрос о повышении пенсионного возраста, я вновь решил в апреле 2015 года обратиться с письмами по этому вопросу к Президенту Путину В.В., Заместителю Председателя Государственной Думы Федерального Собрания РФ Исаеву А.К., Председателю Комитета Совета Федерации Федерального Собрания РФ по социальной политике Рязанскому В.В. Привожу текст моего письма Президенту РФ Путину В.В. для понимания моих возражений:

«Прочитав информацию о Вашей встрече с представителями экономического блока Правительства Российской Федерации, где перед Вами был вновь поставлен вопрос о повышении пенсионного возраста, а в Минтруде и Минэкономразвития РФ обсуждают возможность ввести ограничения выплат пенсии работающим пенсионерам с высоким заработком, хочу изложить свою позицию и перспективы реформирования пенсионной системы как гражданин, работавший в системе Пенсионного фонда России, защитивший в 1995 году на отлично диплом на юридическом факультете АГИСО по теме «Проблемы совершенствования пенсионного законодательства»,

предложивший 18 поправок к действовавшему законодательству, неравнодушный к происходящим изменениям в стране, желающий ей могущества и надежности.

За последние годы практически каждые 10 лет начиная с 1990 года кардинально изменялся смысл положений нашего пенсионного законодательства. В законотворческом порыве нередко забывается необходимость соблюдения так называемого принципа правовой определенности, важность которого в пенсионной сфере неоднократно подчеркивал Конституционный суд РФ в своих решениях: «Это необходимо для того, чтобы участники соответствующих правоотношений в разумных пределах предвидеть последствия своего поведения и быть уверенными в неизменности своего официально признанного статуса, приобретенных прав, действительности их государственной защиты. С этим связаны законные ожидания граждан, что приобретенное ими на основе действующего законодательства право, будет уважаться властями, и будет реализовано».

В настоящее время проводится уже третья по счету пенсионная реформа. Правительством РФ в декабре 2012 года утверждена Стратегия долгосрочного развития пенсионной системы Российской Федерации, которую предполагают реализовать до 2030 года в три этапа.

Многие поставленные мною вопросы не нашли отражения в Стратегии развития пенсионной системы и новом пенсионном законодательстве, результатом чего являются вышеназванные предложения министерств по повышению возраста выхода на пенсию и лишению работающих пенсионеров законно заработанной пенсии.

В связи с законопроектом по пенсионной реформе 2018 года, подготовленным правительством и направленным на рассмотрение в Госдуму РФ, мною были направлены письма со своей позицией и предложениями в адрес Президента РФ Путина В.В., Председателя Государственной Думы ФС РФ Володина В.В., Председателя Совета Федерации ФС РФ Матвиенко В.И., Заместителя Председателя Правительства РФ Голиковой Т.А., Председателя ФНПР Шмакова М.В., Мэра г. Москвы Собянина С.С.

Одновременно меня записали на передачу «Время покажет», идущую по первому каналу для обсуждения и предложений по пенсионной реформе. При разговоре по телефону с редакторами программы мне задали два вопроса, на которые им был дан обстоятельный ответ. Они сказали: «Очень интересно и просто Вы все объяснили. Мы обязательно пригласим Вас для обсуждения, как только будет эта тема». К сожалению, на программе «Время покажет» прозвучали мнения только министра финансов РФ Силуанова А.Г., заместителя Председателя Правительства РФ Голиковой Т.А., Председателя Комитета ГД ФС РФ по бюджету и налогам Макарова А.М., которые выска-

зали свою одностороннюю точку зрения, предложенную правительством. Обсуждений на передаче «Время покажет», где была бы высказана альтернативная точка зрения, с предложениями не было.

Приведу часть текста письма, под названием «Обеспечить достойную старость»:

«9 мая 2018 года в Российской газете опубликован Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. N 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», в котором Правительству Российской Федерации поставлена задача обеспечить достижение следующих национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года:

а) обеспечение устойчивого естественного роста численности населения Российской Федерации;

б) повышение ожидаемой продолжительности жизни до 78 лет (к 2030 году – до 80 лет);

в) обеспечение устойчивого роста реальных доходов граждан, а также роста уровня пенсионного обеспечения выше уровня инфляции;

г) снижение в два раза уровня бедности в Российской Федерации;

Правительство РФ во главе с Д.А. Медведевым 14 июня 2018 года оперативно рассмотрело, одобрило и внесло на рассмотрение Госдумы РФ проект закона о повышении пенсионного возраста в России до 65 лет для мужчин к 2028 году и до 63 лет для женщин к 2034 году.

По мнению правительства, цель предлагаемых законопроектом изменений – повышение уровня пенсионного обеспечения граждан с учетом адаптации пенсионной системы к новым демографическим условиям в части увеличения продолжительности жизни.

Законопроект направлен в Госдуму после рассмотрения на заседании Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений, которое состоялось 16 июня 2018 года.

А с этого ли надо было начинать правительству оперативно выполнять поручения Президента РФ, изложенные в Указе, по устойчивому росту реальных доходов граждан, росту уровня пенсионного обеспечения, снижению уровня бедности в Российской Федерации?

Раз правительство готовило предложения в этот майский Указ Президента РФ, то оно должно было оперативно рассмотреть и издать постановление с поручением подготовить необходимые законопроекты, предложения и меры всем причастным министерствам, ведомствам, указав сроки и ответственных, направленные на повышение ожидаемой продолжительности жизни до 80 лет (отдых и оздоровление детей, медицинское, санаторно-курортное и другое обслуживание граждан, развитие здорового образа жизни),

обеспечение устойчивого роста реальных доходов граждан (ежегодные темпы роста реальной заработной платы в стране по годам в отраслях, промышленности, бюджетных организациях, источники, где будет увеличение рабочих мест, как будет снижаться безработица), а также роста уровня пенсионного обеспечения выше уровня инфляции (внесение изменений и дополнений в Стратегию долгосрочного развития пенсионной системы, пенсионное, налоговое законодательство, постановления и распоряжения, направленные на увеличение доходов Пенсионного фонда России, снижение затрат на выплату и доставку пенсии, и ряд других).

Мои предложения и позиция по пенсионной реформе для обсуждения и возможной реализации:

1. Я против предложений Правительства РФ по повышению возраста выхода на пенсию у мужчин до 65 лет и у женщин до 68 лет. Считаю, что еще много есть инструментов в нашей стране по увеличению доходов ПФР, росту уровня пенсионного обеспечения, которые до сих пор не реализованы.

2. Пересмотреть Стратегию долгосрочного развития пенсионного обеспечения в РФ, утвержденную правительством 25.12.2012 г. № 2524-р, в которой произошли уже существенные изменения либо подлежат пересмотру (заморожена накопительная пенсия, планируется отмена начисления баллов, для прозрачности и понятности пенсионной системы, возврат к трудовому стажу, отмена реформирования института досрочных пенсий и ряд других позиций).

3. В новой Стратегии должен быть проведен серьезный анализ проведенного реформирования и преобразований пенсионной системы, начиная с Закона РСФСР от 20 ноября 1990 года «О государственных пенсиях в РФ», а не от 2000 годов, для устранения ошибок, которые привели к тому, что, не достигнут требуемый международными стандартами коэффициент замещения заработка с учетом обеспечения долгосрочной финансовой устойчивости и сбалансированности бюджета Пенсионного фонда Российской Федерации, что делалось в ходе реформирования для достижения коэффициента замещения заработка в 40% при назначении пенсии, по каким причинам этого не произошло.

4. Остановлюсь на примерах, причинах и негативных факторов происшедшего реформирования пенсионной системы.

Положительным результатом следует признать, что был создан Пенсионный фонд Российской Федерации, который был предназначен для сбора страховых взносов, в дальнейшем выплаты и назначения пенсий, доставки пенсий.

Пенсионный фонд РФ организовал персонализированный учет граждан, осуществлял сборы страховых взносов на уровне 90% от фонда оплаты

труда. Был налажен четкий контроль за перечислением средств работодателями, да и работодатели, понимая, что деньги идут пенсионерам, практически все перечисляли.

Налоговая инспекция в 90-е годы осуществляла сборы налоговых платежей на уровне 60-70%.

Государство, в соответствии с законодательством, должно было финансировать ряд видов пенсий из федерального бюджета, чего в середине 90-х годов не осуществлялось по причине недостаточного сбора средств и закрытии, остановке ряда градообразующих предприятий.

Все выплаты пенсий шли из средств, собранных Пенсионным фондом РФ, которых тоже не стало хватать.

В большинстве регионов стали происходить задержки выплаты пенсий от 1 до 3 месяцев. Пенсионеры стали писать справедливые жалобы и обращения, делегации от регионов приезжали в Пенсионный фонд РФ разобраться в сложившейся ситуации.

Пенсионный фонд РФ, разъясняя пенсионерам текущую ситуацию, принимал все меры к улучшению сложившейся ситуации. Были направлены специалисты в регионы доноры, чтобы все собранные средства перечислялись незамедлительно в центр и далее в регионы, где были задержки в выплате пенсий.

Пенсионный фонд РФ, понимая необходимость своевременной выплаты пенсий, продолжал изыскивать резервы в развитии пенсионной системы.

Порой возникала следующая ситуация: собранные средства Пенсионный фонд РФ перечислял в органы социальной защиты по их заявке для выплаты пенсий, те в свою очередь перечисляли эти средства в почтовые отделения связи. Был долгий путь перечисления средств, порой в отдельных регионах деньги оставались, а другим их невозможно было перечислить.

Была разработана, создана и прошла проверку в Московской области Единая пенсионная служба, которая объединила усилия трех организаций в одну и позволяла оперативно осуществлять перевод необходимых денежных средств регионам, снижала расходы на выплату и доставку пенсий пенсионерам.

С 1991-1999 гг. сбор осуществлял ПФР. В 2000 году сбор страховых взносов передали в налоговую инспекцию. С 2010 по 2016 год Пенсионный фонд РФ выполнял формирование бюджета, оформление, назначение и выплату пенсий, персонализированный учет пенсионных прав, выплату материнского капитала и т.д. С 2017 года сбор страховых взносов опять передали в налоговую инспекцию.

В связи с демографическим прогнозом существенного роста количества пенсионеров будет увеличиваться дефицит средств Пенсионного фонда, по-

этому пошла старая песня: либо возраст повышать, либо налоговую нагрузку на страхователей, либо увеличивать страховую часть за счет сокращения накопительной, либо ликвидировать институт досрочных пенсий и т.д. Эта песня звучала и в 90-х годах, однако нашлись веские доводы и лица, которые не допустили этого.

Если в Стратегии мы говорим о развитии пенсионной системы в Российской Федерации, реформировании ее с учетом мировых тенденций, то необходимо брать всю систему в целом, включая в себя отношения формирования, назначения и выплаты следующих видов пенсий: трудовой пенсии, пенсии по государственному пенсионному обеспечению, негосударственной пенсии.

Если ранее была трудовая пенсия при определенном трудовом стаже, то в 2015 году в связи с вступлением ФЗ №400 «О страховых пенсиях» от 28.12.2013 г. трудовая пенсия была ликвидирована, и стала страховая и базовая пенсия. Эта пенсия женщинам и мужчинам при достижении 55, 60 лет стала назначаться при страховом стаже 5 лет, затем страховой стаж стал постепенно ежегодно увеличиваться на один год и должен достигнуть 15 лет, это резко увеличило число людей ежегодно уходящих на пенсию, но с низким размером пенсии.

Если по Закону от 20.11.90 г. «О государственных пенсиях в РСФСР» страховой тариф для работодателей был 31,6% по отношению к начисленной оплате труда работника по всем основаниям, то теперь размер страховых взносов на пенсионное обеспечение берется 22% и не с полной заработной платы работника, а с предельной величины заработной платы (2016 г. – 796 000 руб., 2017 г. – 876 000 руб.) + 10% с зарплаты работника в случае превышении лимита от разницы предельной величины, что резко снизило размер поступления средств в ПФР.

Накопительная система, имеющаяся в ряде стран Западной Европы, когда в равных долях отчисляет работодатель и работник в пенсионную систему, положительно сказалось на материальном состоянии пенсионеров, например, в Германии.

Но там годовая инфляция 1-2% и накапливаемые средства не обесцениваются, как в России. Ведь в России инфляция составляет 10-12%, а средства размещены под 4%, в итоге будущие пенсионеры через 30 лет получают обесцененные средства, что наглядно видно на примере имевшихся вкладов населения в 1990 году и их размерах, выдаваемых в настоящее время. Только в 2017 году по данным Росстата инфляция снизилась до 2,5%, но Вы посмотрите на товар и его вес, цену и сравните: молоко в пакетах было 1 литр, сейчас 950 грамм, крупа гречневая, сахар вместо 1 кг в пакетах 800,900 грамм, хлеб тоже потерял в весе. Так что лукавая получается арифметика и инфляция.

Поэтому отношение к накопительной системе неоднозначное. Лучше увеличивать размер пенсии по солидарной системе, и пенсионер будет покупать товары, продукты питания, тем самым, развивая рынок промышленного производства, будет увеличиваться число рабочих мест, заработная плата работников, следовательно, и отчисления в Пенсионный фонд.

Работающим пенсионерам необходимо вернуть индексацию пенсии, так как они отчисляли необходимые страховые взносы до пенсии, получили право на пенсию в определенном размере в соответствии с законодательством, продолжают работать, приносят своим трудом пользу работодателю, стране, отчисляют еще страховые взносы, которые в сумме равны еще одному размеру пенсии.

Обязательно необходимо международное сотрудничество в сфере пенсионного обеспечения в связи с межгосударственной миграцией населения, полноценной возможности реализации гражданами пенсионных прав, приобретенных в какой-либо стране, независимо от места жительства.

В ожидаемых результатах Стратегии необходимо изложить, к чему приведет совершенствование пенсионной системы, как это отразится на человеке труда, ушедшем на заслуженный отдых после 40-45 лет работы на производстве. Молодые работники должны увидеть свое будущее, стимулы, к чему надо стремиться, что они могут получить, если хорошо работать, делать отчисления страховых взносов, и что получают, если не работаешь, не отчисляешь взносы или получаешь заработную плату в конверте. Уравниловки в виде одинакового пенсионного пособия всем при выходе на пенсию не должно быть. И в то же время не должно быть привилегии одним за счет других, для всех должна быть единая пенсионная политика.

Думаю, если рассмотреть, проанализировать и устранить допущенные при реформировании пенсионной системы ошибки, то не надо повышать возраст выхода на пенсию для мужчин и женщин, а предметно выполнять майский Указ Президента по росту реальных доходов граждан, увеличению размера пенсий и обеспечению достойной старости».

Минтруд РФ на мои письма, поступившие из Управления президента РФ по работе с обращениями граждан, Аппарата Правительства РФ и по компетенции, мне сообщил следующее:

«В качестве одного из путей обеспечения увеличения размера пенсии всех категорий пенсионеров в РФ принято решение о повышении пенсионного возраста выхода на пенсию.

Ваши предложения по совершенствованию пенсионного законодательства приняты во внимание и по возможности будут рассмотрены при совершенствовании законодательства.

Благодарим Вас за активную позицию, выражаем признательность за проявленную заинтересованность в решении вопросов социальной политики».

23 мая 2019 года состоялось торжественное собрание профсоюзной общности, посвященное 100-летию Академии труда и социальных отношений (АТиСО). В рамках празднования состоялась встреча выпускников Академии и презентация фильма, рассказывающая об истории академии, иллюстрирующую связь поколений, сложный путь становления и развития профсоюзной школы. Студенты АТиСО подготовили большую концертную программу с приглашением специального гостя народного артиста РФ Юрия Назарова.

С поздравлениями выступили ректор вуза Нина Кузьмина, заместитель Председателя ФНПР Кристаль Д.М. Он поблагодарил Академию за подготовку профессиональных профсоюзных кадров. Так как в стране принимаются решения, которые не всегда направлены на улучшение труда жизни людей, то для профсоюзных кадров всегда есть поле деятельности.

Председатель ФНПР Шмаков М.В. в своем видеопоздравлении напомнил, что АТиСО выросла из Высшей школы профсоюзного движения, основанной в 1919 году в соответствии с решением II Всероссийского съезда профсоюзов. На протяжении ста лет это основная, ведущая, научная и учебная площадка российских профсоюзов, готовящая высококвалифицированные кадры для профсоюзов и для различных отраслей народного хозяйства.

Жаль, что немного не дожил до этого праздника Почетный Президент Академии Гриценко Н.Н.

С добрыми поздравлениями Академии, словами напутствия выступили представители Международной организации труда Гай Райдер, Гоча Александрия, первый заместитель Председателя Комитета по труду, социальной политике и делам ветеранов ГД ФС РФ Тарасенко М.В., председатель МКПП Панина Е.В., управляющий директор управления рынка труда и социального партнерства ООР «РСПП» Москвина М.В., президент ассоциации «ЭРА России» Замосковный А.В. и многие другие.

Президент Социалистической республики Вьетнам Нгуен Фу Чонг подписал указ о награждении АТиСО «Орденом Дружбы», которую вручили ректору вьетнамские коллеги, прибывшие на праздник.

Мне, как дважды закончившему экономический и юридический факультеты ВШПД–АТиСО, приятно быть причастным к этому событию, находиться в актовом зале с преподавателями, выпускниками, в том числе из зарубежных стран. Участником торжественного заседания был Марат Викторович Баглай, доктор юридических наук, который был с 1995 года членом, с 1997 по 2003 год Председателем Конституционного Суда РФ, которому я сдавал экзамен по «Конституционному праву зарубежных стран». Поздоровавшись

с ним, спросил, что он думает, какое решение примет Конституционный Суд РФ по запросу группы депутатов Государственной Думы РФ «О проверке конституционности положений статей 4 и 7 Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам назначения и выплаты пенсий». Он коротко ответил, что 50 на 50.

Конституционный Суд РФ ответил на пенсионную реформу определением от 2 апреля 2019 года №854-О, подписанным Председателем Конституционного Суда РФ В.Д. Зорькиным. Приведу из определения заключительный пункт:

7. Согласно части второй статьи 36 Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации» основанием к рассмотрению дела в Конституционном Суде Российской Федерации является применительно к полномочию по осуществлению конституционного нормоконтроля обнаружившаяся неопределенность в вопросе о том, соответствует ли Конституции Российской Федерации закон, иной нормативный акт, договор между органами государственной власти, не вступивший в силу международный договор.

Конституционный Суд Российской Федерации приходит к выводу, что оспариваемые положения статей 4 и 7 Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам назначения и выплаты пенсий» такой неопределенности не содержат, поскольку Конституция Российской Федерации не исключает возможности повышения пенсионного возраста федеральным законом. Вопрос же о целесообразности данной меры как предполагающий по существу оценку ее социально-экономической обоснованности в контексте проводимой государственной политики, а также демографических и иных факторов не может быть разрешен Конституционным Судом Российской Федерации; иное выходило бы за пределы его компетенции, установленной в статье 125 Конституции Российской Федерации и статье 3 Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации».

Исходя из изложенного и руководствуясь частью третьей статьи 3, частью второй статьи 36, пунктами 1 и 2 статьи 43 и частью первой статьи 79 Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации», Конституционный Суд Российской Федерации определил:

1. Признать запрос группы депутатов Государственной Думы не подлежащим дальнейшему рассмотрению в заседании Конституционного Суда Российской Федерации, поскольку для разрешения поставленного заявителями вопроса не требуется вынесения, предусмотренного статьей 71

Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации» итогового решения в виде постановления.

2. Определение Конституционного Суда Российской Федерации по данному запросу окончательно и обжалованию не подлежит.

29 октября 2019 года прошло ровно 7 лет, когда был написан материал «Обсуждение не формальность», но он даже в настоящее время остается актуальным для проведения анализа ошибок, совершенных за эти годы участниками к утверждению Стратегии долгосрочного развития пенсионной системы в Российской Федерации, повышению возраста выхода на пенсию, замораживанию индексации пенсии работающим пенсионерам.

Этот материал был направлен в администрацию Президента России, Минтруд РФ, в Госдуму РФ и Совет Федерации Федерального собрания. Однако никто из них, видимо, не читал его, спустили все на тормозах, сделали, как запланировали, превратив обсуждение в формальность. К чему это уже привело, можно не писать, всем видны значительные ошибки в реформировании пенсионной системы.

В течение этих лет я продолжал писать письма с конкретными предложениями по улучшению работы пенсионной системы в вышеназванные адреса, надеясь, что вызовут, побеседуют. Везде благодарили за активную позицию, писали, что предложения передадут на рассмотрение. Руководитель Комитета Госдумы по труду и социальной политике Я. Нилов в ответе согласился с моими предложениями, но все будет решать комитет, а затем и Госдума РФ.

В итоге Госдума РФ и Совет Федерации приняли закон о повышении возраста выхода на пенсию, Президент РФ с поправками подписал этот закон, несмотря на миллион подписей граждан против принятия этого закона.

Жаль, что слова Президента о том, что важно слушать и слышать альтернативные мнения и предложения, были превращены в формальность.

24 марта 2021 года на XXXIII съезде Председатель Роспрофжел Никифоров Н.А. объявил, что уходит на пенсию, предложив избрать вместо себя первого Заместителя Председателя Роспрофжел, председателя первичной профсоюзной организации ОАО «РЖД» Черногаева С.И. Решением делегатов съезда Председателем Роспрофжел единогласно был избран Черногаев С.И.

После ухода на заслуженный отдых в ноябре 2021 года Никифоров Н.А. был избран Председателем Центрального Совета ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта России.

В Президиум ЦСВ были избраны: Заместители Председателя ЦСВ Бородин Н.Д., Железнов С.П., Царьков А.П., члены ЦСВ Анашкин Б.Д., Гром Н.П., Демидов В.В., Ильин Г.А., Матюхин Л.И., Сазонов В.Н.,

Салатов К.Х., Супрун В.Н., Тимошин А.А., Фадеев Г.М., Фёдорова Е.М., Целько А.В.

В официальном печатном органе Министерства транспорта РФ газете «Транспорт России» №44 от 31 октября – 6 ноября 2022 года в разделе «Деловой курьер» вышла большая статья «15 лет на службе отрасли», где Объединение «Желдортранс» подводит итоги своей деятельности.

Объединение «Желдортранс» поздравила Заместитель Председателя Правительства РФ Голикова Т.А.

Председатель Роспрофжел Черногаев С.И. выразил Благодарность Объединению «Желдортранс» за развитие социального партнерства, большой вклад в решение социально-экономических вопросов работников железнодорожного транспорта и в связи с 15-летием.

Поздравление Объединению «Желдортранс» поступило от Президента РСПП Шохина А.Н., Генерального директора ОАО «РЖД» Белозёрова О.В., Министра транспорта РФ Савельева В.Г., Министерства труда и социальной защиты населения РФ.

На сегодня, за пятнадцать лет деятельности Объединения «Желдортранс», с его участием заключено 6 Отраслевых Соглашений, которые распространяются более чем на миллион работников организаций железнодорожного транспорта и более полумиллиона ветеранов отрасли.

В апреле 2022 года в № 4 журнала «Локомотив» опубликована моя статья «Локомотивное депо Москва-Пассажирская-Курская: история, события, люди» о 155-летию депо, которое в связи с реконструкцией Курского вокзала было закрыто.

22 сентября 2022 года в семье внука Хайрулина Руслана и его жены Алины родился правнук Даниил Хайрулин.

5 октября 2022 года во Дворце бракосочетания №1 г. Москвы мы с женой Жуковой Верой Александровной торжественно отметили золотой юбилей – 50 лет супружеской жизни. Именно в этом Дворце 5 октября 1972 года состоялось наше бракосочетание. Руководитель Дворца Филина Е.С. поздравила нас с прекрасным и дорогим сердцу праздником, выразила благодарность, что в России есть такая дружная семья, являющаяся достойным примером многим другим супружеским парам.

Пожелала доброго здоровья, счастья, благополучия, чтобы семейный очаг, зажженный нами, согревал наших родных и друзей. От Мэра г. Москвы Собянина С.С. нам вручили памятный адрес: «От имени Правительства Москвы и от себя лично поздравляю Вас с золотым юбилеем семейной жизни. Желаю на долгие годы сохранить счастливый семейный очаг, доброе здоровье и душевный оптимизм!».

Глава управы района Люблино г. Москвы Алексей Петрович Бирюков организовал теплый, торжественный вечер, несмотря на занятость, лично поздравил, вручил памятный адрес, наградил ценными подарками семейные пары-юбиляры, отметившие золотую свадьбу, а также 55, 60 лет совместной супружеской жизни. Юбиляры входили в зал под свадебный марш Ф. Мендельсона, ведущий Владимир объявлял фамилии, имя, отчество семейной пары, в том числе семья Жуковых Олега Георгиевича и Веры Александровны, отметившую 5 октября 50 лет супружеской жизни.

В поздравительном адресе юбилярам супружеской жизни сказано:

«Вы прожили в любви и согласии много лет. Вместе, рука об руку прошли через все испытания и трудности, которые выпали на Вашу долю.

И, несмотря на сложные жизненные бури, сумели сохранить взаимную любовь, уважение, преданность, вырастить достойных детей.

От всего сердца желаю Вам в этот торжественный день благополучия, душевной молодости, крепкого здоровья и счастливой жизни в окружении детей, внуков, правнуков.

Пусть каждый день Вашей жизни будет таким же светлым, как, этот праздничный день и всегда согреет теплом и любовью близких Вам людей».

Вместе с Главой управы Люблино поздравил и вручал ценные подарки (двухспальные комплекты белья) Глава муниципального округа Люблино Багаутдинов Руслан Харисович.

Ведущий попросил семейные пары поделиться секретом долгой совместной супружеской жизни. Большинство отметили терпение, верность, любовь, семейные ценности и традиции, совместное преодоление трудностей, радость рождения детей, внуков. Это были золотые годы нашей жизни. Юбиляры рассказывали стихи, пели песни, танцевали, благодарили руководство района и всех причастных за прекрасно организованный вечер, за теплоту общения, за праздник души. Это будет для всех юбиляров прелестным воспоминанием, а для молодежи примером для подражания построения семейной жизни в мире и согласии. Расставаясь друг с другом, все пожелали встречи на следующем юбилее. Так держать Управа Люблино!

7 декабря 2022 года в интернет-газете «Мое Люблино» вышел материал с фотографией «Супруги Жуковы из района Люблино отпраздновали Золотой юбилей своей семьи».

Закончив свою трудовую деятельность в 2016 году в Объединении «Желдортранс», я продолжаю держать с ними связь, они приглашают на свои общие собрания, торжественные мероприятия по случаю 10-летия и 15-летия со дня образования, на встречу со студентами железнодорожных колледжей, проходящую на Комсомольской площади г. Москвы, с вручением им студенческих и профсоюзных билетов, держу руку на пульсе событий

происходящих в стране, мире, поддерживаю контакты с ЦК Роспрофжел, ОАО «РЖД», Центральным Советом ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта России, коллегами, с кем ранее работал в организациях и на железных дорогах, печатаюсь в производственно-техническом и научно-популярном журнале Локомотив. В №5 за 2023 год был опубликован мой материал «В РЖД отпраздновали общесетевой День машиниста. Празднование Дня машиниста на Московской ж.д.». В декабре 2023 года коллеги из Объединения «Желдортранс» поздравили меня с днем рождения и подарили макет электровоза ЧС-2, на котором я водил машинистом пассажирские поезда, проехав более миллиона километров.

Провожу время с семьей, помогаю детям, внукам, работаю и отдыхаю на даче, посещаю по возможности игры ФК «Локомотив», встречаюсь с коллегами на мероприятиях, посвященных Дню Победы, в ЦДКЖ на концертах, посвященных Дню железнодорожника, Дню пожилого человека, хожу в лес за грибами, на речку, пруд на рыбалку. Смотрел по телевизору в декабре 2023 года IV съезд железнодорожников, на котором выступил Президент России Путин В.В., отметивший достигнутые ОАО «РЖД» высокие результаты в перевозке грузов и пассажиров, строительстве и введении в строй новых объектов инфраструктуры, взаимодействии с регионами и отраслями, вручивший лучшим железнодорожникам награды Родины. В общем, активная семейная жизнь, связанная с железной дорогой, событиями в стране и мире продолжается.

Мне хочется поблагодарить родителей, которые подарили мне жизнь, жену, детей, двоюродных братьев, сестер, друзей, коллег, руководителей, преподавателей, медицинских работников, всех людей нашей большой семьи СССР, России, ряда стран мира, с которыми вместе росли, учились в школе №1142, Московском техникуме железнодорожного транспорта им.Ф.Э.Дзержинского, Высшей школе профсоюзного движения ВЦСПС им. Н.М.Шверника, Академии труда и социальных отношений, служили в Советской Армии, работали на железнодорожном транспорте, Московском энергомеханическом заводе ЦЭ МПС, в Российском профессиональном союзе железнодорожников и транспортных строителей, Пенсионном фонде Российской Федерации, Международной Конфедерации Профсоюзов Железнодорожников, Общероссийском отраслевом объединении работодателей железнодорожного транспорта (Объединении «Желдортранс»), которые встретились на жизненном пути, с кем строились взаимоотношения в коллективах, создавались новые документы, законопроекты, кому мне довелось помочь или мне помогали, подсказывали, как поступить в той либо иной ситуации.

СОДЕРЖАНИЕ



Предисловие.....	3
Глава 1. История создания и жизни семьи	4
Глава 2. Железная дорога, семья, начало.....	36
Глава 3. Железнодорожная закалка, продолжение жизни в профсоюзной семье.....	56
Глава 4. Учёба помогает профессиональной работе, полученные знания расширяют возможности.....	72
Глава 5. Экономика труда повышает уровень работы	84
Глава 6. Новый вызов. Социальное страхование и охрана здоровья трудящихся в ЦК профсоюза железнодорожников и транспортных строителей.....	90
Глава 7. Работа в Пенсионном фонде России ставит новые задачи, повышает требования к уровню знаний	98
Глава 8. Условия труда, специфика работы, жизнь членов семьи, вносят коррективы в судьбу.	125
Глава 9. Работа в профессиональной профсоюзной семье ЦК Роспрофжел над выполнением стоящих задач по социально-экономической защите работников.....	150
Глава 10. «Космический полет» без подготовки.....	164
Глава 11. Работа в Объединении «Желдортранс»	175
Глава 12. Судьба, подарившая встречу с семьями братьев и сестёр, родителями. родственниками спустя много лет.....	179
Глава 13. Вопросы социальной сферы железнодорожного транспорта, стратегии развития, реформирования пенсионного обеспечения остаются в фокусе внимания.	185
Фотографии к книге «Железнодорожная закалка»	210

Жуков О.Г.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЗАКАЛКА

Подписано в печать 14.04.2025 г. Формат 60x90/16
Печать офсетная. Бумага мелованная.

Отпечатано в ООО «Печатный дом «Магистраль»
119530, г. Москва, Очаковское шоссе, д. 32.
Телефон + 7 (499) 704-30-80
Сайт: magistral-print.ru