

Первыми председателями районных организаций ВОИ четверть века назад были не просто люди с активной жизненной позицией, а экс-руководители: вышедшие на пенсию начальники и общественные лидеры. Это были личности, имевшие большой опыт работы с людьми. Хорошо знавшие, с чего начать, как организовать новую структуру, как оформлять и вести документацию, к кому при необходимости можно всегда обратиться за помощью. Среди таких личностей – Николай Тимофеевич Бухарев.

Первый председатель

Инженер-электронщик по профессии, родившийся в 1920 году и всю жизнь трудившийся на благо и процветание Родины, он богат одарен лидерскими качествами. Секретарь комсомольской организации предприятий, член райкома комсомола Советского района, член Горьковского городского комитета ВЛКС, партийный активист – он к моменту создания Всероссийского общества инвалидов имел богатый опыт общественной работы. И когда всеми уважаемому человеку, ему предложили создать и встать во главе первой в городе районной организации ВОИ, он согласился, не раздумывая.

- Сначала нужно было разыскать, собрать воедино и воодушевить людей, – рассказывает Николай Тимофеевич. - Идеи рождались в голове разные, дело обещало быть интересным. В том, насколько оно было важно для общества, убеждать нас не было нужды. Тысячи людей – инвалидов с многими физическими проблемами – остались один на один с собственными нуждами. Я начал работу, как мог и думал.

Офис районного представительства – так сказали бы по сегодняшним временам – открыли на углу улиц Ошарской и Краснофлотской. Открыли не без усилий.

- Пришлось даже обращаться в суд, – вспоминает Николай Тимофеевич. – Принадлежащее району помещение практически пустовало. Однако сначала нам не пошли навстречу и не давали им пользоваться. Известие о том, что

в Горьковской организации общества инвалидов сумели отстоять через суд помещение для людей с ограниченными возможностями, удивило общественность России. Мы гордились тем, что набираем вес и силы.

«На Ошару» сразу стали приходить и молодые, и ветераны. Обсуждали проблемы, занимались творчеством, общались. Большой популярностью пользовались самодельные кружки: читали стихи, танцевали, вышивали. Мы устраивали спортивные соревнования по шашкам и шахматам. Организованный в первый же год хор стали приглашать «на гастроли» по району. Выезжали и за город – на отдых, на встречу со всем интересным. Посещали выставки, ездили в театр. На поездки район давал транспорт. Появились благотворители.



Николай Тимофеевич с супругой Зоей Александровной

это было давно

ности председателя Арзамасской организации ВОИ вынужден был уволиться Ю.И.Обрезкин. Его сменила Александра Николаевна Рыбкина. При ней было создано малое предприятие ООО «ИН-ФО», учредителем которого стала наша организация. Помогла нам в этом Наталья Викторовна Мумладзе, добрый, чуткий, отзывчивый человек, работавшая в то время начальником управления социальной защиты населения г. Арзамаса. Мы многим ей обязаны. Она всегда доброжелательно и внимательно выслушивала наши просьбы и предложения и по возможности помогала решить те или иные проблемы. Сейчас она работает заместителем мэра Арзамаса по социальным вопросам и по-прежнему не отказывает нам в помощи.

Но вскоре А.Н.Рыбкина осталась без заместителя и пригласила меня на эту должность. Это был 1998 год. Основное пожелание – проявлять инициативу. Я согласился. И начал с того, что организовал поездку членов ВОИ в Дивеево на поклонение мощам нашего святого, преподобного Серафима Саровского. В поисках спонсора пришел на одно из предприятий города, и, к моему удивлению, нам практически без лишних разговоров выделили для этой поездки автобус. Впечатление от путешествия у всех было самое восторженное. В это же лето удалось организовать еще одну такую же поездку. И впоследствии это стало своеобразной традицией – вывозить летом свой актив на экскурсию в Дивеево, благо село от Арзамаса недалеко. Забегая вперед скажу, что сегодня многие председатели первичек сами организуют для своих подопечных подобные поездки.

В этом же году, в Декаду инвалидов, мы первый раз организовали выставку творчества людей

с ограниченными физическими возможностями. И это тоже теперь стало традицией.

Примерно в это же время по инициативе члена ВОИ С.А.Молодкина было организовано малое предприятие «Дедал», в которое входили: небольшой цех по производству мебели и парикмахерская. Наша организация стала его учредителем. В парикмахерской членов ВОИ обслуживали со скидкой.

Но где-то в конце 1999-го – начале 2000 года здоровье Александры Николаевны сильно ухудшилось, и ей пришлось уйти в работы. На председательском месте Рыбкину сменила Людмила Ивановна Горожанкина.

К этому времени произошло разделение организации на две: городскую и районную. И, как показало время, это было правильное решение. Председателем Арзамасской районной организации ВОИ был избран Юрий Яковлевич Буренков.

В роли председателя Людмила Ивановна Горожанкина показала себя энергичным, инициативным и требовательным руководителем. И первое, что она сделала, – «выбила» средства на ремонт помещения городской организации. И хотя ремонт длился довольно долго, зато после в помещении было приятно прийти. Руководство местного машиностроительного завода подарило нам в офис мебель: шкафы, столы, стулья.

Далее Людмила Ивановна наладила четкий график проведения заседаний правления, регулярные встречи председателей первичек, на которых ставились конкретные задачи. С законодательной и исполнительной властями города были установлены добрые, деловые отношения. Умело работает наш председатель и со спонсорами. В организации появилась молодежная

Николай Тимофеевич оставался председателем три выборных периода – почти 17 лет. За это время помощь в лечении, отдыхе, в решении материальных вопросов получили сотни человек.

В 2006 году семья Бухаревых переехала на другую сторону Волги, сегодня Николай Тимофеевич и его супруга Зоя Александровна, с которой они вместе уже 57 лет, – жители Московского района. Члены советского ВОИ просили своего председателя остаться на общественном посту. Но он решил, что пора на отдых, да и ездить за реку для пожилого человека уже далековато: «Буду теперь помогать зареченцам!»

- К сожалению, на новом месте с территориальной районной организацией у меня лишь был один единственный контакт, – сетует Николай Тимофеевич. - Пришла как-то девушка с ведомостью: «Заплатите членские взносы в общество инвалидов за этот год!» Я, конечно, заплатил. Больше никто к нам не приходил...

Они, конечно, с супругой не одни. Есть любимые дочь, внук, правнучек. Звонят бывшие соседи – добрые друзья. Навещают соратники из общества инвалидов Советского района. Жизнь продолжается. Большая, богатая на события жизнь двух нижегородцев, вложивших много сил в развитие инвалидного сообщества.

Иди впереди поездов!

Две тысячи членов общества инвалидов – далеко не каждый председатель районной организации руководит «такой слаженной махиной». А Борис Николаевич Багинскому довелось. Через год после его вступления в ВОИ общее собрание канавинцев единодушно выдвинуло его во главу своей организации. Шесть лет он был ее передсмотрящим.

Хотя передсмотрящим Борис Николаевич был, по сути сказать, всю жизнь. Родился он на Украине около Житомира. Жизнь в разные периоды истории нашего государства была такой непростой, что даже в тех хлебных краях простым людям нечего было есть. Боре исполнилось пять лет, когда семья в 1933 году вынуждена была двинуться в центр России, чтобы не умереть с голоду. В Калининской области решили остановиться на станции Леонтьево. Недалеко отсюда в Красном мае работал стеклозавод, вокруг которого собирались рабочие с семьями. Отсюда отец и старший брат, которому к началу войны исполнилось 16 лет, ушли на фронт. Не вернулись ни тот, ни другой. За мужика в деревенском хозяйстве остался Боря. Конечно, держали корову. Сенокосные луга, на которых мальчик, потом юноша, а после взрослый молодой человек проводил всю травяную пору, снятся Борису Николаевичу до сих пор.

В осень после десятилетки он поступил в Ленинградский институт железнодорожного транспорта на специальность «Организация и движение поездов». Несмотря на бои, занятия шли по полной программе. Жили в общежитии на Седьмой Красноармейской улице, кормились в институтской столовой. Борис Николаевич вспоминает, что питание у студентов было очень скромным. Но вот что его поразило – это горы апельсинов и мандаринов на всех магазинных прилавках. Пацаны, конечно, заморский фрукт покупали – был он на удивление дешев. Объяснялось все просто. Студентом Борис стал в первую осень после снятия блокады. Чтобы отходить умирающих от истощения блокадников, в первую очередь по дороге жизни везли фрукты.

Перед окончанием института было «распределение» – выпускников назначали на те станции, где не хватало специалистов. Однако к мнению самих молодых инженеров тоже прислушивались. Борис Багинский и его друг Серафим Рой – они пять лет прожили в одной комнате общежития – размечтались о Сахалине. Край земли, богатая природа, невиданный доселе мальчишками океан... Романтика!

А когда посмотрели список заявок на специалистов с разных магистралей, то поняли, что только Сахалинская дорога про потребность в кадрах написала: «Без ограничений». Призадумались. Целую ночь обсуждали, что в жизни важнее: романтика или возможность работать в большом слаженном коллективе хорошей профессиональной школы. Трезво смотря на жизнь деревенские парни (Серафим Рой тоже с небольшой станцией, его Боровинка находится под Москвой) выбрали в конце концов второй вариант. Их направили на Горьковскую железную дорогу.

Карьера Бориса началась с должности дежурного по путям, очень скоро его перевели дежурным по станции Лянгаосово. Потом повысили до поездного диспетчера в Кирове. Диспетчер на железной дороге – это тот человек, кто организует пропуск поездов.

Это только кажется, что составы с грузом или пассажирские поезда как вышли каждый со своей станции, так приставляются друг к другу на рельсах, как автомобили на трассе. На станции остановился высадить посадить пассажиров или разгрузить – погрузить вагон – остальные поезда подождут вдалеке, поспыхивая паровой трубой, заглушив дизель или аккуратно сложив электрические дуги – усики.

Реально же обычный пассажир, садясь в поезд, даже не догадывается, сколько человек будет обеспечивать его путешествие. В Центре управления перевозками в буквальном смысле следят за каждым не то что бы поездом – вагоном...

Ведь железная дорога – это миллионы километров путей, и не всегда в две узкие ниточки: «по правой паре рельсов – туда, по левой – обратно». На станциях входная и выходная горловины mnoжат рельсы до солидного числа. И по каждому такому пути одновременно могут в правую сторону идти по полдюжины по-

ездов с грузами и людьми. Точно так же, впрочем, как в левую. Чтобы они не столкнулись, каждому поезду диспетчер прокладывает свой маршрут. Направлять на нужные рельсы – это и есть его работа. Поездный диспетчер не просто руководит движением поездов на своем участке, он единолично распоряжается движением. Его приказы подлежат безостановочному выполнению дежурными по станциям, машинистами, главными кондукторами сборных поездов. Для контактов у него есть специальная селекторная телефонная связь с любым включенным в линию пунктом, радиосвязь с любым машинистом.

- При опоздании поездов диспетчеру в короткое время требуется решать сложные многовариантные задачи, – рассказывает Борис Николаевич. - Чтобы достичь хороших результатов, нужно постоянно «идти впереди поездов», планируя порядок их пропуска. При этом важно уметь предвидеть эксплуатационные события: скрещения, обгоны, задержки поездов.

К примеру, наибольший расход электроэнергии происходит при движении тяжеловесного поезда по затяжному подъему. Поэтому нельзя допускать одновременного нахождения на нем нескольких поездов одного направления. И наоборот, на такой подъем одновременно можно направить встречные поезда. Тогда дополнительный расход электроэнергии движущегося на подъем тяжеловеса компенсировался за счет торможения поезда, следующего на спуск.

Эмоциональная устойчивость, выносливость, усидчивость, пунктуальность, наблюдательность, быстрая реакция, организованность, собранность – перечень качеств, требующихся от поездного диспетчера на рабочем месте, весьма велик.

Что уж говорить о дорожном диспетчере – человеке, который стоит во главе всех поездных и контролирует их работу! А Борис Николаевич долгие годы – до самой пенсии занимал эту очень ответственную должность, заслужил звание «Почетный работник Горьковской железной дороги».

Работа работой, но жизнь берет свое. Именно здесь, на самом ответственном участке деятельности дороги, встретились два любящих сердца. Нона Александровна – тоже инженер – железнодорожник. Борису Николаевичу приглянулась за скромность и нежный румянец. А он ей – за серьезность и надежность. «Красивая пара» - так всегда говорили о них.

На пенсию Борис Николаевич ушел в 1987 году. Инвалидность получил после того, как по трагической случайности потерял ногу. На просьбу вспомнить о самых необычных ситуациях своего председательства в Канавинской районной организации, поделился действительно необычными воспоминаниями. Они связаны с благотворительностью. Оказывается, бизнесмен Андрей Клементьев не раз помогал инвалидам, имевшим судимость.

- Он вызвал меня сам, – рассказал Борис Николаевич. - Я тогда написал список из нескольких десятков человек. Среди ветеранов действительно были такие, кто в известные времена пострадал то по ложному доносу, то из-за неосторожной фразы, сказанной на собрании... Выделял нашей организации и просто по несколько тысяч рублей – мы собирали председателей первичек из микрорайонов, вручали деньги наиболее нуждающимся, одиноким...

С особой признательностью Борис Николаевич Багинский вспоминает руководителя Нижегородского областного ВОИ Ивана Васильевича Савенкова:

- Внимательный к людям, трудолюбивый, каждый день с утра его можно было застать на месте, чтобы решить неотложное дело. Отвечал на все наши вопросы, когда было нужно – помогал или присылал инструкторов.

Дух Бориса Николаевича Багинского крепко и в нынешние 86 лет. Бодрости и здоровья вам, уважаемый передсмотрящий!

**Материалы подготовила
Анна ЖАДОВА**