

Элма Мустонен

**Homo proponit,
sed Deus disponit**

Elma Mustonen



Элма Мустонен / Elma Mustonen
Homo proponit, sed Deus disponit

Trükitud KatariinaPrindis, Tallinn 2020



В какой-то момент моей жизни – уже достаточно давно – у меня возникло желание поделиться со своими детьми и внуками историей нашей семьи, написать о себе и о родителях, рассказать, кто мы и откуда родом. Сейчас я уже довольно зрелый, состоявшийся и, полагаю, расцветший как личность человек, познавший красоту православия. То, что Господь Бог вошел в мою жизнь, считаю чудом и милостью, проявленной ко мне, грешной и недостойной. Сознавая это, прошу Его помощи и берусь за этот труд.





Элма (Мария) Мустонен

Меня зовут Элма (Мария) Тобиасовна Мустонен. Родилась я 23 августа 1948 года в селе Вторая Николаевка Мариинского района Кемеровской области. Там я жила до 1950 года, после чего более 60 лет не видела этих мест. Лишь в 2013 году мне посчастливилось вновь, вместе с братом Владимиром и его супругой Алиан, побывать на своей родине, но об этом я расскажу чуть позже. А сейчас обо всем по порядку.



Глава 1

Мои прапородители

Дедушка по маминой линии, Андрей Михайлович Симпсон, 1884 года рождения, эстонец, родился в Лифляндской губернии (после 1917 года – Эстляндская), в Юрьевском (Тартуском) уезде. По профессии он был землеустроитель, хотя своего собственного надела у него не было. Предположительно в 1907 году дедушка по Столыпинской реформе отправился в Сибирь осваивать новые земли (напомню, Эстония тогда была частью Российской империи) и там занимался крестьянским трудом (хлебопашеством), имел свой хутор и зажиточное хозяйство в селе Мальковка Мариинского района.

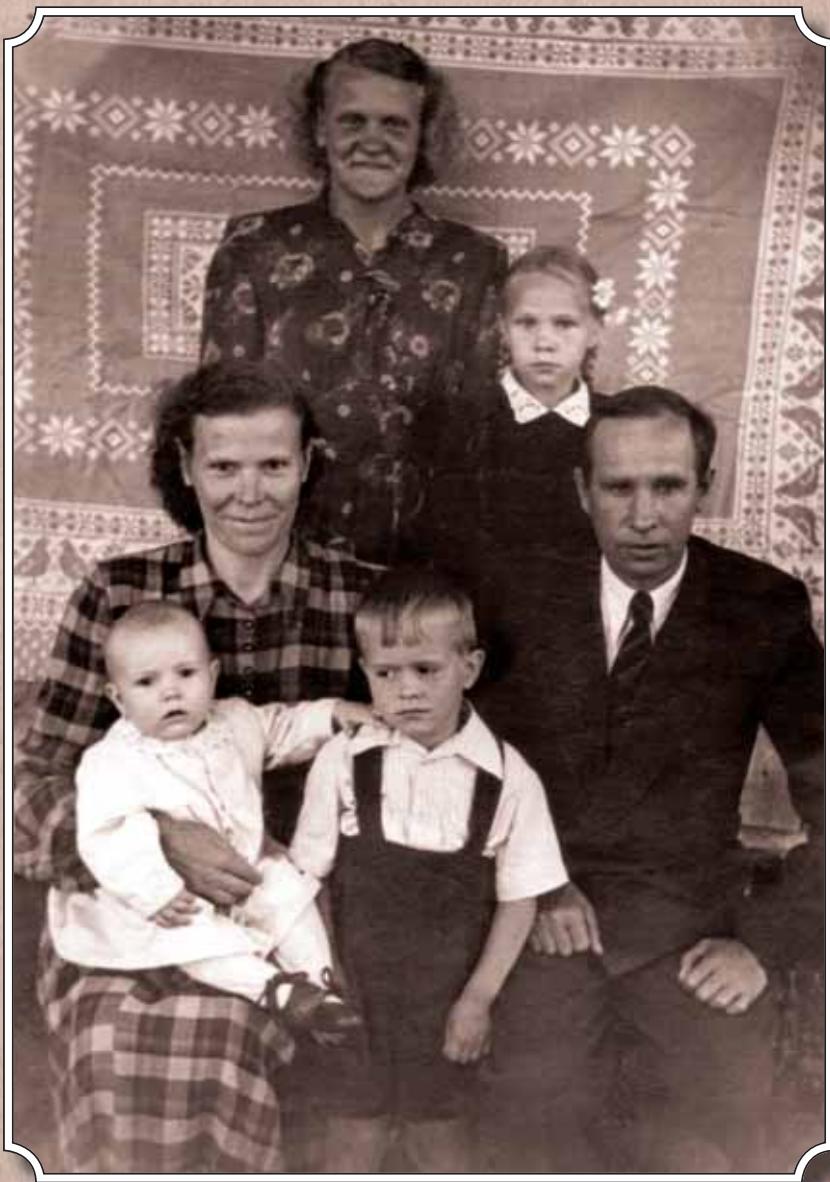
До станции Мариинск дедушка вместе с другими переселенцами ехал поездом. Известно, что вместе с ним в Сибирь приехали его младший брат Александр Симпсон (1897 г.р.) и сестра Елена Симпсон (в замужестве Юхансон, 1894 г.р.). В двенадцати километрах от города эстонцы облюбовали место, построили землянки и намеревались остаться на этом участке, но воспротивилось полицейское начальство, запретив самовольно захватывать царские земли. И тогда за них вступился местный кулак Мальков, заимка которого находилась неподалеку. Он убедил местные власти разрешить приезжим остаться на облюбованной ими поляне и взял их под свою опеку, помогая с приобретением необходимых для строительства материалов, гвоздей и пр. Переселенцы в знак благодарности за такую заботу назвали свое поселение Мальковка.

Дерево – основной строительный материал – было буквально под рукой. Из добротного, вечного кедра дед построил дом и хозяйствственные сооружения. В Мальковке в основном селились выходцы из Эстонии и Белоруссии. Но если белорусы строили свои дома прямо по обеим сторонам улицы, то эстонцы селились в отдалении друг от друга, хуторами.

На раскорчеванных землях выращивали рожь, ячмень, пшеницу, картофель, разные овощи. Земля была очень плодородной, настоящим черноземом, поэтому урожай собирали рекордные. Разводили домашнюю птицу и скот: лошадей, коров, овец, свиней, кур, гусей и уток. Деревню окружала богатая дарами природы тайга. На зиму запасались кедровыми орехами, лесными ягодами и грибами. Реки Кия и Антибес были полны рыбы.

В 1910 году в Мальковке проживало уже 36 эстонских семей. Одним словом, трудились хорошо и жили в достатке и счастливо.

Андрей Михайлович женился на вдове Елене Карловне Циркель (1895 г.р.). В браке у них родилось трое детей: дочери Саломония (моя мама, 1920 г.р.)



Семейная фотография: мама, папа и Володя (сидят), Анатолий и мы с сестрой Зинаидой (на заднем плане), 1956 год



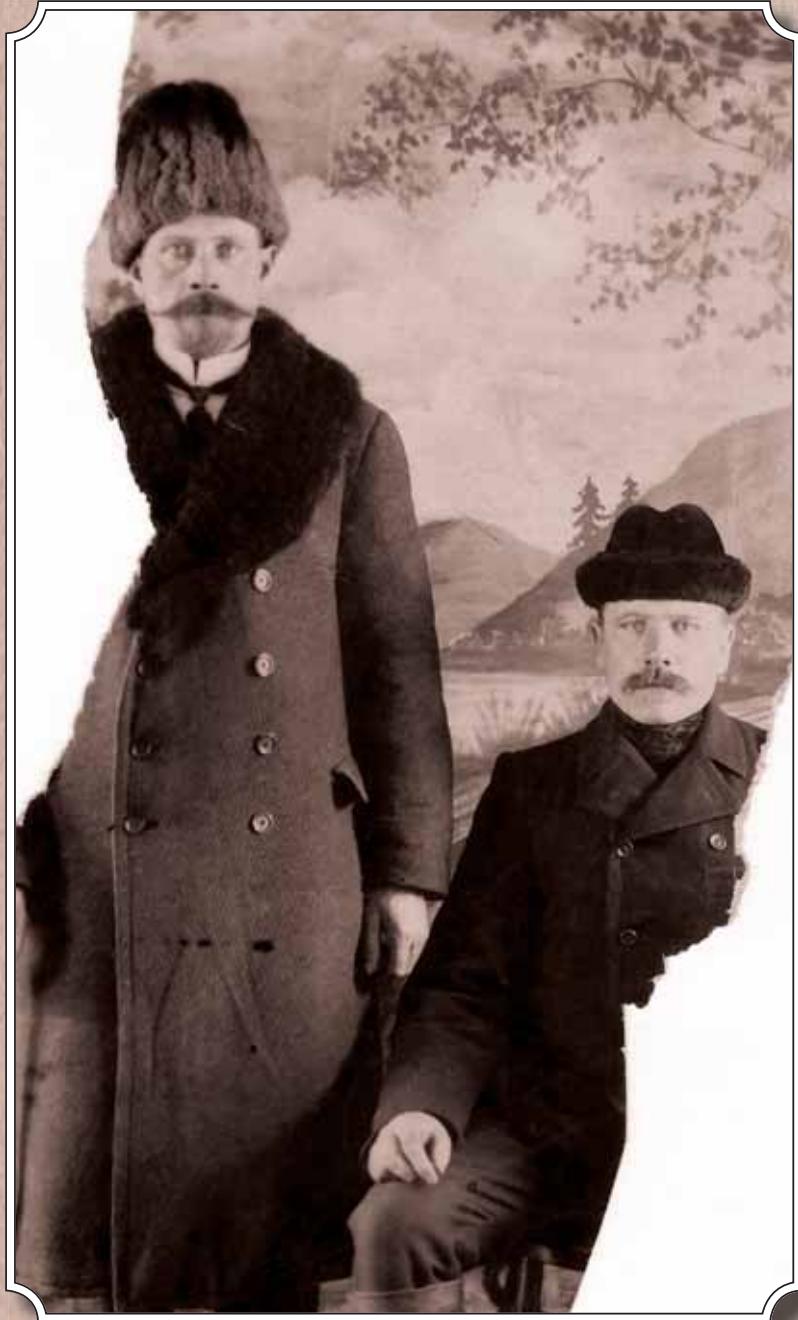
Дедушка Андрей Симпсон до отъезда в Сибирь,
фотография сделана в Петербурге в 1905 году



Первые землянки переселенцев в Сибири



В 1910 году в Мальковке проживало уже 36 эстонских семей



Дедушка Андрей (стоит) предположительно с братом Александром,
фото сделано в Томске в 1913 году



и Леонида (1923 г.р.) и сын Афанасий (1934 г.р.), который умер в еще младенчестве. Мама рассказывала, что в это время была весна, ярко светило солнце, а в Сибири весна хотя и быстротечная, но тёплая. Мальчика перед летом постригли «под ноль», он гулял с непокрытой головой и получил солнечный удар. Также с ними проживал до своего совершеннолетия сын бабушки от первого брака Аральд Циркель.

Хорошая жизнь продолжалась до того момента, пока советская власть не начала создавать колхозы. В 1930 г. в Мальковке был организован колхоз «Вапрус» (эст. «Доблесть»). Людей вынуждали отказаться от своей собственности – земли и скота – и передать её в общее пользование. Многие отказались – тут-то и начались их беды. Избы заставили сташить поближе друг к другу, отчего они перестали быть такими теплыми, как вновь построенные. Скот пришлось передать в собственность колхоза и согнать в общий сарай.

Дедушка Андрей был противником коллективизации, понимал всю ущербность этой затеи. Тот, кто много работал и умел хозяйствовать, имел больше обработанной земли и больше скота. А тот, кто о хозяйстве не радел, жил беднее. В колхозе же всё уравнивалось, и все могли пользоваться общим добром на одинаковых условиях. По рассказам бабушки, у них с дедом на почве коллективизации произошли разногласия: она сама была в целом не против новшества, надела красную косынку и решила гнать скот в общий коровник.

Деду пришлось разделить семейную собственность, и свою корову отдавать он отказался. Но власть душила единоличников растущими налогами и поборами, поэтому вскоре пришлось и дедушке вступить в колхоз «Вапрус». Там он работал вплоть до своего ареста.

Арестовали дедушку 3 декабря 1937 года. Бабушка и мама подробно вспоминали этот день в своих рассказах.

Морозным декабрьским утром к ним в дом пришли незнакомые люди, представившиеся сотрудниками Мариинского районного отделения НКВД (Объединенное Государственное политическое управление по Западно-Сибирскому краю, ОГПУ по ЗСК), и провели обыск. Дедушку забрали и поместили в Мариинскую тюрьму. Обыск и арест проводил инспектор Мариинского районного НКВД А. Суханов. В качестве понятого при аресте присутствовал сосед Юхан Юрьевич Фридрихсон, который ровно через неделю, 10 декабря, также был арестован и проходил по тому же делу.

Обыск проводился тщательно, в доме перевернули все вверх дном, но никаких улик, которые подтверждали бы причастность деда к «участию в диверсионно-повстанческой эстонской организации, созданной по заданию зарубежных разведывательных органов», не обнаружили. По словам бабушки Елены, забрали то, что нашли: Библию и другие религиозные книги, а также золотые десятирублевые монеты, которые хранил дедушка – по одной для каждого из своих детей. В протоколе обыска никаких отметок об изъятии этих вещей сделано не было.



В колхозе «Вапrus» появились первые трактора

Бабушка собрала для деда смену белья и теплые вещи. Но дедушка не хотел их брать – был уверен, что его допросят и отпустят.

Моя мама к тому времени была уже замужем и жила в семье мужа. Она рассказывала, что, узнав об аресте, прибежала в родительский дом, но отца уже не застала. После обыска в доме был страшный беспорядок, вещи разбросаны, а бабушка с сестрой Леонидой сидели и плакали от постигшего их горя.

По постановлению Комиссии НКВД и Прокурора СССР от 9 января 1938 года дедушка был приговорен к высшей мере наказания и расстрелян.

На основании Указа Президиума Верховного Совета СССР от 7 августа 1957 года дело Симпсона Андрея Михайловича было признано сфабрикованным, а сам он оправдан посмертно. Бабушка Елена еще при жизни, в начале 60-х, получила об этом официальное извещение. К сожалению, оно не сохранилось, хотя бабушка в это время жила уже у нас в Эстонии.

В 2010 году я направила запрос в Управление ФСБ РФ по Кемеровской области с просьбой предоставить мне возможность ознакомиться с материалами уголовного дела в отношении Симпсона А. М. Дело было выслано в Управление ФСБ России по Псковской области 30 сентября 2010, где я и смогла его увидеть. Мне были переданы копии тех страниц, которые непосредственно касались моего деда. Так я получила подтверждение тому, о чем рассказывали мне мои бабушка и мама.



Семейная фотография: дедушка Андрей, рядом с ним тётя Леонида,
чуть позади мама и справа сидит бабушка Елена.
Незадолго до дедушкиного ареста, 1936 год

С П Р А В К А

Проходящий по следственному делу № Числ арестован

Смирнов Анатолий Михайлович

постановлением НКВД СССР от 9 1938 г. пр. № 26
осужден к Всич - вассищему. Приговор приведен
в исполнение 24 1938.

У Ст. Оперуполномоченный 1 О/Отд. УНКВД НОО
Мл. Лейтенант Госбезопасности -
МИХАЕЛОВ/. Смирнов
24 август 1940 г.
г. Новосибирск.

На основании изложенного и руководствуясь Указом Прези-
дента Верховного Совета СССР от 7 августа 1957 года, Военный три-
бунал СССР -

О П Р Е Д Е Л И Л:

Постановление Комиссии НКВД и Прокурора СССР от 9 янва-
ря 1938 года в отношении:

- I. АГИРА Яна Карловича, 2. ЗРЛЫХА Александра Андреевича,
3. НЕЛЬЧАСА Михаила Игнатьевича, 4. ИСТСА Осипа Георгиевича, ч.,
5. КЕЛДАЯ Карла Николаевича, 6. КРААВА Яна Николаевича,
7. ВЕРДЕРА Яна Орьевича, 8. ПЕЛЕРА Андрея Адамовича,
9. ФРИДРИХСА Иогана Орьевича, 10. ИКОВА Петра Савельевича,
11. ШАПАРСА Иллариона Ивановича, 12. КИРНА Генриха Геновича,
13. ШАПАРСА Александра Иллариони- 14. ОРКИНА Петра Ивановича,
чича. 15. БЕСТУГИНА Кузьмы Николаевича,
16. НИКТОРА Евгения Ивановича, 17. СИМПСОНА Андрея Михайловича,
17. ФРИДРИХСА Ангюста Ивановича, 18. СИМПСОНА Андрия Михайловича,
19. ЗРЛЫХА Адольфа Францевича / в некоторых документах - Франциевич /,
20. ИКОВА Петра Николаевича и постановление Особого Совещания при
НКВД СССР от 10 января 1938 года в отношении

II. ТУНЕКЕНЕ Яна Кондратьевича - отменить, а дело дальнейшим
исполнением в уголовном порядке прократить, в силу ст. 4 п. 5
УПССР за отсутствием состава преступления.

Подлинное за подлинники подписано.

Юрий Член Военного трибунала СССР
по военным преступлениям

Сверки:

№ 5 экз.
в наряд

Смирнов/Михайлов

Смирнов

Копия справки о расстреле дедушки Андрея
и определение №.817 Военного трибунала Сибирского военного округа
от 27 августа 1957 года о посмертной его реабилитации



Дедушка Андрей был глубоко верующим человеком, служил в церкви, крестил своих детей, нарекая их по святым. В анкете арестованного в графе «Социальное происхождение» записано: «Крестьянин эстонской национальности, имеет собственный хутор, служитель религиозных обрядов». В протоколе допроса от 7 декабря 1937 года в такой же графе значится: «Из зажиточных крестьян, с 1912 по 1915 год временно служил эстонским попом с. Мальковка». В протоколе допроса от 10 декабря 1937 года записано: «Симпсон Андрей Михайлович, 1884 года рождения, уроженец Эстонии Лифляндской губ. Юрьевского уезда. Эстонец, гр-н СССР, в партиях не состоял. С низшим образованием, ранее был эстонским пастырем (попом), лишился избирательных прав в 1929-30 гг.».

Протоколов допроса в деле два. К делу приложена справка о том, что проходящий по следственному делу №43627 арестованный Симпсон Андрей Михайлович постановлением НКВД СССР от 9 января 1938 г. Пр.нр.28 осужден к ВМН – расстрелу. Приговор приведен в исполнение 27 января 1938 г. На все про все чуть меньше двух месяцев. Дедушке было 53 года.

В деле есть запись о том, что допрошенные в 1956-57 годах в ходе проверки фактов по данному процессу бывшие сотрудники Мариинского НКВД Шахов и Дубинин подтвердили факт массовой фальсификации следственных дел в отношении эстонцев, имевшей место в 1937-38 годах в Мариинском РО НКВД. За «нарушение социалистической законности» Шахов еще в 1938 году был приговорен к 7 годам лишения свободы с отбыванием этого срока в ИТЛ.

Кроме дедушки по тому же сфабрикованному делу проходили еще 20 жителей Мальковки, все они работали в колхозе «Вапрус» и все были расстреляны.

Брат дедушки Александр Михайлович Симпсон был также расстрелян в 1939 году. Во время поездки в Сибирь нам посчастливилось познакомиться с семьей его сына – Карла Александровича Симпсона.

Самого Карла Александровича уже нет в живых. Похоронен он на местном кладбище, которое мы посетили во время нашей поездки и поклонились его могилке. Супруга его, Пелагея Ефимовна Симпсон (родом из белорусской общины деревни Мальковка) проживает в Мариинске вместе с дочерью, Любовью Карловной Останиной (в девичестве Симпсон), по адресу ул. Центральная, дом 21, кв.1.

Пелагея Ефимовна было в момент нашего знакомства крепко за 90, но природа наградила ее отличной памятью. Она хорошо помнила мою маму – Сальме, как звали её на эстонский манер. Рассказала, как они во время войны вместе трудились на сплаве леса по реке Кия. Как очень уставали, но все равно, вечером собирались вместе, чтобы попеть и потанцевать под гармошку. Только заиграет гармонь – усталость тут же проходит!

Люба рассказала, что у неё есть еще два брата и сестра. Один из братьев, Александр Карлович Симпсон, сейчас проживает в Иркутске, работает (или работал) на Иркутском авиационном заводе (ИАЗ). Вместе со своим



сыном Егором Александровичем Симпсоном они составили родословную своей семьи. Второй брат, Николай Карлович Симпсон, и сестра Мария Карловна Болотская (в девичестве Симпсон) также живут в Сибири.

О дальнейшей судьбе сестры дедушки Андрея, Елены Михайловны, никаких сведений, к сожалению, нет.

Моя бабушка по маме, в девичестве Елена Карловна Леппик, родилась в 1895 году в Пайдеском уезде Эстляндской губернии. Приняла лютеранскую веру и прошла конфирмацию в Пайдеской лютеранской церкви, затем по приглашению родственников переехала в Ревель (Таллинн) и работала продавцом в их семейной лавке. В это время она вышла замуж за Хуго Циркеля.

Молодая семья в 1914-15 годах уехала в Сибирь и поселилась в селе Мальковка у своих знакомых, переселенцев из Эстонии более раннего времени. В Мальковке у них родился первенец Аральд Циркель. Еще по дороге в Сибирь Хуго простудился и заболел туберкулезом. Бабушка продала все ценные вещи, которые привезла из Эстонии, потратив все деньги на лечение мужа. Однако спасти его не удалось, и вскоре после приезда в Сибирь он умер.

Бабушка осталась совсем молодой вдовой с ребенком на руках. Тут к ней и посватался зажиточный крестьянин Андрей Михайлович Симпсон, который был на одиннадцать лет её старше. Жить на селе и вести хозяйство без мужских рук было трудно. Трудно было и одной растить сына, и бабушка ответила согласием на это предложение. Жили они счастливо, в браке у них родились трое детей: Саломония, Леонида и Афанасий.

После того, как в 1950 году мама переехала с семьёй в Эстонию, бабушка осталась в Мальковке одна. Старший сын Аральд выучился на тракториста и работал в районной МТС (машинно-тракторная станция). Женился и жил отдельно со своей семьёй.

Младшая дочь Леонида вышла замуж и проживала в городе Мариинске по адресу ул. Тургеневская, дом 8, кв.5. Муж Леониды (его фамилия – Кинг) работал в системе охраны Сиблага, в Мариинской тюрьме. Позже бабушка переехала жить к своей младшей дочери. К тому времени у Леониды было уже двое сыновей, а всего у неё родились четверо детей: трое мальчиков и младшая дочка Светлана. Бабушка помогала дочери растить детей и управляться с домашним хозяйством.

После того, как дети подросли, бабушка Елена решила вернуться на свою историческую родину, в Эстонию. Приехала она к нам в 1967 году, и моя сестра Зинаида взяла её жить в свою семью. Условия проживания у неё были лучше, чем у мамы, и она даже смогла предложить бабушке отдельную комнату.

Вместе со своим мужем Альбертом Пийипом сестра жила тогда в центральной усадьбе совхоза Выхма в деревне Кахала. Ей тоже нужна была помочь, так как у неё уже родился маленький Айн и вскоре появился Айвар. У бабушки был большой опыт и желание заниматься с детьми, она им много читала, рассказывала истории и сказки. Бабушка Елена вообще была очень



В гостях у Любы Симпсон



Пелагея Ефимовна Симпсон



Бабушка Елена с семьёй дочери Леониды



Бабушка Елена
перед приездом
из Сибири
в Эстонию



читающим человеком. Почти до 80 лет читала без очков. Умерла она, окруженнная своими близкими, в 1974 году и была похоронена в Суре-Яани. Это было наше первое семейное захоронение на этом кладбище.

Мои прародители по линии отца.

Дедушка Андрей Иванович Мустонен родился в 1881 году, бабушка Мария Ильинична Мустонен (до замужества Сярки) родилась в 1883 году. Местом их рождения была ингерманландская деревня Метсапирти в поместье Шапки (Хаттула) Шлиссельбургского уезда Санкт-Петербургской губернии. В переводе с финского языка Метсапирти означает Лесная избушка. Затем деревню стали называть на русский манер Нечеперть.

Первое упоминание об этом поселении относится к 1500 году. По переписи населения 1882 года в деревне было 29 дворов, проживало 37 семей, 110 мужчин и 119 женщин. Деревня была владельческой: земля находилась в собственности крестьян. В Нечеперти существовала земская школа с трехлетним обучением, при ней работала библиотека. Учеба велась на родном финском языке. В 1939 году школы для национальных меньшинств в Ленинградской области были закрыты, обучение перевели на русский язык.

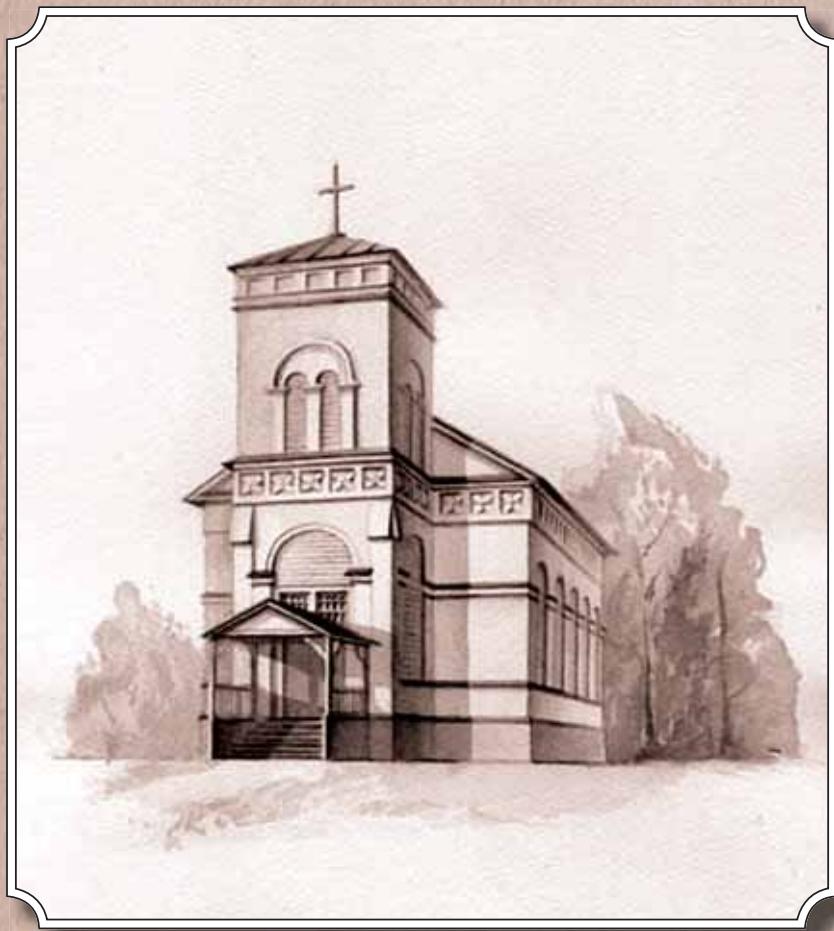
Молиться, креститься и отпевать умерших жители деревни ходили в Шапки, в кирху Святого Иакова прихода Ярвисаари (*Järvisaari*), относящейся к Евангелическо-лютеранской церкви Ингрии. Кирха была построена и освящена в 1846 году. Закрыли ее 13 марта 1938 года, а в войну, в 1944 году, она сгорела.

Деревня Нечеперть была приписана к этому приходу. Сохранились списки прихожан, среди которых числились семьи моих родственников с фамилиями Мустонен, Сярки, Вайнонен. Шапки находились в 17 км от Нечеперти. По рассказам бабушки, ходили туда пешком вдоль реки Иголинка. Шли босиком – обувь берегли, и только при входе в церковь обувались.

Во время Великой Отечественной войны в период с 1 сентября 1941 года по 23 января 1944 года деревня была оккупирована немцами. В 1943 году фашисты стали выселять местных жителей из 50-километровой фронтовой зоны вокруг Ленинграда. До деревни Нечеперть от города было 60 километров. Ее жители (финны) были вывезены в Финляндию, в том числе и дедушка с бабушкой.

Переселение финнов-ингерманландцев осуществлялась через концентрационный лагерь в эстонском поселке Клоога. В Эстонии за время войны осело около трех тысяч ингерманландцев – не все уезжали в Финляндию. Мои дедушка с бабушкой уехали вместе с детьми: дочерью Елизаветой (в замужестве Вайнонен), внучкой Элмой и младшим папиным братом Иваном. В суматохе переселения внучку Элму потеряли, и позже, когда родилась я, в память о ней меня также называли Элмой.

Впоследствии она нашлась: выучилась на врача, жила в Подольске и работала в психиатрической больнице Белые столбы, которую в своей песне прославил Александр Галич. Вышла замуж и в замужестве носила фамилию Сотникова (Сотникова Элма Ивановна). Здесь же родился и жил ее сын Рейно.



*Кирха святого Иакова в деревне Шапки прихода Ярвисаари
и её прихожане*



До конца своих дней с ней проживала и моя тетя Елизавета. Папин брат Иван Мустонен поселился в Карелии, в городе Сегежа. Иван приезжал к нам в гости в Эстонию, а папа ездил к нему. Из Карелии отец привез моей маме в подарок прялку, которой она была бесконечно рада, и пользовалась ею усердно. Сейчас прялка хранится в семье моего брата Владимира.

Отступая, немцы сожгли в деревне Нечеперть все дома. А после войны здесь был устроен лагерь для немецких военнопленных, в котором находились около 120 человек. Немцы построили в деревне бараки для жилья и мостовую из брёвен, связанных между собою проволокой – так называемую «лежнёвку». В 1948 году пленных отправили в Германию.

После того, как было подписано соглашение с Финляндией о возврате граждан Советского Союза на родину, началась депатриация (1945-1947 гг.), и финны-ингерманландцы стали возвращаться. В том числе и морем через эстонские порты. Они знали, что вернуться в свою деревню уже не смогут, да и некуда – дома сгорели.

Им было предложено селиться в Новгородской, Ярославской и Псковской областях, но дедушка с бабушкой самовольно остались в Эстонии. Поселились на хуторе Ронниталу недалеко от города Вильян-



Уборка картофеля в Ронниталу, 1948 год. Дедушка Андрей Иванович рядом с лошадьми, а бабушка Мария Ильинична стоит перед ним



ди (волость Вильянди, уезд Вильяндимаа, сельсовет Вееласке). Дедушка в 1950 году был членом сельскохозяйственной артели «Тёё» («Труд»), где работал конюхом.

Оба они тосковали по своей деревне, и бабушка часто вспоминала, как хорошо им жилось до войны. А вот жизнь в Финляндии им не понравилась. Были они там батраками у богатых хозяев, и относились к ним как к бесплатной рабочей силе: выдали халаты и деревянные башмаки и заставили доить хозяйственных коров. В родной деревне у бабушки с дедушкой было свое собственное богатое хозяйство, и батрацкий труд им, конечно, был не по душе.

После того, как у ингерманландцев появилась возможность вернуться в свои деревни, некоторые семьи стали переезжать обратно в Нечеперть (Сярки, Талика и другие, имён которых я не знаю). По рассказам, вначале жили в бараках, оставленных пленными немцами, затем стали строить свои дома. Но таких семей было немного – уж больно плохими были условия проживания.

Очень далеко находилась центральная усадьба совхоза «Ушаки», в состав которого входила полеводческая бригада деревни. Школа осталась только начальная, да и та позже была закрыта в 1967 году. Вокруг – бездорожье, а до ближайшей железнодорожной станции расстояние 5 километров и т.д. Впоследствии кто-то перевез свои дома в более удобную для проживания деревню Нуурма, ближе к железнодорожной станции, а кто-то просто уехал.

Нечеперть располагалась в очень красивом месте, ее пересекала река Войтоловка, левый приток реки Мги, в том месте, где в неё впадает ручей Иголинка. Через реку был построен добротный деревянный мост, соединяя две части деревни – высокую правобережную и левобережную, низменную. Вода в реке была настолько чистая, что жители использовали её как питьевую. Колодцы практически никто не строил. В реке водились налимы.

Недалеко от деревни, в лесу в сторону бывшей деревни Кантули, сохранилось старинное кладбище. Здесь свой покой в ноябре 1960 года (умерла 15.11.1960) обрела моя бабушка Мария Ильинична Мустонен, которая вскоре после смерти мужа переехала из Вильянди к своему младшему сыну Ивану в Сегежу, а позже вернулась на свою родину в Нечеперть. Дедушка Андрей Иванович Мустонен скончался 14 мая 1951 года и был похоронен на старинном кладбище в Вильянди. Расположение могилы, к сожалению, мне не известно.

Решением Ленинградского облисполкома в августе 1989 года деревня Нечеперть была снята с учёта, а в 1997 году и фактически перестала существовать после того, как ее покинули последние жители. Сейчас в самой деревне не осталось ни одного дома. В сосновом лесу рядом с местом, где она находилась, было создано садоводческое товарищество «Урочище Нечеперть».



Глава 2 Отец

Мой отец Тобиас (Патапий) Андреевич Мустонен родился 13 декабря 1914 года (День ангела – 21 декабря по новому стилю) в деревне Нечеперть Тосненской волости Петроградской губернии (после переименования Петрограда в Ленинград в 1924 году – Ленинградская область). Запись о его рождении и крещении сделана в кирхе Святого Иакова прихода Ярвилаари села Шапки.

Закончил деревенскую школу и поступил в Финско-эстонский сельскохозяйственный техникум Ленинградского Областного Земельного управления во Всеволожске. Днем образования техникума считается 28 февраля 1923 года – дата, когда Петроградским комитетом профессионально-технического образования был утвержден его устав.

Учебное учреждение располагалось в бывшей усадьбе дворянской семьи Всеволожских, расположенной в 25 километрах от Петрограда. Вначале техникум имел одно отделение и готовил зоотехников и животноводов – в основном для работы в Ленинградской области. В 1932 году было открыто отделение овощеводства, выпускавшее агрономов. На это отделение и поступил мой отец.

Недолгое время в период с 1934 по 1937 год техникум назывался Финско-эстонским, и преподавание шло на двух языках: финском и эстонском. Эстонцы, проживавшие в Ленинградской области, имели возможность обучаться на своём родном языке. Вышеназванный техникум папа окончил в 1936 году.

Во время учёбы отец занимался спортом и 17 июня 1935 года был награждён значком и грамотой, успешно сдав нормы ГТО с присвоением звания «Лучший физкультурник СССР» (номер значка 1752686).

В 2013 году техникум отметил свое 90-летие и сегодня продолжает готовить специалистов для сельского хозяйства по шести специальностям. Сейчас он называется «Всеволожский агропромышленный техникум».

После окончания техникума в октябре 1936 года отец был призван на действительную военную службу, признан годным к строевой службе и зачислен в запас второй категории.

Отец рассказывал, что он был участником Советско-финской войны, проходившей в период с 30 ноября 1939 года по 13 марта 1940 года (так называемой Зимней), и служил переводчиком в лыжном батальоне. Отметка об этом в военном билете отсутствует, но сохранилась фотография группы военных лыжников в армейском обмундировании. На этой фотографии есть и мой отец.



Из записи в военном билете следует, что отец участвовал в Советско-финской войне (воевал на Советско-финском фронте в годы ВОВ), которая началась 25 июня 1941 года и закончилась 19 сентября 1944 года. Целью вступления Финляндии в эту войну было стремление вернуть территории, утраченные по итогам Зимней войны.

3 июля 1941 года отец был призван по мобилизации Тосненским РВК Ленинградской области и зачислен стрелком в 217-й строительный батальон. С августа 1944 года по май 1945 года он служил стрелком-переводчиком в отдельном полку связи Карельского фронта. 25 мая 1945 года был переведён в народное хозяйство: его направили на работу в Сибирь. Здесь он трудился на угольных шахтах Кемеровской области – в очень тяжелых условиях, постоянно в воде. Когда у него начал развиваться ревматизм, он самовольно оставил эту работу, за что был осужден на незначительный срок.

После освобождения папу направили на работу в Сусловскую МТС (машинно-тракторную станцию) Мариинского района в Кемеровской области. 22 апреля 1946 года он был назначен участковым агрономом сразу в трех сельсоветах: Мелехинском, Николаевском и Рубинском, где проработал четыре года.

Отец стал наведываться и в этнически близкую для него эстонскую деревню Мальковка, где познакомился с молодой вдовой – моей мамой, Салме Андреевной Виктор (в девичестве Симпсон). Отец много раз и очень подробно рассказывал, как увидел ее среди других девушек и как сразу влюбился. И вот как это было.

Как известно, в Сибири зимы очень холодные, и истопленная баня довольно быстро выстывает. Для того, чтобы все успевали помыться в более-менее подходящих условиях, существовал определенный порядок. Самыми первыми – в еще горячую баню – шли девушки, мылись быстро. Затем наступал черед семейных пар с маленькими детьми, а уже в конце шли одиночные парни.

Будучи вдовой, моя мама с ребенком и сестрой Зинаидой ходила в баню вместе с семейнымиарами. А тридцатидвухлетний папа, считавшийся уже переростком, решил, что тоже будет ходить в баню с семейными. Там-то он впервые и увидел мою маму.

Она была невероятно красивой, глаз не оторвать: высокая, стройная, черноглазая брюнетка с фигурой «как guitarra»! Папа влюбился и сразу посвatalся. Надо сказать, что он не был особым красавцем: небольшого роста (мама выше него на полголовы), рыженький. Но зато очень добрый, веселый, жизнерадостный, словоохотливый человек и хороший рассказчик. Сам он говорил, что решил непременно жениться на маме, чтобы «поправить породу». Без лишней скромности должна сказать, что ему это, несомненно, удалось. Мама дала согласие на брак, они поженились 23 сентября 1946 года и переехали жить в деревню Николаевка.



Папа (справа) на практике перед завершением учёбы в техникуме, 1936 год



Папа во время Зимней финской войны (крайний справа)

ВОЕННЫЙ БИЛЕТ

Серии АИ № 316528

Фамилия Мусатов
 Имя в чине Сержант
 Год рождения 1914
 Личная медаль Красной Армии
 - Виды Солдат - должность Солдат
 - Родина СССР - место службы СССР
 - Политическая партия КПСС - политическая организация КПСС



Киевский архив 24 марта
 № 222952 РИА
 Государственный архив

1. Пол рода	Муж	
2. Очная степень в армии	Сержант	
3. Группа крови	А+	О+
4. Состав	Солдат	
5. На военную службу по	1938	1
6. Наименование воинской единицы	СОВЕТСКАЯ АРМЕЯ КРАСНОЙ АРМЕИ СОВЕТСКОЙ УССР	
7. Наименование учебной единицы	СОВЕТСКАЯ АРМЕЯ СОВЕТСКОЙ УССР	
8. Виды наград	Серебряная медаль	

III. Сведения о прохождении призыва на действительную службу

18. Приняли Всеволодовский РВК
 (район воинского, пограничного и внутренних войск Министерства внутренних дел)

Донецкую область 15.1.1941
 (район воинского, пограничного и внутренних войск Министерства внутренних дел)

Приняли годом к 1940 год
 срочнике

Служба в воинской службе

19. В звании Сержант
 (указать в звании)

Число дня в звании

Номера роста, статуса, ступни и контрактных
 или условных номеров (страницы)

Рост	Окружность головы	Размер штангентов	Размер обуви
175	55	2	39

4

Черновое подписание
 25-го мая 1975 года

IV. История сведения о прохождении службы в казачьем Красном Армии, Военно-Морском флоте, пограничных и внутренних войсках Министерства внутренних дел

Оказать право призыва в армию, исправление
 нарушений, допущенных в армии, исправление
 нарушений и преступлений в армии

19. Четыре года
Служил по мобилизации
Подчинялся РВК Донецкой области
2. Южный Узел в зоне боев
217-й отряд С.С. - отряд
с марта 1941 по май 1944 годы
Отличился под окнами Бородино
Ранен смертельно
с марта 1944 по май 1945 годы
Скончался в зоне боев

5

Военный билет отца



Папа с мамой вскоре после женитьбы

Прожили они вместе в любви и согласии 32 года. В Сибири у них родились двое детей: в 1946 году – моя сестренка Светлана, которая умерла в младенчестве, а в 1948 году – я. Позже в Эстонии родились ещё трое: Алиде (Лидия) и два моих брата, Анатолий (01.01.1952 г.р.) и Владимир (31.10.1955 г.р.). Алиде также умерла вскоре после рождения от болезни легких.

В Эстонию родители переехали в июле 1950 года. На рынке в Мариинске папа случайно встретил своих финских знакомых, которые после войны тоже вернулись из Финляндии и были отправлены на поселение в Сибирь. Они знали, что его родители осели в Эстонии, дали адрес. Папа списался с родителями и сразу засобирался в Эстонию. Вначале хотел ехать один, но мама его не отпустила, и поэтому поехали сразу всей семьёй.

Поначалу мы поселились у бабушки с дедушкой в Ронниталу – прийти в себя после переезда. В окрестностях Вильянди жило уже несколько семей из родной папиной деревни Нечеперть. В том числе и бабушкина сестра София с двумя сыновьями: женатым Иваном (жена Анна Васильевна и дочь Аля, позже родилась дочь Светлана) и ещё холостым Павлом. Жили они в совхозе Выхма, где дядя Ваня работал шофером на единственной имевшейся в то время машине. Он знал, что совхозу требуется агроном,



и ходатайствовал за папу перед руководством. Папа был принят на работу старшим агрономом (приказ № 141/к от 18 сентября 1950 года) и занимал эту должность до 1955 года, а год или два даже исполнял обязанности директора совхоза.

В 1952 году его направили в Ленинград на семинар агрономов совхозов Лензоны. Там впервые после войны он встретился со своим братом Иваном, который в это время тоже приехал в Ленинград из Сегежи. Они сфотографировались на память. Это фото сохранилось в нашем семейном архиве.

В декабре 1955 года отец возглавил тракторно-полеводческую бригаду этого же совхоза и проработал в должности бригадира до февраля 1957 года. Совхоз Выхма в это время входил в состав Таллиннского треста свиноводческих совхозов Ленинградской зоны Министерства мясной и молочной промышленности СССР.

Основной задачей совхоза было выращивание свиней и крупного рогатого скота для обеспечения сырьём Выхмаского мясокомбината. Продукция комбината поставлялась на прилавки магазинов, в основном, в торговую сеть Ленинграда. Директором совхоза был в это время украинец Цыцко (позже он вернулся на Украину), управляющим трестом – Минно Август Гансович. Одним словом, собралась интернациональная команда.

Утверждать производственно-финансовый план на предстоящий год папа ездил в Ленинград. Мы были этому нескованно рады, так как из Питера он привозил нам разные гостинцы: сушки, бараки, марципановые фигурки. Помню, что мне он как-то привёз черную с белым марципановую коровку, а брату Анатолию марципановую машинку.

Для проживания нашей семьи была предоставлена часть дома на хуторе Савиавгу поблизости от центральной усадьбы совхоза. Это жильё состояло из больших размеров кухни и спальни поменьше. Поскольку площадь позволяла, то обычно всё руководство совхоза, а также друзья моих родителей по праздничным дням собирались у нас и весело их отмечали. Пели песни, танцевали. Директор Цыцко пел украинские песни и плясал гопака.

В соседнем с нами помещении жила бабушкина сестра София (София-тётя) с сыном Павлом, а на втором этаже тётя Мария со своей матерью. Тётя Мария и дядя Павел нас с братом Анатолием возили креститься и были нашими крестными. Я весьма смутно помню детали обряда крещения и совсем не запомнила, где это было. Предполагаю, что крестили нас в 1954 или 1955 году. Ближайшие православные храмы находились в Вильянди и Тюри. Вскоре после этого тётя Мария со своей мамой уехала в Россию.

В марте 1957 года наша семья (все, кроме старшей сестры Зинаиды – она была уже взрослой, девятнадцатилетней девушкой и осталась в Эстонии) переехала на постоянное жительство в деревню Нечеперть – на родину



*Папа с братом Иваном
и групповое фото участников семинара агрономов, 1952 год*



В Савиавгу в день нашего с братом Анатолием крещения



отца. Это было его желанием: он тосковал по родным местам, и его туда сильно тянуло. К этому времени уже сняли запрет на поселение в Ленинградской области для финнов-ингерманландцев, депатриированных из Финляндии после окончания войны. В деревне было несколько частных домов, но большинство людей проживало в бараках, построенных ещё пленными немцами.

Папа получил работу руководителя бригады «Нечеперть» совхоза Ушаки Пригородного территориального совхозно-колхозного управления Ленинградской области. Проработал в должности бригадира с 12 марта 1957 года до 20 апреля 1963 года, вплоть до нашего возвращения в Эстонию.

В Нечеперти нашей семье выделили жильё – часть небольшого дома с отдельным входом, включающую в себя маленькую комнату и ещё меньшую по размеру кухню. Нас к тому времени было уже 5 человек, а позже к нам переехала и бабушка Мария, папина мама.

Рядом с домом стояли хозяйствственные постройки для скота и туалет – вот и все удобства. Школа в деревне была только начальная. Также работал деревенский магазин, в котором продавались продукты и товары первой необходимости: хлеб, соль, сахар, макароны, мыло и т.д. Больше всего такие условия жизни тяготили маму, и она решила во что бы то ни стало вернуться в Эстонию. Папа внял её уговорам, но для быстрого переезда тогда не было материальных возможностей. Начали собирать деньги.

Уехать смогли только весной 1963 года. В апреле папа уволился из Ушаков и выехал в Эстонию, а 3 мая его приняли на работу в совхоз Выхма. Возможности предоставить нам жилье у совхоза не было, и папа купил для нас хутор (договор купли-продажи от 20 мая 1963 года) стоимостью 300 рублей, и уже после этого перевёз туда всех нас.

Хутор располагался недалеко от посёлка. В архитектурном плане это был типичный эстонский хутор ещё довоенной постройки: деревянное одноэтажное здание с тремя жилыми комнатами под одной крышей, дополненное подсобными помещениями и хлевом для скота. Дом был добротный, крепкий и тёплый. Все постройки и помещения хутора, как жилые, так и хозяйственные, были удобными для жизни и ведения домашнего хозяйства.

Для выращивания овощей земли хватало. Сразу за домом начинался лес, где летом и осенью можно было собирать грибы, а перед домом, до самой железной дороги, раскинулось большое поле, на котором паслись коровы и овцы.

Самым большим недостатком этого хутора было то, что находился он между железной дорогой (на участке пути от станции Выхма до Оллепа) и высоковольтной линией. Из-за отсутствия железнодорожного переез-



да к дому было невозможно подъехать по дороге, и, как следствие, хутор оставался без электричества. Так и жили: радиоприёмник на батарейках, керосиновые лампы, угольный утюг, чтобы погладить белье и так далее. До посёлка Выхма было около трех километров. За продуктами (а младшему брату Владимиру – в школу) туда приходилось ходить вдоль железной дороги пешком.

Одну комнату выделили сестре Зинаиде с мужем Альбертом и моим мальчиком племянником Айном, который тогда только-только начал ходить. Вместе с нами они прожили до того момента, пока не получили своего жилья в Кахала.

Воспоминания о переезде остались у меня самые яркие. Из Эстонии папа приехал за нами на грузовой машине. По дороге к нам, в районе Кингисеппа, 25 мая 1963 года он попал в аварию. В результате получил ушиб поясницы и грудного отдела позвоночника. В Кингисеппской районной больнице ему оказали первую помощь, но оставаться на лечение он отказался, ссылаясь на семейные обстоятельства. Ему пришлось вернуться назад в Эстонию, чтобы заказать новую машину, и уже потом снова ехать за нами.

Меня и моего брата Анатолия вместе со всем скарбом и коровой погрузили в кузов машины, накрытый брезентовым тентом. Мама, папа и младший брат разместились в кабине вместе с водителем, и мы поехали. Ехали очень долго – целый день и всю ночь. Мы с братом сидели на тесном сундуке рядом с коровой. Помню, страшно хотелось спать. Толя был поменьше, и ему ещё как-то удавалось пристроиться поудобнее и заснуть, а у меня самой такой возможности не было. Когда приехали на хутор, я спала сутки напролёт.

На новом месте мы прожили до 1966 года. Затем родители продали хутор за 600 рублей (договор купли-продажи от 19 февраля 1966 года) и переехали в деревню Кахала, в центральную усадьбу совхоза Выхма. Здесь им была выделена двухкомнатная квартира в доме на четыре семьи с отдельным входом для каждой.

В совхозе Выхма на различных работах папа трудился до 2 ноября 1977 года, когда уволился по собственному желанию в связи с выходом на пенсию. Ему было 63 года. За долголетний и добросовестный труд от имени Президиума Верховного Совета СССР Указом Президиума Верховного Совета Эстонской ССР от 23 апреля 1976 года он был награждён медалью «Ветеран труда».

Осенью 1978 года после уборки картофеля папа заболел. Подскочило давление, и случился инсульт. Месяц он пролежал в больнице города Пайде, затем случился второй инсульт, которого папа уже не перенёс и 9 ноября 1978 года отошёл в мир иной. Похоронили мы его на кладбище в Сууре-Яани, рядом с бабушкой Еленой.



Полеводческая бригада деревни Нечеперть во главе с её бригадиром, моим отцом. Маленький мальчик – это мой младший брат Владимир



Деревня Нечеперть. Папа с двоюродным братом Павлом Сярки, и между ними мой младший брат Владимир, который очень любил ходить на работу с папой



Последнее совместное фото папы с мамой

Глава 3

Мама

Моя мама Саломония Андреевна Мустонен (в девичестве Симпсон, по первому браку Виктор) родилась 21 июля 1920 года в деревне Мальковка Мариинского района Кемеровской области (в то время – Западносибирский край) РСФСР. Жили они на хуторе, построенным её отцом. Дом дедушки Андрея сохранился и по сей день. Там живет семья правнучки его брата Александра.

Мамин отец корчевал тайгу и расширял свои земельные угодья, покуда хватало сил обрабатывать эту отвоеванную у леса территорию. Раскорчеванная земля была очень плодородной – чернозём! Она и сейчас используется по назначению, что мне и посчастливилось увидеть самой, побывав в Мальковке в 2013 году.

В те времена люди в деревне жили в достатке и благополучии. Собирали хороший урожай зерна, картофеля, овощей. Держали скот: лошадей, коров, овец, свиней. Мама рассказывала, что в амбаре у них всегда висела копченая туша теленка, хранилось зерно и другие продукты питания. Утолить голод можно было в любое время. Из зерна мололи муку и пекли дома хлеб, а лишний даже продавали старателям с золотых приисков.

На зиму делали заготовки. Квасили капусту, солили огурцы. Когда наступали морозы, скот забивали: мясо морозили, а сало солили. Делали впрок пельмени и в замороженном виде хранили в мешках на чердаке. Также хранили и выловленную в реке Кия замороженную рыбу. Заготавливали грибы и кедровые орехи. Грузди солили бочками. Мама рассказывала, что грузди были большие, мясистые, и зимой, когда их ели, резали, как сало. Собирали и сушили черёмуху и пекли с ней пироги. Собирали травы для чая, а весной – берёзовый сок.

Мама рассказывала, что их папа – мой дедушка – был очень работающим и верующим человеком. Сам крестил своих детей и давал им имена по святым. Кроме мамы в семье были брат Аральд (от первого брака бабушки Елены), мамина сестра Леонида и младший брат Афанасий, который умер в малом возрасте от солнечного удара.

Детей воспитывали в строгости, за провинности наказывали ремнём. Особенно доставалось Аральду. Наказывал обычно папа, но потом сам и жалел их.

В Мальковке в то время была начальная школа, преподавание в которой велось на эстонском языке. Мама окончила эту школу в 1933 году. Впоследствии это помогло ей при получении гражданства Эстонской республики по натура-



Дом, построенный дедушкой Андреем,
и отвоёванная им у тайги земля

лизации – в 1994 году ей не потребовалось сдавать экзамен на знание родного эстонского языка. Она была готова оставаться лицом без гражданства («серопаспортником»), но не проходить эту, как ей казалось, унизительную для себя процедуру. В свидетельстве об окончании Мальковской начальной школы её знания по родному эстонскому языку были оценены на «хорошо».

Двадцатого июля 1937 года, за день до того, как ей исполнилось 17 лет, мама вышла замуж за Иоганеса Иогановича Виктор. Брак был зарегистрирован в бюро ЗАГСа Мальковского сельсовета Мариинского района Западносибирского края.

Случилось это за день и один год до маминого совершеннолетия. Исключение для регистрации брака с девушкой, не достигшей 18-летнего возраста, было сделано потому, что её жених работал делопроизводителем в сельсовете. Но мама вышла замуж, не получив благословления своего отца. Дедушка Андрей был против этого брака, так как у семьи жениха была дурная слава. Шла людская молва, что мужчины в ней занимались разбоем и грабили людей на большой дороге.

Семья мужа была большая: отец, мать и несколько братьев и сестёр. Старший Виктор (их отец Иоган) сразу после войны, как только появилась возможность, уехал в Эстонию. Мама рассказывала, что он пригласил её помочь ему собраться в дорогу. Просил зашить деньги в потайные карманы одежды. Денег было много. Мама к этому времени была уже вдовой и одна растила дочь, жилось очень трудно. Свекор денег ей не дал, но подарил тёлочку, из которой она вырастила себе корову.

Кормилица помогла маме с моей сестрой Зинаидой в трудные послевоенные годы спастись от голода. Зинаида родилась 4 ноября 1938 года, а в начале 1942 года у мамы родился сын Владимир Юганович (Иоганесович) Виктор, который умер от рожистого воспаления ноги 28 августа 1942 года, в семимесячном возрасте, и похоронен на кладбище в Мальковке.

Сразу, как только началась Великая Отечественная война, маминого мужа мобилизовали, но на фронт не отправили. В Мариинске был открыт центр подготовки и обучения молодых бойцов. Когда родился сын, муж самовольно ушёл из расположения части проведать жену и ребенка. «Доброжелатели» настучали, и после того, как он вернулся из самоволки, был сразу арестован и заключён в Мариинскую тюрьму. Находился там на свободном, расконвоированном положении, ему даже полагалась гражданская одежда.

Мама с Зиной несколько раз навещали его в Мариинске и привозили вещи. Останавливались они у сестры Леониды. Муж Леониды работал в это время в Мариинской тюрьме. Мама, вспоминая это время, сокрушалась, мол, вот как бывает: у одной сестры муж сидел в тюрьме, а муж другой сестры его охранял!

В 1944 году Иоган попросил заменить тюремное заключение на службу в штрафном батальоне и отправить его на фронт. Воевал он всего несколько месяцев: уже вскоре маме пришла похоронка, в которой со-



Здание школы в Мальковке, где училась моя мама, сохранилось до наших дней – там теперь дом досуга молодёжи и библиотека

общалось, что что ее муж погиб в Карпатах. Похоронка, а также письмо от сослуживца с рассказом о том, как это случилось, остались в семье сестры Зинаиды.

После войны мама познакомилась с папой – он работал участковым агрономом и часто бывал в Мальковке. Мама вспоминала, что, когда они знакомились, папа был одет в фуфайку белого цвета. В то тяжёлое послевоенное время даже краски для ткани было не достать, поэтому и шили фуфайки из неокрашенного полотна.

Шестнадцатого сентября 1946 года у них родилась дочь Светлана, но почти сразу после рождения девочка умерла и была похоронена на кладбище в Мальковке. Родители зарегистрировали брак 23 сентября 1946 года в Мальковском сельсовете, и мама переехала жить к мужу в деревню Вторая Николаевка Мариинского района Кемеровской области. Прожили они там почти два года. И уже в этой деревне, в 1948 году, родилась я, Элма.

В августе в Сибири созревает чёрная смородина. Растёт она на «околках» (это межи между полями) и на краю леса. Дикая смородина растет не кустом, а отдельными ветками из земли, и ягоды у нее крупные, как вишни. Мама, будучи на сносях, ходила собирать смородину. В один из дней долго



Мама и папа вскоре после переезда из Сибири в Эстонию

не возвращалась, и папа уже решил, что она где-то рожает. Пошёл её искать, взяв с собой ножницы и верёвку. Но нашёл маму в поле с полным ведром смородины.

В июле 1950 года родители со мной и старшей сестрой Зинаидой переехали в Эстонию. Ехали поездом из Мариинска до Москвы, в Москве на Ленинградском вокзале была пересадка на поезд Москва-Таллинн. Из Таллина по узкоколейной железной дороге поехали в Вильянди.

Дедушка Андрей встретил нас и на телеге отвёз в Ронниталу. Мне в то время ещё не было и двух лет. По воспоминаниям мамы, дорога из Сибири была очень тяжёлая, места в поезде сидячие, спать почти не удавалось. С собой в вагон взяли только ручную кладь и еду. Некоторые вещи сдали в багаж, в том числе и самое ценное, что у них было – мамину швейную машинку. В конце пути обнаружили, что ее корпус расколот – видимо от жесткого обращения с багажом на пересадочных станциях. Но корпус удалось склеить, и мама ещё долго пользовалась этой швейной машинкой. Мама была настоящей рукодельницей! Она умела всё: шить, вязать, вышивать. И делала это профессионально и очень искусно, хотя нигде и никогда шитью не училась. Обшивала и обвязывала всю семью до конца своей жизни. У меня и сейчас сохранилось много её работ.

На пересадке в Москве было много времени, папа пошёл в город и купил мне первые в моей жизни фабричные ботинки. Ботинки были очень красивые, на кожаной подошве. А полы в зале ожидания на Ленинградском вокзале – мраморные, скользкие. Я бегала по залу и упала, сильно ударила затылком об пол. Кричала так, что весь народ собрался посмотреть, что же случилось с ребёнком. Но всё, слава Богу, обошлось.

В Ронниталу дедушка и бабушка жили в очень стеснённых условиях. С дороги мы были очень усталые, и постель для отдыха нам постелили на полу. Мама вспоминала, что в доме было много клопов. И чтобы они нас не беспокоили, вокруг нашего ложа насыпали дорожку из дуста (белого цвета порошка, которым травили всех без разбора вредных насекомых). Через некоторое время мама проснулась и застала такую картину: клопы, словно мельники, все белые от дуста, прорвавшись сквозь оборонительное кольцо, стройными рядами шли на нас в атаку...

У бабушки с дедушкой мы прожили совсем недолго. В сентябре 1950 года папа получил работу агронома в совхозе Выхма, и на хуторе Савиавгу ему выделили жилье, куда мы сразу и переехали. Мама говорила, что этот хутор хозяева покинули после того, как страна была освобождена от немцев и в Эстонию пришла новая власть. Они скрылись в лесах, пополнив ряды национальных вооруженных формирований (стали т.н. «лесными братьями» – *metsavennad*), которые боролись с этой новой, советской властью. Мама боялась, что хозяева вернутся и подожгут дом, чтобы он никому не достался. Но всё обошлось, и наша семья прожила на этом хуторе до самого отъезда в Ленинградскую область.



Лето 1983 года в Выхма у бабушки. Мама с внуками Викторией, Филиппом, Соней и невесткой Галиной у нашего дома



В Эстонии мама родила ещё троих детей: девочку Алиде (Лидию) в 1950 году, которая умерла от воспаления лёгких 27 января 1951 года, а также двух моих братьев – Анатолия (01 января 1952 года) и Владимира (31 октября 1955 года). Всего мама родила семерых детей.

В деревню Нечеперть семья переехала в марте 1957 года, и прожили мы там шесть лет. Для мамы это время было особенно тяжёлым. На ее плечах было все, что связано с домом: маленькие дети, домашнее хозяйство, огород, уход за скотиной. Да ещё нужно было найти деньги на переезд, когда решили возвращаться обратно в Эстонию.

Папиной зарплаты хватало только на то, чтобы содержать семью из шести человек (папина мама после того, как мы переехали в Нечеперть, жила с нами). Чтобы собрать деньги, мама стала возить в Ленинград на продажу молоко, сметану и творог. Два-три раза в неделю с тяжёлой поклажей она отправлялась на станцию Нурма, садилась в электричку до Ленинграда, там ехала на Васильевский остров и развозила молочные продукты по домам своим покупателям. Затем покупала все необходимое для семьи и возвращалась домой.

Так продолжалось все шесть лет, пока мы жили в Нечеперти. В итоге мама собрала деньги на переезд и на покупку дома в Эстонии. Она вообще умела обращаться с деньгами. Всегда справлялась с тем их количеством, которое имела. Никогда не брала деньги в долг, а когда они были нужны, то умела заработать и отложить про запас.

Был такой период, когда мы – я и два моих брата – одновременно учились. Требовались средства, и мама с папой с этим как-то справлялись. Растили бычков, сдавали их на мясокомбинат, а вырученные деньги шли на помочь нам. Все трое мы смогли получить хорошее образование в вузе и приобрести профессию. Я очень благодарна за это своим родителям.

В мае 1963 года мы вернулись в Эстонию и поселились на хуторе. И опять мама взяла на себя все работы по дому и заботу о семье. Младший брат Владимир пошёл в школу, где учеба велась на эстонском языке, и мама стала ему помогать. Он вырос в Нечеперти и знал только русский язык. И когда мы дома разговаривали на эстонском, он требовал от нас говорить по-русски. Мамина помощь и её настойчивость дали свои плоды: Володя окончил школу, а затем и институт, уже владея эстонским.

Когда семья переехала с хутора в деревню Кахала, в дом, где было электричество, маме стало легче справляться с хозяйством. В это время к нам из Сибири приехала мамина сестра, тётя Леонида. Как она предполагала – на постоянное место жительства. Но за год, проведенный в Эстонии, она как-то не прижилась, на работу не устроилась и заскучала по Сибири. И в итоге вернулась в Мариинск к старшему сыну. Ее младшие дети, Анатолий и Светлана, которые тоже приехали вслед за ней, остались в Эстонии. Однако связь с ними сейчас потеряна.



В 1972 году у меня родилась дочь Виктория. Я в это время училась в Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ), и мама опять пришла на помощь. Для того, чтобы мне не пришлось прерывать учёбу, они с папой взяли Вику к себе. Дочка жила у дедушки с бабушкой до трёх лет, окружённая любовью и заботой. Эта помощь для меня была и остаётся неоценимой. Мои родители смогли заложить в неё всё то правильное и необходимое, что в дальнейшем помогло и помогает ей строить свою собственную жизнь.

После смерти папы мама уже не смогла жить круглый год в Выхма: летом жила там, а на зиму приезжала к брату Анатолию в Пайде или ко мне. Весной она возвращалась в Выхма, занималась огородом, осенью собирала урожай. Летом мы приезжали к ней с детьми и внуками. Окончательно она переехала ко мне в Таллинн в 1995 году.

Осенью 1996 года у неё случился инсульт, а через несколько месяцев, 18 января, в Крещенский сочельник, мамы не стало. Похоронили мы её в Суре-Яани рядом с папой и бабушкой Еленой. Как она и хотела.

Глава 4

Обо мне

Как уже говорилось в начале моего повествования, родилась я в 1948 году в Сибири. В последний раз на своей родине мне, вместе с братом Владимиром и невесткой Лилиан, удалось побывать в августе 2013 года, на мое шестидесятипятилетие.

Поездом из Таллинна 20 августа мы приехали в Москву. Поскольку самолёт на Кемерово вылетал из Домодедово только вечером, мы успели посмотреть столицу: съездили в Коломну, летнюю резиденцию российских царей, посетили открытый после реставрации Павловский дворец, зашли в храм 16 века Вознесения Господня.

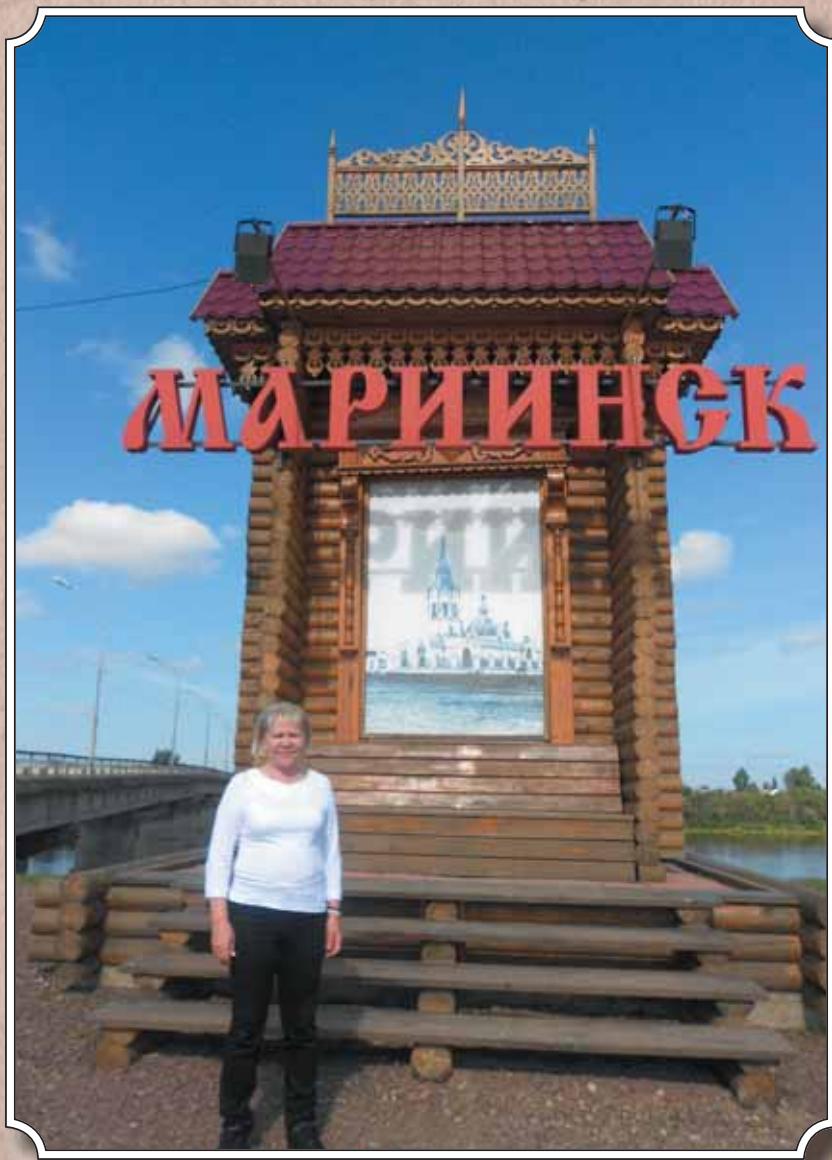
Утром следующего дня были уже на месте. В аэропорту нас встречала машина, на которой мы отправились в Мариинск. Расстояние от Кемерово до Мариинска составляет 177 километров, дорога заняла три часа.

Я очень благодарна моему земляку Виктору Жукову (в то время он работал в Москве заместителем руководителя компании «Трансконтейнер») за то, что наша поездка была комфортной. В Кемерово находится филиал «Трансконтейнера», руководитель которого по поручению Виктора и обеспечил нас транспортом на все времена нашего путешествия. В Мариинске мы устроились в гостинице «Белый Камень» и в этот же день начали знакомство с городом. Автомобиль с водителем (его звали Кирилл) все времена были в нашем распоряжении, и мы сумели за короткое время много посмотреть.

Мариинск – старейший купеческий город в Сибири. Расположен он на левом берегу реки Кия, на главном почтовом Московском тракте. Первое упоминание о нём как о селе Кийском относится к 1698 году. В одноименный город село было преобразовано в 1856 году. В 1857 году город Кийск был переименован в Мариинск в честь императрицы Марии Александровны, жены Александра Второго.

Летом 1891 года, в период строительства Транссибирской магистрали, его посетил Николай Второй, будучи тогда ещё цесаревичем – в ту пору ему было 23 года. О том, что город был «бойким местом», говорит тот факт, что в нём имелись два приходских православных храма (Никольский собор и кладбищенская, или солдатская, церковь Всех Святых) и домовая церковь при Мариинской тюрьме, а также католический костел и синагога.

После 1917 года все эти храмы были разрушены или приспособлены для других нужд. В 1937 году православный Никольский собор закрыли, здание передали местной МТС, а имущество расхитили. Последний настоятель собора, протоиерей Иосиф Долматов, был репрессирован в 1937 году.



При въезде в Марииинск, мост через реку Кия



В этом «Солнышке» мы пообедали



Памятник императрице Марии Александровне

Жители Мариинска в 1980 году добились восстановления православного прихода. В 1982 году жилой деревянный дом перестроили под храм и молились в этом храме, пока не построили новый, каменный. В 2007 году состоялось освящение нового храма, воздвигнутого в честь святителя Николая Чудотворца.

Мы с братом побывали в нем: просторный трехпредельный храм, рассчитанный на 350 прихожан. Я поговорила с дежурным батюшкой, думала, может быть он расскажет об истории храма, вспомнит, кто в нём раньше служил. Но батюшка отвечал, что сам он приезжий, из Украины. Да и вряд ли стоило ожидать, что сохранились хоть какие-нибудь архивные данные. В Сибири всё церковное после революции 1917 года разрушили, архивы были уничтожены. Мама рассказывала, что дедушка Андрей каждое воскресенье ходил пешком из Мальковки в Мариинск молиться в церковь. Предполагаю, что в православную.

На момент нашего посещения в городе проживало 39,2 тысячи человек. Исторически население Мариинского района пополнялось в основном за счёт переселенцев из Центральной России, Украины, Забайкалья и других мест. В 1829 году была здесь построена знаменитая пересыльная тюрьма, где в качестве заключённых-этапников в разное время побывали Ленин, Рокоссовский, Гумилёв, Русланова и даже актёр Спартак Мишулин.

Новое здание тюрьмы, построенное в 1917 году, сохранилось до наших дней и сейчас используется по назначению. В этой тюрьме после ареста по сфабрикованному обвинению около двух месяцев, вплоть до расстрела 27 января 1938 года, находился и мой дедушка Андрей Симпсон.

Местные жители занималось земледелием, торговлей, мелким производством, извозом и золотодобычей. По берегам Кии раньше в небольших количествах добывали рассыпное золото. Золотоискатели продавали золото купцам, которые, по большей части, были евреями.

Мариинск был богатым городом – об этом свидетельствуют хорошо сохранившиеся дома состоятельных купцов и особняки знатных семей. В настоящее время район держится благодаря сельскому хозяйству, железной дороге и производству алкоголя. На Мариинском ликероводочном заводе производится в том числе и знаменитая премиальная водка «Белуга». Во время поездки мы, конечно же, не забыли посетить фирменный магазин завода и сделать там сувенирные покупки.

На второй день нашего путешествия мы продолжили знакомство с городом. Прошлись по центральной улице Ленина, полюбовались архитектурой, взглянули на исторические здания купеческой поры. Многие из них отреставрированы и хорошо сохранились. Посетили музей бересты, где купили сувениры. Посмотрели и сфотографировали памятник императрице Марии Александровне, бюст Александру II, необычный памятник «Её величеству Картошке». Памятник картошке был установлен в 2008 году в ознаменование рекордного урожая картофеля, собранного в военный 1942 год. Рекорд в 1331 центнер с гектара не побит и поныне.

Прошлись по импровизированному рынку, который тянулся вдоль центральной улицы имени Ленина. Особенно много в это время было в продаже грибов, овощей, кедровых орехов, картофеля и пр. Зашли на крытый, сохранившийся еще с тех далеких времен рынок. Вспомнился рассказ мамы о том, как ее, тогда еще подростка, послали на этот рынок за селедкой. Поскольку она плохо говорила по-русски, то не сразу смогла объяснить, что ей нужно. Селёдку тогда продавали из бочек, и её ассортимент был довольно велик. В итоге мама отыскала на рынке бочки с селёдкой и просто показала на одну из них – так селёдка была куплена.

Затем мы пообедали в местной столовой и поехали в Мальковку. По дороге посетили мемориал жертвам Сиблага, который был сооружен в память о 40 тысячах расстрелянных и 200 тысячах заключённых сибирских лагерей. На территории мемориала построена красивая часовня Анастасии Узорешительнице. К сожалению, в тот момент она была закрыта, и внутрь мы не попали.

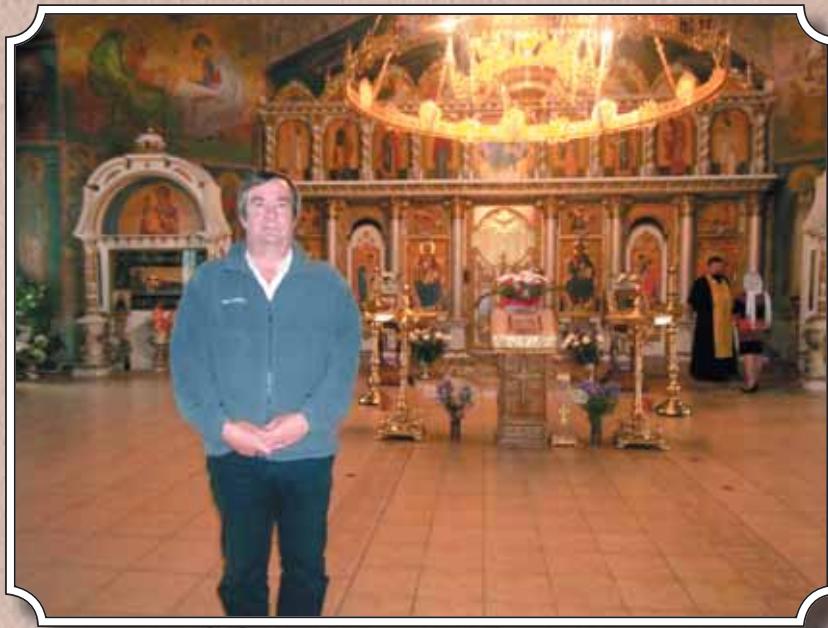
Добрались мы до Мальковки минут за 20 и остановились на окраине, чтобы спросить, где живут или жили Симпсоны. Нам указали на деревянный, сложенный из кедровых бревен, ухоженный дом, стоящий отдельно от других. Рядом – огород и большое, около сорока соток, поле, окруженное оградой из колючей проволоки, на котором паслись лошадь с жеребёнком. Сразу за полем начинался лес. Мне тогда подумалось, что передо мной – плод трудов моего деда Андрея, который отвоевал эту землю у тайги и превратил ее в пашню, построил дом.

Подойдя поближе, мы увидели подростков, которые складывали аккуратную кучу из металломолома. Мальчики позвали маму – ей оказалась правнучка дедушкиного младшего брата Александра. Она рассказала нам о себе, о своей семье, с которой жила здесь, и показала, как пройти на кладбище – дорога шла через тайгу, по просеке.

Кладбище по пояс заросло травой, и мы раздвигали ее руками, чтобы прочитать могильные надписи. Нашли несколько могил Симпсонов. В том числе могилу дедушкиной сестры Елены и сына его брата Александра – Карла. Надгробия донесли на себе до наших дней фамилии многих эстонцев (Ребасед, Тувикесед, Краавид и другие), которые приехали из далекого далека в Сибирь, построили деревню Мальковка, жили и трудились на этой земле.

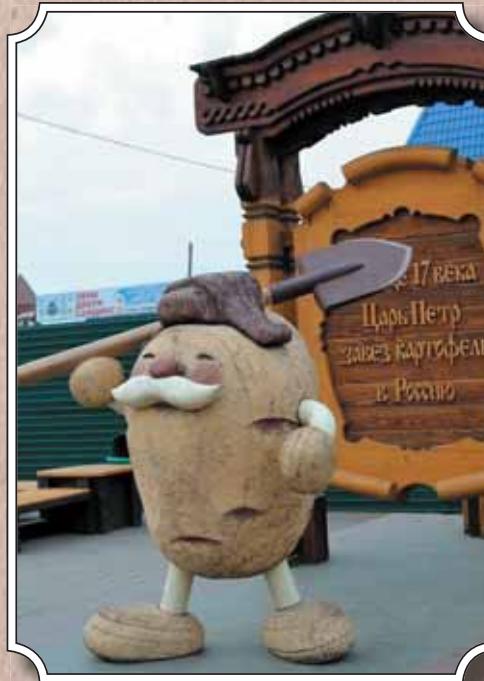
Возвращаясь с кладбища, прямо по дороге набрали белых грибов (их было столько, что пройти мимо было невозможно) и оставили их хозяевам дома. Родственница дала нам адрес своей матери Любови, которая жила в Мариинске, и по возвращении из Мальковки мы отправились к ней в гости.

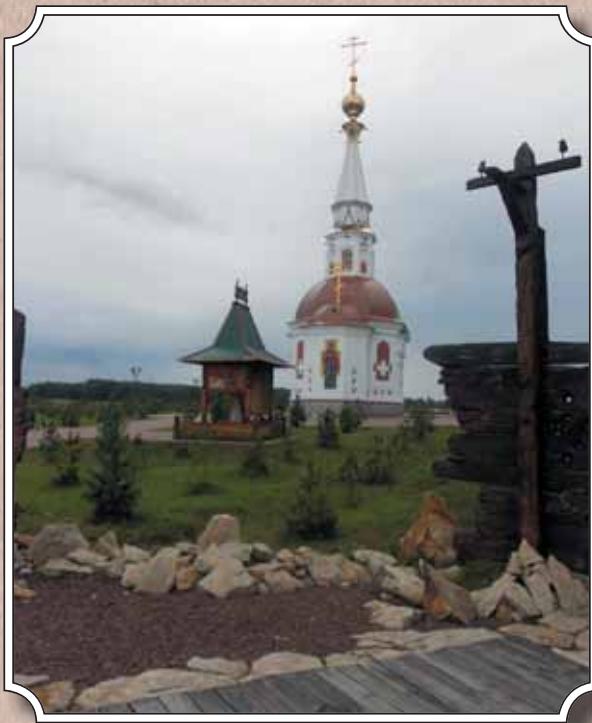
Люба встретила нас очень приветливо, рассказала о семье дедушкиного брата Александра и о том, как в 1939 году он был арестован по сфабрикованному обвинению и расстрелян.



Новый храм, освящённый в честь Николая Чудотворца

*Памятник
Её величеству
Картошке*





Часовня
Анастасии
Узореши-
тельницы.
Мемориал
Сиблаг



Стенд, посвящённый памяти жертв Сиблага



Кладбище
в Мальковке, могила
Карла Симпсона,
племянника
дедушки Андрея



По дороге
на кладбище



Вторая Николаевка



Первое фото в моей жизни, сделано ещё в Сибири, 1949 год.
Самостоятельно ещё не стою,
кто-то поддерживает сзади за подмышки



Рано утром 23 августа Володя и Лилиан поздравили меня с 65-летием, и мы отправились в деревню Вторая Николаевка, где я родилась.

Добрались буквально за полчаса. Деревня произвела гнетущее впечатление: большинство домов заброшено, людей не видно – только худые и голодные котята жмутся к заборам. Мы прогулялись по улицам, сфотографировались, и я представила, что родилась в одном из этих домов.

Мама рассказывала, что в день моего рождения было тепло и солнечно – так же, как и во время нашего визита в деревню. Когда пришло время рожать, папа позвал повитуху. Повитуха, или повивальная бабка – это женщина, принимавшая роды, исторический прообраз акушерки. В то время в основном рожали дома, а не в больнице. Повитуха согрела воду, постелила на пол чистую белую простыню, уложила на нее маму и приняла меня в свои руки из материнской утробы. Перевязала пуповину, обмыла меня и маму, положила её на кровать, а к ней меня. Мама всегда добрым словом вспоминала эту женщину и была ей благодарна.

После возвращения из Николаевки мы решили тем же вечером ехать в Кемерово, переночевать в гостинице в аэропорту и утром лететь в Москву. Так и сделали. Прибыв в Кемерово, направились в ресторан – поужинать и отметить мой день рождения. Так совпало, что в это же время отмечался День шахтёра, и весь город гулял. Объехав несколько ресторанов, мы поняли, что свободных мест уже не найдём. Водитель Кирилл навёл справки и предложил ехать за город.

Выбранный им ресторан оказался очень респектабельным, с разнообразным меню и при этом – с весьма привлекательными ценами. Мы хорошо поужинали, рас прощались с Кириллом, а утром 24 августа улетели в Москву. Летели в светлое время, была хорошая видимость, и в иллюминатор я наблюдала, как проплывало под нами бескрайнее море тайги, оставались позади сибирские города, таяли вдалеке Уральские горы. Всё это очень впечатлило.

В Москве меня ожидало продолжение праздника: мой день рождения мы отметили с коллегами из РЖД и Совета по железнодорожному транспорту, с моими российскими друзьями. Вернулись в Таллинн 25 августа поездом.

А теперь, после этого небольшого отступления, всё же обо мне.

Глава 5

Детство

После моего рождения мы прожили в Сибири два года и в 1950 году переехали в Эстонию. Об этом периоде жизни я ничего не помню, первые дошкольные воспоминания связаны уже с Савиавугу: помню просторную кухню и отдельную жилую комнату. Родители были молоды, и по праздникам у нас собирались родственники и друзья. Танцевали, пели. В этот период к нам из Карелии приезжала погостить бабушка Мария, папина мама. После смерти дедушки она переехала жить к младшему сыну Ивану.

Тут же в совхозе Выхма жила бабушкина сестра София. Бабушка гостила одновременно у нас и у своей сестры. В то время в Выхма не было никаких развлечений, кроме кино в Доме культуры. Когда шёл хороший фильм, маме и папе хотелось сходить в кино, они просили бабушку посидеть с нами. Но поскольку она считала кинематограф делом греховным, то, забрав с собой подушку, в такие моменты уходила ночевать к сестре. Мама часто потом вспоминала эту, на её взгляд, вредность.

Бабушка Мария придерживалась строгих взглядов: за обеденный стол дети всегда должны были её лично приглашать и непременно обращаться к ней по-фински. Это звучало так: «Ämma, tule sõöma!». Благодаря бабушке мама и мы освоили азы финского языка. А по воскресеньям уже и сама бабушка Соня приходила к нам. Папа настраивал радиоприёмник на волну передачи церковной службы на финском языке, и обе бабушки слушали, молились и плакали. А нам, гаупым, было смешно. Папа нас выгонял в другую комнату, чтобы мы не мешали.

Ещё хорошо помню, как ждала, когда привезут из роддома Выхма братика. Сидела у окна и смотрела через поле на дорогу. Толя родился 1 января 1952 года. Начало года было теплым, шёл дождь, дорогу, укатанную через поле, размыло так, что и грузовая машина дяди Ивана Сярки проехать не смогла. Папа взял закутанного в ватное одеяло младенца, и они с мамой шли пешком через это поле, неся на руках драгоценную ношу – своего первого сына.

Когда в 1955-м родился Володя, я была уже довольно взрослой, школьницей, и с этого времени хорошо все помню. А вот период, когда в конце 1950 года родилась моя сестричка Лидочка (Алиде) и вскоре, 27 января 1951 года, умерла, я не помню совсем и не знаю, где её похоронили. В семье об этом как-то не принято было говорить. Есть только её фотография в маленьком гробике. Гробик украшен веточками вечнозелёной туи, которая росла у нас во дворе.



В совхозе не было своей школы, и на учебу детей нужно было из Кахала возить в поселок Выхма. При поддержке руководителей совхоза молодые родители из Выхма решили построить школу. Тем паче, что учительница младших классов имелась – Анна Васильевна Сярки. Дядя Ваня, двоюродный брат папы, познакомился с ней на Урале, когда после ранения, полученного в конце войны, лечился там в госпитале. Женился и привёз её в Эстонию.

Школу построили и открыли как раз к тому моменту, как мне исполнилось семь лет. Поскольку Анна Васильевна не знала эстонского, а русский язык после окончания победоносной войны советской армии над фашистской Германией был популярен и востребован, обучение было решено вести на русском.

Я успела закончить 2 класса этой начальной школы. Школа была хорошая, со всем необходимым для учёбы, тёплая и рядом с домом. Детей училось немного. Занятия проходили в одном большом классе, ученики от первого до четвёртого класса – все вместе. Молодая, образованная, хорошо подготовленная учительница смогла заложить в нас не только начальные знания, но и желание учиться дальше. Почти все мы впоследствии получили высшее образование.

В 1957 году наша семья переехала в Ленинградскую область, и я продолжила учиться уже в деревне Нечеперть. Через год ко мне присоединился брат Анатолий, которого определили в школу с 6 лет – семь ему исполнялось только в январе следующего года. После окончания начальной школы я перешла в восьмилетнюю школу посёлка Шапки.

В последний год моей учёбы в Шапках в 5-й класс этой же школы пошёл и Анатолий. Однако после полученной травмы глаза он долго не мог учиться и много пропустил.

При школе был интернат. Располагался он неподалеку в красивом приусадебном парке, в одном из уцелевших помещений старинного имения А.Д. Балашова, бывшего военного губернатора Санкт-Петербурга начала XIX в. Дети из ближайших поселений, где были только начальные школы, могли продолжать учёбу в восьмилетке в Шапках. Проживание в интернате было бесплатным, государство обеспечивало учащимся чистую постель и трехразовое питание. В интернате мы находились под присмотром воспитателя, который проводил с нами весь день до самого отбоя. Поскольку он же был преподавателем в нашей школе, мы всегда могли при необходимости воспользоваться его помощью в подготовке домашних заданий. На выходные мы разъезжались по домам. Ехали на электричке до станции Нурма, а потом 5 километров шли пешком до своей деревни. И в воскресенье вечером возвращались обратно на учёбу в Шапки.

Весной 1963 года родители вернулись в Эстонию, лето мы провели на хуторе, который купил для нас папа, а в сентябре я пошла учиться в 9-й класс средней школы Вильянди, а брат Анатолий – в 6-й класс восьмилетней



В Шапках, 5-й класс



Дом на берегу озера Вильянди,
где мы жили с братом Анатолием



Выбор сделан, первый год учёбы в железнодорожном техникуме
(я – третья слева)



школы №4 в том же городе. Родители сняли для нас жильё на берегу чудного озера в последнем доме на улице Пионеери (сейчас улице вернули ее историческое название Pikk tänav), где мы прожили год.

Школа, в которую я поступила, была экспериментальной: в ней собирали учеников из нескольких средних эстонских и одной русской средней школы, начиная с девятого класса, и объединили в одну школу. Преподавание в классах с русским языком обучения вели не только русские учителя, но и эстонцы – по таким предметам, как химия, математика, физика. Их знание русского языка оставляло желать лучшего. Они и сами иногда не понимали, что говорят, а тем паче не понимали их мы, школьники.

В этом смысле моему брату повезло больше – его учили только русские преподаватели. Через год учёбы в Вильянди он получил место для проживания в интернате. Вскоре эксперимент по объединению старшеклассников в одну школу признали неудачным, и восьмилетней школе №4 вернули статус средней школы, по окончании которой брат поступил в Таллиннский политехнический институт.

Получив, как им казалось, негативный опыт обучения детей вдали от дома, моего младшего брата Владимира родители определили уже в Выхмаскую восьмилетку с эстонским языком обучения. Прожив в Ленинградской области 6 лет, мы с братьями совершенно забыли эстонский, и учить язык приходилось заново.

После окончания 9-го класса я решила не продолжать учёбу в средней школе, а одновременно со средним образованием получить какую-нибудь специальность. Это привело меня в Тарту, где можно было поступить в медицинский техникум или техникум железнодорожного транспорта. Предстоял выбор.



Глава 6

Первые шаги в профессии

*О*делен он был в пользу железнодорожного техникума, что и определило всю мою последующую жизнь.

В июле 1964 года я поступила на обучение по специальности «Эксплуатация железнодорожных дорог». В техникуме было и другое направление – «Вагоны и вагонное хозяйство» – но там предпочтение отдавалось мальчикам. Набор на каждую специальность состоял из двух групп: с русским и эстонским языками обучения. Я поступила в русскоязычную группу. В неё набрали 30 человек (15 юношей и 15 девушек), и в 1968 году мы все вместе окончили техникум, никого по дороге не потеряв. Во многом благодаря усилиям и трудам нашей классной руководительницы Марии Ивановны Павловой. Когда возникали трудности – как материальные, так и жизненные – она боролась за каждого из нас, за возможность продолжать учёбу.

Она вообще была легендарным человеком. Подростком пережила в Ленинграде блокаду, работала в прифронтовой полосе, помогала рыть окопы. От голода, постоянного недоедания она так и осталась маленького роста, но её любящая всех душа была поистине огромной. Мария Ивановна была безгранично предана своему учительскому делу, любила нас, своих учеников, и постоянно о нас заботилась.

Многие в нашей группе приехали на учёбу издалека. Например, Слава Марков – с Алтая, из города Бийска. Были ребята из Псковской области, из разных уголков Эстонии. Из самого Тарту – только три человека. На время учёбы Мария Ивановна стала для нас и мамой и папой, и сестрой и братом, и лучшим другом! Это ведь только нам самим казалось, что мы в свои 15-16 лет уже взрослые и можем сами со всем справляться. Ах нет: частенько и на нашем пути встречались трудности, преодолеть которые самостоятельно бывало очень непросто. В такие моменты наша учительница всегда была рядом, готовая выслушать и помочь.

Когда в последующие годы мне довелось работать в Таллинском техникуме железнодорожного транспорта, я убедилась, что Мария Ивановна относится с любовью и глубочайшим уважением не только к ученикам, но и к своим коллегам, и вообще ко всем людям. В те годы она многому меня научила и помогла мне, молодому и совсем неопытному еще преподавателю специальных предметов. Сама она преподавала нам автоматику, телемеханику и связь на железнодорожном транспорте.



За пять лет учёбы в техникуме я смогла получить очень прочные и глубокие знания как по своей специальности, так и по общеобразовательным предметам. Все это благодаря сильному составу преподавателей. Многие из них одновременно читали лекции и в Тартуском университете. Математик Сааге, преподаватели физики и химии (к сожалению, не помню их имен), преподаватель русского языка и литературы Дёмушкина Т.Г. и др.). Специальным предметам нас учили опытные специалисты-железнодорожники Пейльман А.А., Иванов В.И., Музыка М.А., Хритинина Л.П., Колль М.Ю. и другие. Март Юлиусович Колль затем продолжил свою работу в управлении эстонского отделения Прибалтийской железной дороги, а потом стал и первым заместителем начальника Эстонской железной дороги. Мне посчастливилось длительное время работать под его руководством.



Последний год учёбы в Тарту



Помимо теоретических знаний мы получили и хорошую производственную практику в таких специальностях, как весовщик, таксировщик, технический конторщик, дежурный по станции. Вместе с практикой, которая в общей сложности составила 26 недель, учёба в техникуме продолжалась в течение 5 лет.

Полученные знания помогли мне в 1969 году легко поступить и успешно закончить в июне 1977 года Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта им. академика В.Н.Образцова (ЛИИЖТ). Специальности «Экономика и организация железнодорожного транспорта» я учились на заочном отделении.

В Таллинне на улице Пикк, 28, там, где сейчас находится Шведское посольство, тогда располагался учебно-консультационный центр ЛИИЖТа. И первые три года моей учёбы проходили в Таллинне. Общеобразовательные предметы у нас вели в основном преподаватели Таллиннского политехнического института (ТПИ). В то время там учился мой старший брат Анатолий, а потом туда же поступил и младший, Владимир.

Когда у нас начались специальные предметы, учёба не составляла никакого труда. Некоторые преподаватели ЛИИЖТа приезжали в Таллинн. Но уже начиная с 3-го курса, большую часть предметов приходилось изучать самостоятельно, а затем во время сессии на зачёты и экзамены нужно было ездить в Ленинград.

Сессии проходили по графику четыре раза в течение учебного года, и можно было по личному усмотрению выбирать, когда и по какому предмету сдавать экзамены и зачёты. Кроме того, на работе студентам предоставляли дополнительный оплачиваемый учебный отпуск – 20 дней в год. На проезд до Ленинграда выдавали бесплатный железнодорожный билет.

Когда моя учёба в ЛИИЖТе уже подходила к завершению, перед дипломным проектированием ввели новый предмет, «Научный коммунизм», и диплом можно было защищать только после сдачи государственного экзамена. На лекции, подготовку и сам экзамен было выделено дополнительное время – один месяц. Хотя, по идее, мы и должны были присутствовать на лекциях по «Научному коммунизму», но подход к этому новшеству у профессоров был довольно формальный. Поэтому у нас образовалось свободное время. Была весна, в Ленинграде начинались белые ночи, цвела черёмуха.... И мы с удовольствием пользовались возможностями, которые давал нам Ленинград: ходили в театры, на концерты, загорали на пляже у Петропавловской крепости, гуляли по Невскому.

Во время учёбы в железнодорожном техникуме всю практику я проходила на железнодорожной станции Таллинн, в том числе почти год работала конторщиком технической конторы по прибытию поездов. После окончания техникума по ходатайству руководства станции я была направлена в Таллинн уже по распределению. И с апреля 1968 года меня назначили на работу техником технического отдела.



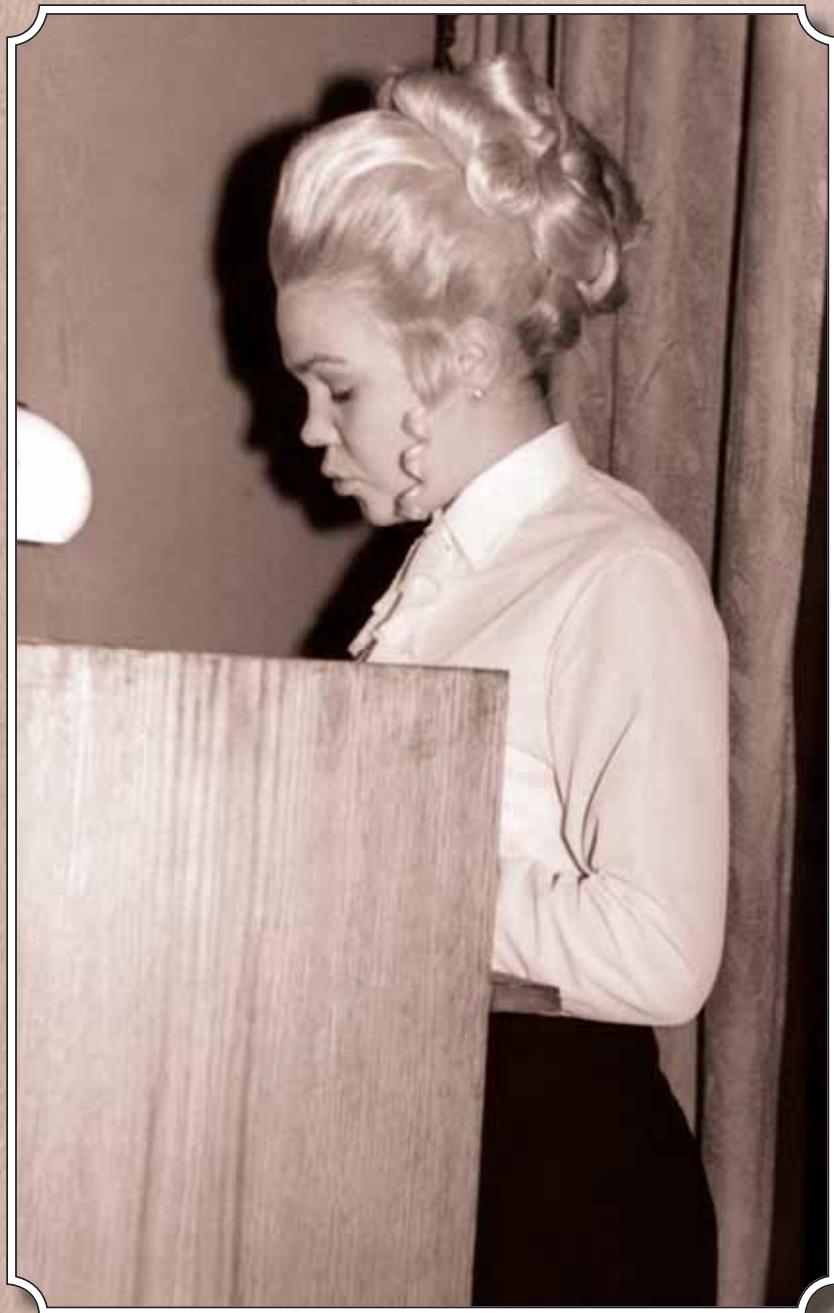
Должна сказать немного о том, что представляла собой станция Таллинн. В то время это была единственная крупная (настолько, что выходила за рамки принятой классификации) станция Таллиннского железнодорожного узла. Это уже потом, в 1986 году, построили станцию на месте остановочного пункта Юлемисте и припортовую станцию Мууга. В те годы руководство и цех движения располагались на улице Теллисиви, 57А. В состав станции также входил грузовой цех с товарной contadorой, грузовым двором и складами и пассажирский цех с вокзалом, багажным отделением и складом. К станции Таллинн-Копли примыкали 42 подъездных пути. Таллинские порты и почти все крупные заводы отгружали свою продукцию и получали материалы для её производства по железной дороге. Станция Таллинн была даже по тем меркам очень большим предприятием.

Возглавлял эту машину начальник станции Михаил Михайлович Семёнушкин. Фронтовик, участник Великой Отечественной войны, он отстраивал заново разрушенные после боёв освобождённые станции. После восстановления станции Таллинн Михаил Михайлович так и остался руководить её работой. Это был первый в моей жизни начальник. Уникальный специалист и высокодуховный человек.

Одной из моих обязанностей в должности техника было участие в ежемесячном комиссионном осмотре станции и фиксация замечаний, сделанных во время осмотра путей и стрелочных переводов. Возглавлял комиссию начальник станции. В состав её входили также мастер пути и мастер устройств систем централизации и блокировки (СЦБ).

После осмотра путей и обустройства станции я должна была записывать обнаруженные неполадки в специальном журнале, а затем, после их устранения, отмечать это. Осмотры проводились ежемесячно и, поскольку территория станции была большой, проходили в течение трёх дней. Для меня они стали уникальной школой как в смысле технического воспитания, так и в плане нравственного роста. Михаил Михайлович никогда не раздражался, всегда спокойно и очень обоснованно делал замечания. И в тоже время был строг. Да и как иначе, ведь от результатов выявленных и затем устраниенных неполадок зависела безопасность движения поездов. При этом находил возможность учить меня: спрашивал название неисправного оборудования не только на русском языке, но и на эстонском. Дорожные мастера и мастера СЦБ были эстонцами, и мне следовало уметь общаться с ними на родном языке. Я, конечно же, не знала эстонской железнодорожной терминологии, но благодаря своему руководителю усвоила и запомнила очень многие термины. Например, что упорный болт стрелочного перевода по-эстонски называется «тугиболт» (tugibolt) и т.п. В дальнейшем мне эти знания очень пригодились.

Проработала я в должности техника три года, после чего меня назначили начальником технической contadorы. В моём подчинении оказались сразу двадцать четыре человека, причем все – женщины. Техническая contadorы станции,



*Выступаю с трибуны на станции Таллинн. Фото сделано
профессиональным журналистом Виктором Вестеринен 02.03.1971 года*



как и все другие её подразделения, работала круглосуточно – движение по железной дороге не прекращалось ни днем, ни ночью. Мы занимались тем, что подбирали и оформляли документы на прибывающие и отправляющиеся со станции поезда. Ежедневно к 18 часам мы составляли отчёт о проделанной за минувшие сутки работе, для чего в технической конторе имелся штат «сведенистов», т.е. тех, кто готовил сводку. Эти данные затем использовались для составления отчётов о работе станции в целом и для начисления заработной платы для работников на сдельной оплате труда. Самым тяжелым для меня в работе начальника было руководить женским коллективом, преодолевать сложности, часто совсем не связанные с производственными вопросами.

Поскольку я учились на экономическом факультете ЛИИЖТа, то вскоре руководством было принято решение перевести меня на должность нормировщика. Но эта работа пришлась мне не по душе, и я оставила ее при первой же возможности.



Глава 7 Моя семья

Шестого августа 1972 года у меня родилась дочь Виктория. После того, как закончился мой отпуск по уходу за ребенком, дочка стала жить у моей мамы в Выхма. А я продолжала учиться в ЛИИЖТе. Мне, конечно же, хотелось чаще бывать с дочерью, и поэтому в сентябре 1974 года я устроилась преподавать специальные предметы в Таллинский техникум железнодорожного транспорта. Работа в техникуме давала возможность больше времени проводить дома, ведь отпуск у преподавателей был 45 рабочих дней, да и нагрузка в первом семестре была у меня невысокая.

А в декабре 1975 года случилось ещё одно событие. Я вышла замуж за Виктора Ефимовича Кущенкова (в 2018 году он сменил фамилию и стал Ивановым). Мы познакомились ещё когда учились в железнодорожном техникуме в Тарту. Но в ту пору мне было не до него – я была влюблена в отца моей дочери Валерия Александровича Островского. Мы встречались четыре года, но после моего отъезда на работу в Таллинн всё постепенно расстроилось, и мы расстались.

Встречаться с Виктором мы начали, когда после большого перерыва в учебе он готовился к окончанию Таллинского техникума железнодорожного транспорта. Я в это время уже работала там преподавателем спецпредметов и была назначена руководителем его дипломного проектирования. Совместная работа сблизила нас, и мы полюбили друг друга. После окончания техникума он по распределению попал на станцию Таллинн, и мы продолжали наши встречи, а 11 декабря 1975 года поженились.

Это был брак по любви. В то время я еще училась в ЛИИЖТе и всякий раз, уезжая на сессию в Ленинград, страшно переживала: нам не хотелось расставаться, мы очень скучали друг без друга. Сразу после свадьбы мы забрали Викторию от бабушки и устроили её в детский сад.

Виктор Ефимович был родом из города Гдова Псковской области. Этот старинный русский город (первое упоминание о нём обнаружено в письменных источниках 1322 года) расположен на реке Гдовке в двух километрах от её впадения в Чудское озеро, в 125 километрах от Пскова и в 230 километрах от Санкт-Петербурга. Из Гдова до Тарту можно добраться по воде: по Чудскому озеру и далее по реке Эмайыги. Когда в 1966 году Виктор поступал в Тартуский техникум железнодорожного транспорта, в навигацию между этими городами ходил катер, что очень сокращало путь к месту учебы.



Мы с Виктором женимся



С дочкой Викторией

*Родительский
дом Виктора
Ефимовича
в Гдове*





По преданию, в X веке земля, на которой расположен Гдов, принадлежала вдовствующей Псковской княгине Ольге, и первым названием этой территории было Вдов или Вдовий. Земли были приграничными и часто подвергались нападению со стороны соседей. Для защиты города от Ливонского ордена в 1431 году на реке Гдовке была заложена новая крепость.

После Северной войны 1700-1721 годов Гдов перестал быть приграничной крепостью, утратив своё стратегическое назначение, и начал раз виваться как город рыбаков, ремесленников и купцов.

В годы Великой Отечественной войны в период с 19 июля 1941 года по 4 февраля 1944 года Гдов был занят немецкими войсками. По планам немцев он должен был стать частью очищенного от славянского населения Ингерманланда. За время войны и особенно при отступлении оккупантов город сильно пострадал. Из имеющихся в нём 640 зданий были уничтожены 606. Разрушены фабрики, электростанции, здания больниц, учебных заведений, учреждений культуры. В Гдовском кремле были взорваны собор, церковь и колокольня – памятники русской архитектуры. В 1988 году к 1000-летию крещения Руси было принято решение на фундаменте собора Димитрия Солунского в Гдовском кремле построить новый собор.

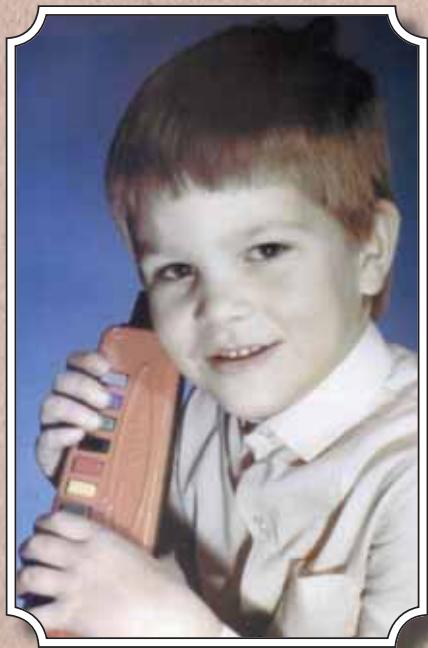
По благословению отца Николая с острова Залита 8 ноября 1994 года был построен и освящён трёхпредельный собор в честь Державной иконы Божией Матери. Приделы собора были освящены в честь Димитрия Солунского и священномученика Вениамина, митрополита Петербургского и Гдовского. Собор был построен на средства жертвователей и стараниями будущего настоятеля – отца Михаила (Женочина). Отец Николай сам пожертвовал первые деньги. Кирпичи для строительства выпускали на эстонском заводе в Азери, где для этого была даже специально организована вторая смена.

Отец Виктора Ефимовича – уроженец Гдовщины Ефим Фёдорович Иванов (Кущенков) (1911-1998), участник Великой Отечественной войны, награждён орденом Отечественной войны II степени, сразу после окончания войны вернулся в родные края. Вернулся не один. Привёз с собой из Белгорода жену Александру Пантелеевну Цикалову (1918-1983), мать Виктора.

Александра Пантелеевна имела учительское образование и поступила работать в школу. Как в то время полагалось, ей были выделены материалы для строительства дома и земельный участок. Дом построили на высоком берегу реки Гдовки на Заречной улице, 17. Там у них родилось двое детей: в 1948 году дочь Галина (в замужестве Мотеюнене) и в 1951 году сын Виктор.

Также у Александры Пантелеевны была дочь от первого брака. Звали ее Римма (в замужестве Ткаченко), родилась она еще в 1938 году. К моменту нашей свадьбы Римма и Галина были уже замужем. Римма жила в Сыктывкаре, а Галина в Вильнюсе.

По окончании очередной сессии я приехала в Гдов, куда из Ленинграда в то время ходил ночной поезд – знакомиться с родителями своего мужа. На другой день из Таллинна приехал и сам Виктор, и мы сказали им о нашей



Сын Виктор и счастливые родители



женитьбе. Потом мы неоднократно приезжали к ним в гости, особенно когда Александра Пантелеевна тяжело заболела. Она стойко боролась со своей болезнью, раком груди. Когда мы в последний раз навещали ее в псковской больнице, она оставалась единственной из тех, кого ранее оперировали вместе с ней.

Умерла Александра Пантелеевна 6 августа 1983 года и похоронена на кладбище в Гдове. Перед своей кончиной она собрала и упаковала посуду, зеркало, тёмно-коричневый полированный трельяж (всё самое ценное, что было у неё), наняла машину и отправила сыну в Таллинн. Эта мебель и по сей день служит мне. После смерти свекрови я в Гдов уже не ездила. Ефим Фёдорович пережил супругу на 15 лет, женился ещё дважды и похоронен рядом с Александрой Пантелеевной на гражданском кладбище в Гдове.

Мы прожили с Виктором Ефимовичем шесть благополучных лет, но, хотя мы и прикладывали к этому усилия, Господь всё не давал нам ребёночка. Пока 3 марта 1982 года у нас не родился сын. Мы были очень счастливы! Я еще не вышла из больницы, когда муж назвал сына Виктором.

Через десять лет наступили очень сложные времена. Советский Союз распался, Эстония обрела независимость. Жить в эпоху перемен было не просто, что сказалось и на наших с Виктором Ефимовичем отношениях. После длительных разговоров и многочисленных ссор мы расстались и 16 марта 1992 года официально развелись.

Виктор ушёл и начал жить своей жизнью. Детей он навещал, помогал материально, однако участия в их воспитании почти не принимал. У него самого в этот период возникли большие сложности. Дела стали поправляться, когда он перешёл на работу директором в компанию «Веотранс». Фирма была создана для подачи вагонов на подъездные пути станции Таллинн, и её хозяином был Валерий Павлович Мельников.

Предприятие, основанное на частном капитале, было по тем временам ноухау: раньше подачей вагонов занималась сама станция Таллинн. Дела Виктора стали поправляться как в материальном плане, так и в личной жизни. Он познакомился с Еленой, ровесницей моей дочери Виктории. Они стали жить вместе, и Елена родила ему двух сыновей – Арсения и Артемия.

Позже, уйдя из «Веотранса», Виктор Ефимович долго не мог найти работу и очень от этого страдал. Но, слава Богу, пришла помощь от нашего бывшего начальника дороги Олега Анатольевича Мошенко. Благодаря его рекомендации Виктора взяли директором по железной дороге в перевозочную фирму «E.R.S.». Там он отработал 15 лет, практически до банкротства и перепродажи фирмы, когда объемы грузовых перевозок упали до нуля и компания прекратила свою деятельность на железной дороге. Виктор Ефимович в это время был уже пенсионером и попал под сокращение. Последние десять лет вместе с ним в должности маневрового диспетчера работал и наш сын Виктор.



Глава 8

На железной дороге

Возвращаюсь к рассказу о себе. В техникуме я преподавала шесть лет. Работа предполагала нагрузку не только интеллектуальную – почти всё время приходилось быть на ногах. Выше я написала, что Господь не давал нам ребёночка, хотя мы и прожили с Виктором Ефимовичем в любви более пяти лет.

Мой лечащий врач Орисаар порекомендовала мне сменить работу на сидячую. Тогда в апреле 1980 года, согласовав этот вопрос с руководителями предприятий, я перевелась на работу в Эстонское отделение Прибалтийской железной дороги. В то время ПЖД объединяла железные дороги Латвийской, Литовской, Эстонской ССР и железную дорогу Калининградской области. У нее было семь отделений: Рижское, Даугавпилсское, Елгавское, Эстонское, Вильнюсское, Шяуляйское и Калининградское. Протяжённость дороги составляла 9000 километров. Управление находилось в Риге.

Эстонское отделение входило в состав Прибалтийской железной дороги в период с 1963 по 1992 год и было одним из крупнейших. Также оно считалось и самым крупным транспортным предприятием Эстонии. Управление отделением располагалось в Таллинне по адресу ул. Пикк, 36 (в 2000 году этот дом был продан под жилой фонд). Протяжённость железнодорожных путей составляла 1024 километра, общая численность работников – почти девять тысяч человек. На долю производственного (то есть непосредственно связанного с перевозкой грузов и пассажиров) персонала приходилась примерно половина штата.

На тот момент дорога имела собственный жилищный фонд и все службы, связанные со строительством и обслуживания ведомственного жилья. Благодаря прибыли и средствам, выделяемым на эти цели Министерством путей сообщения (МПС СССР), строилось много жилья, и в порядке очереди квартиры бесплатно выделялись работникам железной дороги, нуждающимся в улучшении жилищных условий.

Для молодых специалистов, каким в течение 2 лет после окончания техникума считалась и я сама, очередь была отдельная. Но в 1968 году, когда я пришла на работу, её практически не было. И я сразу получила комнату площадью 16 квадратных метров в доме гостиничного типа на ул. Кийза, а вскоре и 18-метровую комнату в двухкомнатной квартире по ул. Белинского (современное название – ул. Туулемаа), дом 14.

В квартире номер пять, кроме меня, проживала семья машиниста Игоря Варнавского. Когда в 1982 году у нас с Виктором родился сын, то с целью улучшения наших жилищных условий семье Варнавских (Игорь жил вместе с женой Надеждой и дочерью Еленой) дали однокомнатную квартиру.

Мой муж в это время работал дежурным по посту МРЦ (маршрутно-релейная централизация) станции Таллинн. Это была очень напряжённая и ответственная работа, связанная с безопасностью движения поездов. Пост МРЦ находился, да и сейчас находится, в горловине станции Таллинн, и все поезда – грузовые, пассажирские, в том числе и электрички – могли попасть на станцию только через этот пост. Движение было круглосуточным, и каждый час проходило не менее трёх-четырёх поездов. Перед рабочей



Зима 2020 г., Штромка. Редкий в эту зиму снежный пейзаж, но море так и не замёрзло



сменой Виктору Ефимовичу нужен был полноценный отдых, а в одной общей комнате обеспечить его было трудно. И мы остались жить в довольно большой (68 кв. метров) двухкомнатной квартире со всеми удобствами и даже с телефоном, что по тем временам было почти роскошью.

В этой квартире я прожила уже 50 лет и чувствую себя в ней хорошо и уютно. Дети выросли, женились, разлетелись кто куда, а я так и живу в Пельгуранна, теперь уже одна. За это время привели в порядок берег и пляж, обустроили Штромку, и я имею возможность каждый день гулять по берегу моря и наслаждаться красотой природы, дышать морским воздухом и любоваться сосновым лесом.

Помимо жилищного фонда отделение дороги имело в своём составе Отдел рабочего снабжения со своими магазинами, столовыми, вокзальными ресторанами и буфетами, мастерскими по пошиву одежды и железнодорожной формы. И если всем работникам железной дороги выдавалась уже готовая стандартная форма, то руководители высшего звена имели право такую форму бесплатно пошить на заказ – из форменной ткани в мастерской.

Поскольку я очень скоро стала одним из командиров, то успела заказать и сносить не одну форму. Это было очень удобно: никаких забот с тем, во что одеться завтра! Приготовил на выходных пять рубашек и меняй себе на радость.

Ношение формы на работе и на официальных мероприятиях было обязательным до 1992 года. С 1 января 1992 года вступило в силу постановление правительства Эстонской Республики № 102 о реорганизации Эстонского отделения Прибалтийской железной дороги в Государственное предприятие «Эстонская железная дорога». После этого мы донашивали свою старую форму, но уже добровольно.

В состав дороги входили также железнодорожные больницы, поликлиники, медицинские пункты на предприятиях, пункты предрейсового осмотра машинистов, санитарно-эпидемиологические станции, техникум, железнодорожное профессиональное училище им. Мюрисеппа, школа машинистов и механиков рефрижераторных поездов, а также детские дошкольные учреждения. Поскольку дорога финансово поддерживала перечисленные структуры, то они были хорошо оборудованы, отлично отремонтированы и содержались в приличном состоянии.

Особенно выделялась наша железнодорожная больница в Ярве: она считалась одной из лучших в Эстонии и была очень востребована. Люди, которые не работали на железной дороге, могли попасть на лечение в эту больницу, когда она была дежурной. Ждали очередного дежурства и вызывали в этот день скорую, чтобы оказаться именно в этой клинике. Первый заслуженный врач Эстонии, доктор Кулламаа, работал в нашей больнице в Ярве.



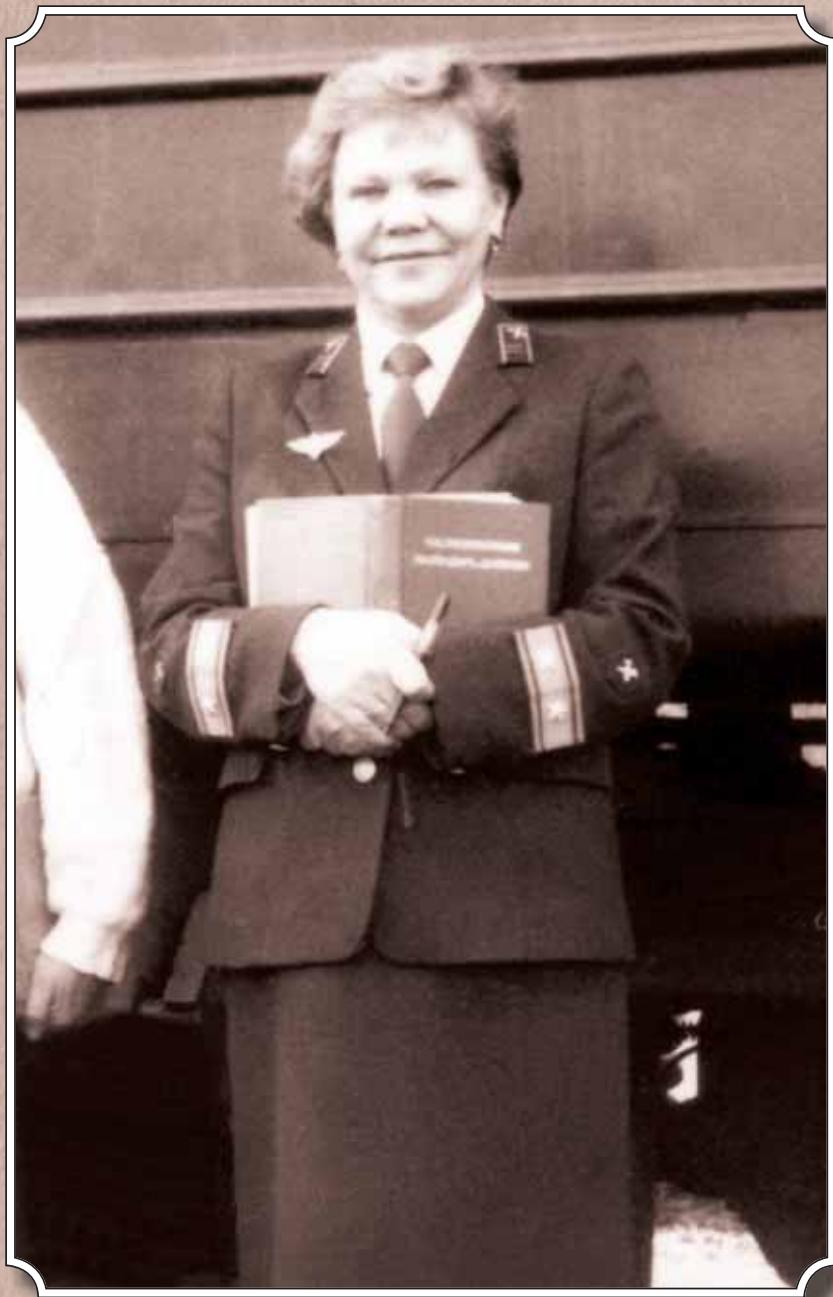
Но уже вскоре после реорганизации дорога начала избавляться от деятельности, напрямую не связанной с железнодорожными перевозками, передавая перечисленные выше объекты и штат на содержание местным органам власти. К сожалению, работа многих из названных структур после этой передачи стала хуже или совсем прекратилась. Например, Таллинская республиканская поликлиника на ул. Тулика и республиканская железнодорожная больница в Ярве были закрыты.

Первая должность, на которую меня назначили в управлении Эстонского отделения, называлась «старший инспектор» – в ней я пробыла 5 лет (с 4 февраля 1980 года по 15 февраля 1985 года). В мои обязанности входила работа с обращениями и жалобами, которые поступали в адрес руководства отделения дороги, а также организация приёма руководством граждан по их личным обращениям.

В то время начальником отделения был Сергей Данилович Гладышев. Он был назначен на эту должность незадолго до моего назначения. Родом из Белгорода, до переезда в Эстонию он работал начальником Елецкого отделения Юго-Восточной железной дороги МПС СССР. Сергей Данилович сам рассказывал, что попал на эту должность, по тем временам очень высокую (как же – республиканское отделение в Таллинне, столица Эстонии, почти заграница!) благодаря своему знакомству с тогдашним Министром путей сообщения СССР Иваном Григорьевичем Павловским. Но в Эстонии он пришёлся не ко двору. Хотя прямого подчинения эстонским властям в той централизованной структуре управления МПС СССР и не было, но Центральному Комитету компартии республики, как коммунист, стоящий на учёте в республиканской партийной организации, Гладышев должен был подчиняться. Однако человек он был своеобразный, резкий, характер имел сложный, придерживался авторитарного стиля руководства, что в Эстонии не приветствовалось. Хотя как специалист, руководитель с полевым опытом, для отделения он сделал много хорошего, дорога при нем работала устойчиво.

В то время очень большое внимание уделялось работе с обращениями граждан – она регламентировалась специальным приказом МПС СССР, и мы разъезжали по всей Эстонии, встречаясь с людьми, проводили отдельные встречи с машинистами, рабочие собрания. Все жалобы, просьбы и обращения фиксировались, по всем вопросам готовились поручения, после чего требовалось проконтролировать их выполнение. Этим я практически и занималась.

Вместе с Сергеем Даниловичем я работала недолго. В 1982 году по предложению нового генсека ЦК КПСС Андропова сняли с работы его московского покровителя, Павловского, а уже вскоре по настоянию секретаря ЦК Компартии Эстонии Карла Генриховича Вайно был освобождён от должности и Гладышев. Ему исполнилось тогда 50 лет. После чего он несколько лет работал на Дальнем Востоке, затем вернулся на свою родину в город Елец. Построил дом, но вскоре заболела и умерла его супруга Нина Филипповна. Дочь с семьёй осталась жить в Эстонии.



*Я в форме на осеннем осмотре дороги
(ношение формы было обязательным во время проведения
комиссионных осмотров)*



Думаю, что в последние годы жизни он был очень одинок. Приезжал несколько раз в Таллинн, писал мне и даже предлагал выйти за него замуж и переехать к нему (я к этому времени уже была в разводе с Виктором Ефимовичем). Но это в тот момент казалось мне неприемлемым: оставить в Эстонии всех родных и уехать на чужбину!

В конце жизни он обратился к Богу, а умер, когда ему не исполнилось ещё и 70 лет. Стало плохо прямо на улице – присел на лавочку у троллейбусной остановки и умер. Его дочь ездила на похороны. От имени Эстонской железной дороги мы передали через нее соболезнование его родным и близким. Я поминаю его в своих молитвах и прошу Господа об упокоении души раба Божия Сергея.

Новый начальник Эстонского отделения, назначенный в 1984 году, был нам хорошо знаком. Олег Анатольевич Мошенко работал заместителем начальника Прибалтийской железной дороги и часто бывал у нас, курируя в том числе и Эстонское отделение. Его деловые качества были хорошо известны и в ЦК Компартии Эстонии. По личной просьбе Вайно он был назначен на работу в наше отделение. Прослужил у нас до 1988 года, и это были лучшие годы моей работы на железной дороге.

Специалист высочайшей эрудиции и профессиональных знаний, умелый руководитель, чрезвычайно порядочный и ответственный человек, он вывел дорогу на максимально возможный в то время уровень. Используя свои связи в управлении Прибалтийской железной дороги, а также доброе к нему отношение Ивана Артёмовича Емца, начальника дороги, он сумел добиться полного технического переоснащения ее эстонского отделения. Именно под его руководством были построены вторые пути, на многих участках внедрена диспетчерская централизация, узкоколейка на участке Таллинн-Вяйке – Вильянди, Лелле-Пярну с продолжением через Руену на Ригу была перешита на широкую колею, построена предпортовая станция Мууга и многое другое. На этих работах были одновременно задействованы несколько строительно-монтажных поездов, пригнанных со всей Прибалтийской дороги, использованы значительные денежные средства, выделяемые для этих целей МПС СССР.

Почти сразу после появления у нас Мошенко меня назначили старшим инспектором по контролю исполнения. Однако фактически я была помощником Олега Анатольевича во всех делах, что нас очень сблизило, и наша дружба продолжалась многие годы. И когда в 1988 году он был назначен на должность начальника Прибалтийской железной дороги, и когда в 1992 году переехал в Москву и начал работать в МПС РФ.

Он всегда с радостью встречался со своими бывшими коллегами из Прибалтики, в том числе и со мной. Став заместителем министра МПС РФ, он познакомил меня со своим секретарём Елизаветой. И когда я приезжала по делам дороги в Москву, а самого Мошенко не было на месте или он был занят, то мы пили чай с Лизой.



Я и Мошенко О.А. в Санкт-Петербурге, 2016 год

В 1999 году было оформлено двустороннее соглашение об открытии представительства Эстонской железной дороги в России, а МПС РФ – в Эстонии. Когда в 2000 году Олег Анатольевич вышел на пенсию, Эстонская дорога предложила ему возглавить представительство в Москве. Так мы опять стали работать вместе. Наша дружба не прервалась, продолжается она и сейчас.

После Мошенко дорогу в 1989 году возглавил Яков Фёдорович Лешкин. Уроженец небольшого острова Пийрисааре на Чудском озере, родился он за год до начала Великой Отечественной войны, 4 апреля 1940 года. Семья Лешкиных входила в Желаченскую старообрядческую общину. Яков Фёдорович, как и я, был выпускником Тартуского техникума железнодорожного транспорта, но окончил его раньше. Свое обучение в институте (ЛИИЖТ) он завершил в 42 года. Работалось с ним легко и просто. Как специалист, который прошёл все возможные ступени роста в своей профессии, он хорошо знал железнодорожное дело, умел собрать вокруг себя профессионалов, людей, которым доверял, и вдохновить их на выполнение поставленной задачи.

Но надвигались очень сложные времена, в СССР началась горбачёвская перестройка. Эстонское общество тоже не оставалось в стороне – брожение умов началось и здесь. В вечерней телевизионной программе «Подумаем вместе» 13 апреля 1988 года Эдгаром Сависааром была озвучена мысль



о создании демократического движения в поддержку перестройки – Народного фронта Эстонии. А в самом начале октября того же года состоялся учредительный съезд НФЭ, на котором были утверждены его программа и хартия. Идеи, провозглашённые в этих документах, нашли поддержку в обществе, но, к сожалению, многие из них остались лишь на бумаге.

В противовес НФЭ в марте 1989 года состоялся первый съезд Интердвижения Эстонии и был проведён митинг, собравший 50 тысяч сторонников ИД. Началось противостояние, причём жёсткое! Слава Богу, не дошло до кровопролития, как это случилось в соседних Литве и Латвии.

В это сложное, неясное время Яков Фёдорович сумел не ошибиться и занять единственно правильную позицию: железная дорога не должна была оказаться втянутой ни в какие политические дрязги, ей следовало не поддаваться на провокации, работать и не останавливать движение. Хотя любителей мутить воду вокруг было предостаточно. На наши предприятия приезжали провокаторы, под разными предлогами требуя прекратить движение поездов, пытаясь посеять смути и вызвать беспорядки. Но железнодорожники на провокации не поддались и угроз не испугались – дорога продолжала работать.

Между тем в экономике страны царил хаос, следствием чего были перебои с платежами. Рассчитывались с нами за услуги по перевозке с задержками, а это означало, что платить зарплату работникам часто было нечем. Мы изыскивали всякие возможности пережить это время: например, забирали выручку из билетных и товарных касс и поочередно выплачивали из этих денег заработную плату работникам наших предприятий. Это помогло укрепить в людях доверие и убедить их в правильности выбора пути. В этих условиях Лешкин не боялся взять на себя ответственность, люди ему верили и не подводили. Наша команда работала слаженно и помогла сохранить Эстонскую железную дорогу в это сложное для страны время.

В 1992 году Эстония вновь обрела свою независимость, и начался новый период в моей трудовой биографии: 10 сентября 1992 года меня назначили начальником пассажирской службы.



Глава 9

Эстонская железная дорога

Для работы в должности начальника пассажирской службы требовалось знание эстонского языка. Поскольку выбор специалистов-железнодорожников, владеющих эстонским, был не так уж и велик, Яков Фёдорович уговорил меня занять эту должность, пообещав, что, как только найдётся для замены подходящую мужскую кандидатуру, поручит мне другую работу. Такая замена нашлась только в 1994 году.

Возглавить службу пригласили Пеепа Ййма, который до этого возглавлял отдел транспорта таллиннского горисполкома. Уже приступив к работе, Пееп ещё в течение года в начале каждого рабочего дня заходил ко мне посоветоваться. Человек он был обучаемый и очень ответственный, освоил новое для себя дело и работает в пассажирском отделе Эстонской железной дороги и по сей день.

Сейчас даже страшно представить, что за работа мне в тот момент предстояла. Пассажирское хозяйство Эстонской дороги было внушительным. В его состав входили дирекция по обслуживанию пассажиров вместе с пассажирским вагонным депо, резервом проводников и таллинским железнодорожным вокзалом, а также 10 вокзалов на крупных станциях Тапа, Йыгева, Тарту, Выру, Эльва, Валга, Раквере, Йыхви, Кохтла, Нарва. Одних только международных поездов было около десятка: три ходили в Москву, два – в Ленинград, по одному в Псков, Ригу и Минск («Чайка» – через Ригу и Вильнюс). Плюс дополнительные туристические поезда. В целом в пассажирском хозяйстве работало более тысячи человек. И всеми этими людьми нужно было руководить, а всеми процессами на дороге – управлять.

В 1993 году по настоятельной рекомендации и согласованному решению между тремя Балтийскими республиками запустили новое пересадочное пассажирское сообщение в Европу – поезд «Балтийский Экспресс». Он шел через Ригу до литовской станции Шестокай, а затем, с пересадкой на европейскую колею, до Варшавы. Дальше по согласованному графику можно было пересесть на поезд до Берлина.

«Балтийский экспресс» мы собирали из имеющихся в наличии старых вагонов: отремонтировали, покрасили в серый цвет, обклеили разноцветной плёнкой в сиренево-розовых тонах с ярким логотипом. Из-за этого в народе поезд прозвали «попугаем». Но на самом деле он не был экспрессом: состав шёл медленно, а после перехода в Шестокай на польский дизель и вовсе терял



скорость, так как в Польше этот участок пути был малодеятельным и находился в плохом техническом состоянии. Поезд оказался невостребованным, и уже через пару лет его пришлось отменить. Должна отметить, что наши специалисты прогнозировали такое развитие событий, но правительство нас слушать не хотело, обвиняя в саботаже. Это был мой первый опыт, показывающий, что из решений, за которыми нет компетентных знаний и мнений профессионалов, ничего хорошего не получится. К сожалению, я ещё не раз и не два убеждалась в этом, когда руководить дорогой приходили люди, далёкие от нашей профессии. Ещё хуже стало, когда и профессионалов-железнодорожников стали заменять «менеджерами» и «руководителями проектов». Но до этого в тот момент было ещё далеко, и костяк специалистов пока ещё сохранялся.

Кроме вышеперечисленного на пассажирскую службу легла большая работа по изменению и переводу на эстонский язык всех внутренних документов, связанных с перевозкой пассажиров. Начиная от всех видов билетов до табличек и надписей на перронах, как, например, знака «остановка локомотива». К тому времени уже был создан Совет по железнодорожному транспорту стран СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии. Пассажирская служба Эстонской железной дороги активно участвовала в разработке документов, которые и по сей день регламентируют перевозку пассажиров и багажа в международном сообщении со странами-участниками Совета.

Совместными усилиями нам удалось сохранить систему продажи билетов на поезда международного направления «Экспресс», а также подписать соглашение о международных пассажирских перевозках и инструкцию к нему. И сегодня благодаря этому, даже если у Эстонии не будет ни одного поезда, идущего за границу (а сейчас, когда я пишу эти строки, 3 раза в неделю курсирует лишь один поезд Таллинн – Санкт-Петербург – Москва), железнодорожный билет на вокзале в Таллинне можно купить до любой станции государства-члена Совета. Мы разработали и предложили для всей сети железных дорог стран СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии международную форму билета, продаваемую через систему «Экспресс», которая используется и по сей день.

Помимо всего этого никто не отменял и текущую работу: составление графика движения поездов, услуги, оказываемые пассажирам, в том числе по продаже билетов, содержанию вокзалов и пассажирских перронов, обеспечению безопасности движения поездов и их технического состояния. Если вспомнить, что тогда не было компьютеров и мобильной связи, мне сейчас даже трудно понять, как мы справлялись. В службе работали всего 10 человек вместе с ревизорами. Конечно, текучка в основном ложилась на плечи Дирекции по обслуживанию пассажиров, которую возглавлял Владимир Викторович Коньков, и где вместе с ним работала группа специалистов-железнодорожников, но общее руководство и контроль, а также ответственность за работу в целом пассажирского хозяйства дороги оставались за нашей службой.



Время тогда было сложное. Вокзалы обрастили киосками и торговыми точками, городские власти требовали их уничтожения, а начальники вокзалов имели с этой коммерции свой собственный интерес и отчаянно сопротивлялись ее регулированию. Вспоминаю, что в бытность начальником таллиннского вокзала Юрия Адера, он особенно усердствовал на этой ниве и даже умудрился одну будку втащить во внутреннее помещение вокзала. Пришлось привлечь все имеющиеся у нас связи, чтобы ликвидировать это «новшество». Вот такое было время: каждый обогащался, как умел, используя в том числе возможность «оказаться в нужное время в нужном месте».

В те годы в пригородном направлении курсировало много электричек, ходили они как трамваи и были полупустыми, а билеты стоили дешево. Да и те покупали редко: люди вынуждены были ездить «зайцами», так как заработную плату повсеместно выплачивали не вовремя. В этот период в нашу службу передали штат ревизоров-контролёров. Мы стали организовывать проверки билетов перед посадкой в поезд, перекрывали перроны. Но тут вмешалось министерство транспорта и запретило это делать: по их мнению, это нарушало права граждан. Тогда начали искать экономию в другом направлении: стали снимать с графика электрички в часы малого спроса. Пояснялись жалобы от пассажиров, но, несмотря на угрозы, поступавшие даже лично в мой адрес (полиция безрезультатно пыталась найти угрожавших мне, поставив телефон на прослушку), нам удалось значительно сократить количество пригородных поездов и тем самым несколько повысить рентабельность этих перевозок.

Приходится констатировать, что железнодорожная дорога всегда была инородным телом в ЭССР. Железнодорожный отдел, в постсоветское время организованный при министерстве транспорта Эстонии, мало чем помогал, а скорее мешал нашей работе. Возглавил этот отдел бывший работник ЦК Компартии Эстонии Матти Принтс, его помощником стал наш коллега-железнодорожник, известный демагог Юри Вярка. Оыта руководства железной дорогой у министерства не было, так как она всегда была в системе МПС СССР, и в ее управлении самих эстонцев было мало. Поэтому даже после 1992 года, когда дорога перешла в собственность Эстонской Республики, прохладное отношение к ней со стороны властей сохранилось. Был даже такой период с марта 2001 года по январь 2007 года, когда 66 % акций железной дороги находились в собственности американских компаний. Американцы, вложив в этот проект не свои, а заёмные деньги, получили хорошую прибыль. Позже государство выкупило железнодорожную дорогу обратно, правда, за сумму вдвое большую, чем та, за которую её продавали.

В конце 1994 года я закончила работу в пассажирской службе и через некоторое время была назначена ведущим специалистом отдела внешних связей. На дороге произошли структурные изменения, и отдел внешних связей из коммерческой службы был передан в прямое подчинение генеральному директору АО «Эстонская железная дорога».



В 1994 году дорогу возглавил Парбо Юхневич, а начальником отдела стал Рейн Лыокене. Оба они до этого работали в департаменте шоссейных дорог министерства транспорта, хорошо знали друг друга и даже дружили семьями. Согласно служебной инструкции на меня была возложена вся международная деятельность эстонской железной дороги. К тому времени Совет по железнодорожному транспорту стран СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии (штаб-квартира в Москве) уже 2 года активно работал над разработкой совместных документов по организации работы железнодорожного транспорта и взаиморасчетам за перевозки на всём пространстве бывшего Советского Союза. Стоит отметить, что само по себе решение по созданию Совета обеспечило непрерывное и бесперебойное железнодорожное сообщение на всём пространстве бывшего СССР в период его распада в 1992 году на отдельные самостоятельные государства и продолжает его обеспечивать до сих пор. Своим появлением Совет был обязан тогдашнему министру путей сообщения СССР, а затем и министру путей сообщения России Геннадию Матвеевичу Фадееву.

Идея состояла в следующем: разделить парк железнодорожных грузовых вагонов, принадлежащих МПС СССР между странами-участниками Совета, передать его в собственность железных дорог государств СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии, а затем совместно его использовать для перевозки грузов на всём пространстве. Разделение было сделано по квотам, которые рассчитывались по специально разработанной формуле, основным показателем которой была протяженность каждой из дорог. Эстония получила по квоте 4,5 около 8000 вагонов, но фактически «живых» оказалось гораздо меньше. Совместно используемые вагоны договорились называть «общим парком». Чтобы общий парк начал работать на всём пространстве сети дорог и зарабатывать деньги, нужно было придумать правила его использования и правила взаиморасчётов.

Учёт перехода вагонов с дороги на дорогу стали осуществлять по пограничным железнодорожным стыкам, для чего разработали специальную программу. Это касалось всех вагонов, кроме рефрижераторных. Их принадлежность определялась по депо приписки: например, в Эстонии это было рефрижераторное депо Валга. Впоследствии оно было приватизировано вместе с вагонами и исчезло из поля зрения Эстонии как таковое.

В первые годы работы Совет, согласно Положению, собирался не реже чем четыре раза в год – поочерёдно в одном из государств-участников. Когда все основные документы были разработаны, заседания стали проходить два раза в год. Действует это правило и сейчас.

Делегацию от каждой железной дороги возглавляет руководитель отрасли или руководитель железнодорожной администрации. Совет утверждает наработанные экспертами за период между заседаниями документы, утверждает согласованные графики движения поездов, технические условия, которым должны отвечать вагоны, курсирующие по всей сети, рассматривает выполнение порядка взаиморасчётов и решает целый ряд других вопросов.



XXI заседание Совета СНГ во Львове

Подготовка всех этих документов и стала моей основной задачей в отделе внешних связей. Работа требовала моего личного участия в заседаниях Совета для обсуждения в экспертных группах при возникновении вопросов, не прошедших согласование, и вопросов, возникающих по ходу заседания. Особенно актуальным это стало, когда руководителями дороги начали назначать менеджеров, не обладающих необходимыми знаниями в железнодорожной отрасли, и с ходу найти правильное решение по тому или иному спорному вопросу им бывало трудно, а потому требовалась помощь.

Начиная с тринадцатого заседания Совета, которое в мае 1995 года проходило в Одессе, я приняла участие более чем в 50 заседаниях, не пропустив ни одного из них. Поскольку страны-участницы Совета по очереди организуют такие встречи, я за это время побывала во всех столицах бывшего Советского Союза, а в некоторых – и не один раз. Пятидесятое по счёту для меня заседание Совета проходило 20-21 мая 2015 года в Минске. Коллеги обратили внимание на юбилей и горячо меня поздравили. А в газете Совета «Евразия» была опубликована статья обо мне под заголовком «Вся её жизнь – железнная дорога».

Помимо участия в работе Совета я занималась вопросами двустороннего сотрудничества с Российскими железными дорогами, в том числе и с нашей соседней Октябрьской железной дорогой. Наше участие в Международной

ТЫККА КАТЫСУШЫ МЕМЛЕКЕТТЕРДІН
МІР ЖОЛ ҚӨЛІГІ ЖЕҢІНДЕГІ КЕНЕСІНІН
60-ШЫ ОТЫРЫСЫ

6-7 мамыр 2014 жыл, Астана қаласы



Эстонская делегация на заседании Совета СНГ в Астане, 2014 год



организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) также было в моих полномочиях. Рабочими языками этой организации, кроме английского, являются русский и китайский. Штаб-квартира находится в Варшаве.

Вначале мы работали в отделе вдвоём с Рейном Лыокене – он занимался вопросами, требующими знания английского языка. У нас с ним были разные обязанности и задачи, мы работали каждый самостоятельно и не мешали друг другу. Я признательна ему за наше сотрудничество. Рейн родился незадолго до войны, в 1938 году, но имел слабое сердце и сейчас его уже нет в живых. Упокой, Господи, его душу!

Когда между Россией и Эстонией ввели визовый режим, нам потребовалася ещё один человек для оформления виз и приглашений. Важность поездок была обоснована, в основном, необходимостью обеспечения совместной процедуры приёма-передачи вагонов на погранпереходах: с Октябрьской железной дороги к нам и от нас – на Октябрьскую. Совместный осмотр позволял в случае обнаружения неисправностей не гонять вагоны обратно через границу, а устранять повреждения на месте. Визы также требовались и для машинистов, которые заезжали на сопредельные территории: наши в Печоры-Псковские, а «октябрьята» на станцию Нарва.

На эту работу пришла к нам Айле Раяметс и очень хорошо вписалась в наш коллектив. Позже к нам присоединился и Алексей Аверсон. Он стал заниматься вопросами участия в Международном союзе железных дорог (МСЖД, штаб-квартира в Париже), членство в котором Эстония восстановила после возвращения независимости, а также другими задачами, которые требовали хорошего знания английского языка.

В 1999 году генеральный директор АО «Эстонская железная дорога» Парбо Юхневич и министр МПС РФ Николай Аксёnenko подписали соглашение об открытии представительств, и нам предстояла большая работа по реализации этого проекта. Для того чтобы открыть представительство Эстонской железной дороги в Москве, нужно было получить у местных властей все необходимые документы и разрешения, а также подобрать помещение. Эта работа была поручена директору по строительству Янусу Паасу и мне.

Надо отметить, что мы справились с ней успешно и довольно быстро: представительство было открыто уже 1999 году. Несмотря на многочисленные бюрократические препоны, все бумаги были оформлены своевременно. Этому, несомненно, способствовали обаяние Януса и его лучезарная улыбка. Конечно, не забывали мы и о годами проверенной формуле «не подмажешь – не поедешь».

Сняли на Покровке помещение под временный офис, уговорили Юлле Вунк перейти к нам на работу из Посольства ЭР в Москве. После этого стали подыскивать помещение, которое дорога могла бы приобрести в собственность. Руководство поставило условие: представительство должно располагаться не дальше, чем в десяти минутах ходьбы от офиса МПС.



*Открытие Представительства АО «Эстонская железная дорога»
в России, 11 октября 1999 года*

Знакомясь с предложениями, мы с Янусом обехали и обошли пешком множество домов в непосредственной близости от Новой Басманной улицы. В конце концов нам повезло – мы наткнулись на только что построенное новое здание в Казённом переулке. Дом был практически готов, не хватало только внутренней отделки. Как раз это нас и устраивало. Оформили сделку по покупке квартиры площадью 150 кв. метров. Пригласили дизайнера Ээро Юргенсона из Таллинна, который сделал проект интерьеров. Усилиями строителей из Эстонии уже к весне 2000 года помещение было полностью готово, и мы переехали в него из нашего временного офиса на Покровке. К этому моменту Олег Анатольевич Мошенко уволился из МПС и полностью посвятил себя работе в представительстве АО «Эстонская железная дорога» в России, которое он возглавлял долгие 17 лет. Сам по себе новый офис и рабочая атмосфера в нём были настолько комфортны и привлекательны, что к нам потянулись коллеги как из РЖД, так и с других дорог-участников Совета СНГ.

У Мошенко, благодаря его предыдущей работе и уважительному к нему отношению, было огромное количество знакомых в железнодорожной сфере и связи на самых разных уровнях управления российского Министерства



путей сообщения. Его обаяние и высочайшая компетентность привлекали людей. Наше представительство постепенно превратилось в самую настоящую штаб-квартиру железнодорожников и представителей фирм, которые пользовались услугами железнодорожного транспорта – как эстонских, так и российских. Здесь мы проводили различные совещания и встречи, целью которых было привлечение на Эстонскую железную дорогу новых грузов. Руководство дороги уделяло этому особое внимание: ежемесячно, а то и чаще, кто-то из директоров обязательно лично принимал участие в проводимых мероприятиях.

Благодаря Юлле Вунк у представительства был налажен хороший контакт с посольством Эстонии в Москве. Дипломаты также считали возможным и нужным заезжать к нам и участвовать в представительских встречах. Такая работа давала положительные результаты. Объём грузоперевозок в 1999 году составлял 37,1 миллиона тонн, в том числе транзитных грузов – более 25 миллионов тонн, а в 2004-м – уже 42,8 и 34,7 тонны соответственно. Даже американцы, после того как стали хозяевами Эстонской железной дороги, считали представительство очень важным направлением своей деятельности и всячески способствовали его укреплению. Работа Представительства не ослабла и после того, как государство вернуло себе собственность. Хотя после «бронзовой ночи» и возникли объективные предпосылки к сокращению объёмов перевозок.

Глава 10

21-й век начинается

Как уже было отмечено выше, после приватизации Эстонской железной дороги в марте 2001 года у нее появились американские хозяева. В результате изменившейся кадровой политики большая роль в руководстве дорогой отводилась железнодорожным специалистам. Была оптимизирована работа и значительно сокращён штат. Рейн Лыокене ушёл на пенсию, а меня в 2005 году назначили начальником отдела внешних связей.

Содержание моей работы изменилось мало: я по-прежнему занималась всеми вопросами, которые находились в моем ведении ранее, но к этому прибавилось общее руководство отделом. Коллектив у нас был дружный, все сотрудники – очень знающие и ответственные специалисты. Новым было то, что сами американцы не особо горели желанием заниматься международными отношениями. Незнание русского языка и непонимание российского менталитета им мешало.

Зато на место исполнительного директора назначили Рииво Синиярва. Рииво хоть и был химиком по профессии, оказался прирождённым дипломатом. Не зря после обретения независимости Эстонии он был назначен первым послом в Англию, и вместе с женой Лиликой они с нуля наладили работу посольства и отлично представляли нашу страну в Соединенном королевстве. Ему поручили заниматься вопросами международной деятельности Эстонской железной дороги, и он стал моим непосредственным руководителем. Это было для меня очень хорошо: Рииво был разумным человеком, умеющим прислушиваться к мнению других, очень коммуникабельным и контактным.

Американские собственники не принимали активного участия ни в работе Совета СНГ, ни в какой-либо другой международной деятельности дороги. Везде представлялся Рииво Синиярв и воспринимался иностранными коллегами как равный, что очень помогло создать верный имидж дороги и не акцентировать внимание на её частной принадлежности.

За шесть лет, пока дорога находилась в руках американцев, сменились три генеральных директора. Их международный интерес ограничивался тем, что они все хотели побывать в московском Кремле и попасть в Оружейную палату и Алмазный фонд. Что мы для них вместе с нашим московским представительством и организовывали.

Последний из руководителей, Кристофер Аденсон, однажды оказался вовлеченным в дела чуть более глубоко, и это почти стоило мне моей должности. Владимир Иванович Якунин пригласил нас, как и коллег с других же-



лезных дорог, на презентацию нового скоростного поезда «Сапсан». Рииво в это время был в отпуске. И я, решив, что в таком представительском мероприятии вполне может принять участие американец, предложила Кристоферу поехать в Россию, на что он охотно и даже с радостью согласился.

Презентация нового поезда начиналась в Москве и заканчивалась в Санкт-Петербурге. Я взяла с собой переводчицу Нину Лаансоо, и накануне события мы втроем приехали в российскую столицу. Отправление «Сапсана» из Москвы было намечено на утро следующего дня. Кристофер отправился в американское посольство встретиться со своими знакомыми, а мы – те, кто тоже участвовал в предстоящей презентации – собрались в нашем московском представительстве. Переводчица Нина была Кристоферу в посольстве не нужна, и поэтому осталась с нами. Все это происходило в конце 2005 года, и в Эстонии уже обсуждались планы государства выкупить у американцев дорогу обратно. Естественно, что и мы тоже говорили об этом между собой. Поскольку я с самого начала была против передачи в частные руки такого важного для нашей страны и её экономики стратегического объекта, как железная дорога, то и не скрывала своего мнения. Вот и в тот вечер высказалась в том смысле, что, даст Бог, американцы уйдут, и дорога опять будет государственной. Не то, чтобы они были плохими управленцами – с этим у них как раз было всё в порядке, они были хорошими специалистами во главе с председателем совета директоров Бурхардом. Всё было нацелено на получение максимальной прибыли. Только эта прибыль шла не эстонскому государству, а в карманы собственников. Я предполагаю, что они и не собирались оставаться у нас навсегда: хотели отбить затраченные на покупку кредиты, получить всю выгоду, которую можно было извлечь, после чего удачно продать дорогу. И определенная работа по реализации этих планов с их стороны в тот момент уже началась. Так, в прессе стали появляться публикации о том, как государство «мешает им вести бизнес»... Хотя они и многое полезного сделали как в направлении совершенствования технологии работы и управления дорогой, так и в части ее технического оснащения.

Но вернёмся к поездке на «Сапсан» в Санкт-Петербург.

Руководители железных дорог, приглашённые на презентацию, должны были находиться в VIP-зоне. Поскольку у Кристофера отсутствовал опыт участия в подобных мероприятиях, мне самой приходилось следить за тем, чтобы в нужное время он оказывался в нужном месте. Например, в том же вагоне, где ехали все руководители, на импровизированной трибуне во время выступлений на Московском вокзале, на осмотре железнодорожной техники в одной группе с Якуниным и т.д. Он всё время сопротивлялся этому, мотивируя тем, что Якунин его лично не звал. От этого я устала смертельно, и когда мы на машине возвращались домой, то почти всю дорогу старалась молчать. Лишь в очередной раз отметила про себя,



что решение не привлекать американских руководителей к международной деятельности дороги там, где общение происходит на русском языке, было единственно правильным.

Забегая вперед, скажу: Нина оказалась стукачкой и весь наш разговор в представительстве передала Кристоферу. Да ещё и приукрасила – мол, Элма ждёт не дождется, когда американцы уйдут. На следующее утро после возвращения в Таллинн ко мне подошел Рииво – а он обычно так рано на работе не появлялся – и с ходу огоршил вопросом: «Что случилось в поездке? Почему Кристофер требует сегодня же тебя уволить?». Естественно, я не знала ответа на этот вопрос. И посоветовала ему поговорить с Ниной, поскольку она была свидетелем всего, что с нами происходило в Москве и Петербурге. Нина призналась Рииво в том, что настучала на меня Кристоферу, и прибежала ко мне с извинениями, предложив вместе сходить к американцу, чтобы разъяснить ему ситуацию. Я отказалась – разбирайся, мол, сама, а мне к нему идти незачем.

Кристофер был серьёзно настроен меня уволить. Но в этот момент порядочным человеком проявил себя Рииво, вступившись за меня. Поскольку сам справиться с Кристофером он не мог, то позвонил Бурхарду, и тот разъяснил Кристоферу, что решения по руководящему персоналу не входят в его компетенцию. Уже в начале января 2007 года американцы продали государству свои 66% акций и ушли, а я проработала в своей должности ещё 10 лет, до декабря 2017 года. Поскольку нужды в переводчиках после отъезда американцев уже не было, то Нина осталась не у дел и вскоре увелаась. Позже я слышала, что она тяжело заболела.

Ещё несколько слов об американских собственниках.

В период работы с ними я сдружилась с членом совета директоров Генрихом Познером II. Он вырос в американской еврейской семье и был настоящим железнодорожным фанатом. Семья владела частью акций бренда Coca-Cola. Оказавшись в Европе, Генрих использовал это время для путешествий по железнодорожным дорогам стран СНГ. Поскольку он очень интересовался железнодорожной техникой, то посетил почти все крупные железнодорожные музеи на постсоветском пространстве, начиная с Петербурга и заканчивая Узбекистаном. Я договаривалась со своими коллегами, они его встречали и оказывали необходимое содействие в этих путешествиях. За пять лет он объехал почти все столицы бывших советских республик, уже довольно хорошо мог объясняться по-русски. И в каждом городе, куда он приезжал, обязательно посещал еврейскую общину. В Таллинне они вместе с Бурхардом личными пожертвованиями поддержали строительство синагоги. Генрих пригласил меня на ее торжественное открытие, где я встретила много знакомых мне евреев, выражавших благодарность за такую помощь. В конце каждого года я неизменно получаю от Генриха Познера II рождественскую поздравительную открытку. Мне приятно!



После того, как государство выкупило у американцев железную дорогу, её возглавил Кайдо Симмерманн. Кайдо был первый, и предполагаю, что единственный специалист-железнодорожник, получивший высшее образование в сфере строительства железных дорог в постсоветское время в Эстонии. Он окончил факультет дорожного строительства Таллиннского политехнического университета, где совсем на короткий период в качестве эксперимента в учебный план была включена железнодорожная тематика. После этого, начиная с 1994 года, длительное время работал директором по инфраструктуре на эстонской железной дороге. Благодаря этому в дополнение к теоретическим знаниям он получил большой практический опыт. Всю дорогу, как говорится, обошёл пешком и пользовался заслуженным авторитетом среди своих коллег, которые были довольны его назначением на столь высокий пост и выражали надежду, что у него всё получится.

Люди видели в нем своего, железнодорожника. Наши надежды оправдались: Кайдо хорошо руководил дорогой. Разумеется, больше внимания он уделял инфраструктурной части, поскольку инфраструктура была его детищем, и он много вложил в то, чтобы путь на дороге был хороший, а устройства СЦБ и связи – современные и надёжные.

Кайдо был уверененным и спокойным, сдержаным в своих эмоциях руководителем, всегда вникающим в суть проблем. Мне с ним было легко и хорошо работать. Кроме того, он назначил своим советником Майю Ивановну Тислер, и она как кладезь железнодорожных знаний хорошо его готовила к заседаниям Совета СНГ. Моей задачей было обеспечить его необходимыми документами с обоснованием позиции Эстонской дороги по всем пунктам повестки дня, а уже дальше он справлялся сам.

Ещё он был любимчиком председателя Совета СНГ Владимира Ивановича Якунина, который тогда возглавлял Российские железные дороги. Владимир Иванович хорошо относился к Эстонии – здесь была его малая родина. Родившийся в семье военного летчика, он до окончания восьмилетней школы вместе с родителями проживал в Пярну. Благодаря его духовной и материальной поддержке в Таллинне был построен собор и освящен в честь иконы Божией Матери «Скоропослушница». Теперь это единственный храм, который является собственностью православных Эстонии. Все остальные, пусть и за символическую плату, но взяты у государства в аренду. Если, не дай Бог, арендные договоры будут расторгнуты, то у православных верующих останется хотя бы один храм, где они смогут молиться и принимать таинства Христовы. Сейчас его настоятелем является протоиерей Александр (Галиакберов). Владимир Иванович, его жена Наталия и сыновья Андрей и Виктор поминаются за литургией. И мне от этого радостно. Кроме того, Владимир Иванович озабочился тем, чтобы ежегодно на Пасху доставлять из Иерусалима в Москву Благодатный огонь. Частица его, благодаря стараниям Евгения Томберга, друга и соученика Владимира Ивановича по пярнуской школе, попадает на всенощную Пасхальную службу в храмы Таллинна и в Пюхтицкий монастырь.



Чаще всего на заседания Совета из Таллинна мы выезжали вагон-салоном, который был в собственности дороги и в случае необходимости прицеплялся к поезду. У Кайдо Симмерманна была одна слабость: как только он отправлялся в путь за пределы Эстонии, сразу начинал расслабляться алкоголем. Причём делал это совсем неумело: начиналось всё со стопочки «за отъезд», затем продолжалось вином, после чего уже могли пойти в ход водка, виски, лимонад, пиво... Заканчивалось всё далко за полночь, уже после пересечения границ, а затем традиционно следовало исполнение известной советской песни «День Победы». К сожалению, он так и не выучил её до конца или хотя бы до середины, несмотря на то, что ему дарили и текст песни, и запись её на диске. После пения начинались танцы, но немногие выдерживали такой темп, и завершать вечер бедному Кайдо чаще всего приходилось в одиночестве. Тем не менее, утром, невзирая на похмелье, он был готов к выполнению любого задания. За эту способность ему многое и прощалось.

Ситуация повторялась и во время приёмов, организуемых в городах, где проходили Советы. Причём, Кайдо, как правило, сидел за VIP-столом поблизости от Владимира Ивановича. Когда я подходила к нему, чтобы предложить помочь или же исправить возникшую неловкость, Владимир Иванович успокаивал меня: «Не парься, пусть человек отдыхает...». Он очень любил Кайдо. Когда в 2012 году тому предложили покинуть дорогу в связи очередной реструктуризацией, то Якунин помог Симмерманну в трудоустройстве. По просьбе Владимира Ивановича его взял на работу главным инженером Угис Магонис, который был тогда начальником Латвийской железной дороги. Кайдо, с его колоссальным опытом и знаниями, принес на новом месте много пользы, в том числе способствовал получению инвестиций из Европейского Союза.

Сейчас уже понятно, что американские хозяева не зря заранее стали готовиться к продаже своей части акций Эстонской железной дороги. В апреле 2007 года между Россией и Эстонией резко ухудшились отношения на государственном уровне. Произошло это из-за событий, связанных с переносом мемориала советским воинам-освободителям (известного в народе как «Бронзовый солдат») из центра города на Центральное кладбище. Как следствие, начал сокращаться российский импорт через эстонские порты. Это повлекло за собой уменьшение объёмов перевозок и по железной дороге.

Кроме того, началось строительство нового российского порта Усть-Луга на Балтике, что тоже в дальнейшем должно было повлиять на транзитные потоки через Эстонию. Россия не скрывала своей цели: к 2020 году полностью осуществлять экспортные перевозки только через свои порты. Одним словом, уходить американцам нужно было вовремя, что они и сделали с выгодой для себя. Но еще до этого было начато строительство нового офисного здания управления дороги по адресу Тоомпуйесте, 35. Земля, на которой шло строительство, принадлежит железной дороге ещё с 1870 года. Раньше на ней располагались здания и технические служебные помещения резерва проводников.



Завершить стройку американцы не успели: летом 2008 года переезжали мы с улицы Пикк уже при Кайдо. Старое помещение при этом было продано – якобы для того, чтобы компенсировать затраты на строительство нового здания. Так, по крайней мере, звучала официальная версия. Нам, простым смертным, договор по этой сделке никто не показывал, и мы предполагали, что новый офис тоже будет собственностью Эстонской железной дороги. Однако в конце 2017 года выяснилось, что это не совсем так: ряд помещений мы взяли в аренду у фирмы Eurox, и стоимость этой аренды ежегодно росла. Перевозки тем временем продолжали снижаться, прибыли почти не было, и снова возникла необходимость менять офис на более скромный. Когда позже Eesti Raudtee переезжала в арендованные помещения рядом с Balti jaama Turg, ни Кайдо, ни я на дороге уже не работали.

Как я уже отмечала выше, перевозки стали сокращаться быстрыми темпами, особенно после событий апреля 2007 года, и уже в следующем году упали почти на 50 %. На дороге начались очередные преобразования. Директива ЕС требовала отделить затраты на содержание инфраструктуры от затрат на перевозки, т.е. требовалось вести раздельный баланс. С этой целью уже 1 января 2008 года был создан концерн Эстонская железная дорога (AS EVR), в который входили два предприятия: инфраструктурная компания AS EVR Infra и перевозчик AS EVR Cargo.

Казалось, всё сделали хорошо: выполнили директиву ЕС и не разрушили целостность железной дороги. Можно продолжать работу и попытаться восстановить хотя бы частично объемы перевозок. Пусть не за счёт российского транзита, но за счёт создания «нового продукта», и такая возможность ещё не была упущена совсем. Но нет, политикам и особенно работникам из Министерства экономики и коммуникаций (МКМ) хотелось выслужиться перед чиновниками из Евросоюза, и от дороги потребовали продолжения реформ.

Среди наиболее ретивых сторонников развода существующего порядка назову Айна Таттара – начальника железнодорожного отдела, совершенно некомпетентного (по профессии он автомобилист) в железнодорожном бизнесе специалиста, который упорно продолжал навязывать свою идею о полном разделении инфраструктурной части железной дороги и перевозок, ссылаясь на еще даже не утвержденную директиву ЕС. Позднее Германская железная дорога (DB) эту директиву оспорила в суде, и взамен было принято другое решение: в Евросоюзе допускалось иметь различные структуры железных дорог, как концерны, так и совершенно отдельные предприятия инфраструктуры и перевозок.

Вся Европа пошла по пути создания концернов, и только Эстония решилась на организацию совершенно самостоятельной перевозочной фирмы, выделив AS EVR Cargo в отдельное предприятие. Сделано это было в середине 2012 года. В дальнейшем рынок перевозок был открыт для всех желающих заниматься этим бизнесом. Не хочется думать об умышленном нанесении ущерба дороге, но... Не понимая сути железнодорожного бизнеса, высокие



чиновники, ответственные за это решение, наивно полагали, что разнообразие перевозчиков создаст конкуренцию и, как результат, перевозки возрастут, их качество станет лучше, а тарифы снизятся.

Получилось же всё с точностью наоборот. Перевозчики не привлекли на дорогу ни одной тонны нового груза, а стали делить между собой тот поток, который уже существовал. А вот затраты на перевозку грузов в целом значительно выросли. Это привело к росту тарифов по сравнению с соседними Латвией и Литвой, в результате чего часть грузов ушла к нашим конкурентам.

Эстонская железная дорога пыталась объяснить правительству, что выбранный путь опасен и ведёт к разрушению железнодорожного бизнеса в стране. В это время AS EVR Cargo возглавлял Индрек Пааль, который также был членом Правления. Он хорошо понимал суть дела и железнодорожный бизнес знал, пожалуй, лучше всех в Эстонии. Мы писали письма и обращения в министерство, но нам даже толком не отвечали. Кайдо ушёл в отпуск и уехал из Эстонии, поняв, что сопротивляться чиновникам бесполезно, а вернувшись, покинул свой пост. Вскоре ушёл и Индрек, а ещё раньше уволился директор по финансам Прийт Халлер.

В сентябре 2012 года дорогу возглавил Ахти Асманн, банкир, который до этого руководил филиалом банка SEB в Киеве. Для меня началась новая работа: нужно было вводить Ахти в курс дела, так как всего через месяц ему предстояло возглавить делегацию АО Эстонская железная дорога (AS EVR) на заседании Совета СНГ. Банкир и есть банкир! Ум цепкий и быстрый – Асманн освоился почти моментально и через полгода уже понимал, с чем в лице железной дороги имеет дело. Разобрался он и в нюансах международной деятельности, поняв, что на пространстве железнодорожной колеи «1520» эстонские перевозчики «никто и звать никак», а их статус годится только для внутреннего пользования в пределах Эстонии. При этом за всё, что содержалось в ранее заключенных – почти за 20 лет! – международных соглашениях и правилах, несёт ответственность AS EVR.

Ахти стал добиваться от министерства заверения наших полномочий. Чиновники, пусть и с неохотой, но подтвердили письменно наш статус железнодорожной администрации Эстонии, оставив за собой согласование решений, затрагивающих интересы перевозчиков. Эта роль требовала усиления отдела внешних связей, и он был дополнен юристом, финансистами и специалистами вагонного хозяйства. Предполагалось большое количество командировок, поэтому для решения оперативных вопросов в отсутствие руководителей была дополнительно введена должность заместителя начальника отдела.

Естественно, что к международной деятельности дороги в качестве экспертов также привлекались и специалисты почти всех служб. Наше представительство в Москве структурно тоже входило в отдел. Работы было много, работа была интересной и доставляла удовольствие. Но, несмотря на все усилия коллектива, выправить положение оказалось невозможным. Объёмы



перевозок продолжали падать, в 2014 году они снизились ещё на четверть. Убытки дороги, вызванные ее разделением, в целом повысились и составили в том же году 4 миллиона евро, а в 2015 году – уже 9 миллионов.

В 2014 году заговорили о возможном воссоздании концерна. Объединение инфраструктуры с грузовой компанией AS EVR Cargo, работа в едином железнодорожном холдинге могли бы способствовать сокращению расходов и получению дополнительных средств. К сожалению, неизбежность провала проведенной ранее структурной реформы была очевидной для специалистов, но только не для чиновников МКМ и политиков. Теперь плачевный результат был уже налицо. При этом ещё было время признать и исправить ошибку. Однако делать это было боязно, ведь за ошибки пришлось бы платить.

Ахти Асманн был единственным руководителем, который неоднократно и публично заявлял, что разделение железной дороги было глупостью. В итоге за это он и поплатился: его убрали с занимаемой должности, и это, я уверена, было политическим заказом. Нашли формальный повод, но об этом сейчас даже говорить не хочется. Он сам подал в отставку 27 марта 2015 года. Поскольку ему долго искали замену, свой пост Ахти покинул только в середине июня. Все это время он трудился с такой же отдачей, как и в первый день своей работы. Будучи толковым руководителем, он не потерялся, и уже вскоре после увольнения возглавил концерн Viru Keemia Grupp (VKG). И по сей день Ахти Асманн руководит работой этого сложного предприятия. Многое полезного сделал и, надеюсь, ещё сделает для развития сланцевой отрасли в нашей стране.

На смену Ахти в конце лета 2015 года руководить Эстонской железной дорогой пришёл Сулев Лоо, который всем своим видом показывал, что его заставляют делать то, что он делать никогда не хотел. Однако потихоньку втянулся и рутинно выполнял свою работу. В споры не лез и никаких перемен не планировал. Никого не обижал, никого не увольнял. Но периодически сообщал нам, что в очередной раз просил власть предержащих освободить его от этого бремени. Наконец, после двух лет работы и за три года до истечения срока действия трудового соглашения, 10 февраля 2017 он сам подал в отставку. И эта просьба была удовлетворена. Сулев был счастлив. По такому случаю устроил в своём кабинете «отдельную», и отдел внешних связей на это мероприятие был приглашён в полном составе. Когда народ стал расходиться, он подсел к нашему столику и очень тепло с нами попрощался, поблагодарив за совместную работу. От прежнего брака у него к тому времени было двое сыновей-подростков, а перед самым уходом с дороги у него родилась дочь. Сулев очень любит своих детей и уделяет им много внимания.

С 15 мая 2017 года в должности генерального директора АО «Эстонская железная дорога» начал работать Эрик Лайдве. Писать об этом человеке мне совершенно не хочется... Хотя в самом начале он произвёл хорошее впечатление. Лайдве был моряком: окончил Таллинскую мореходку, работал в Мурманском пароходстве, водил суда по Северному морскому пути. К этому времени



он прожил уже значительную часть своей жизни, в прошлом году ему исполнилось 60 лет. До своего нынешнего назначения возглавлял фирму Transiidikeskus, которая занималась перевозкой контейнеров, в том числе и по железной дороге. Поначалу ничто не предвещало беды. Единственное, что меня тогда насторожило – он был в конфликте с профсоюзом в своей фирме. А это значит, что не сумел поладить с людьми, работающими в Transiidikeskus. Вопреки действующему законодательству он уволил с работы доверенное лицо профсоюза и допустил ряд других нарушений. В связи с чем трудовая инспекция назначила ему наказание, которое Лайдве оспорил в суде, но проиграл. То есть человек судился с государством, проиграл и после этого был назначен руководителем государственного предприятия?! Вот это меня и насторожило.

В моих планах было поработать на Эстонской железной дороге до сентября 2018 года: к тому моменту исполнилось бы ровно 50 лет, как я пришла на дорогу после окончания техникума, а 23 августа я отмечала и собственное 70-летие. После чего я планировала завершить свою трудовую карьеру. Об этом я рассказала Лайдве при нашей первой встрече. Также я сообщила ему, что готовлю себе на смену Елену Агамалову, которая тогда была моим заместителем. Предложила ему во время моего отпуска присмотреться к ней: если эта кандидатура его устроит, я буду и дальше готовить Елену на своё место. По возвращении из отпуска уточнила его мнение, он отозвался о ней положительно, и мы продолжили работу. Моему удивлению не было предела, когда в конце года он объявил мне, что с 1 января 2018 года отдел внешних связей будет расформирован, а на его месте останутся лишь два специалиста – один по западному, а другой по восточному направлению. Восточным направлением займётся Елена, а западным – Эрик, новый человек, который за пару месяцев до этого был принят на работу. Для меня же места на дороге Лайдве больше не видел.

В личной с ним беседе я просила назвать истинную причину столь скропостижного моего увольнения. Лайдве ответил, что его не устраивает моя власть, которой я, по его мнению, обладаю и пользуюсь в своей работе на железной дороге. На это мне оставалось лишь выразить свое недоумение. Я предупреждала, что решение расформировать отдел внешних связей является ошибочным и очень скоро негативно скажется на работе дороги. Но никакие аргументы в пользу его сохранения, высказанные мной как в личных беседах, так и на Правлении, во внимание уже не принимались.

На созванном заседании никто из членов Правления не поддержал меня и даже не задал ни одного вопроса. Стало ясно, что решение уже заранее согласовано, и заслушать меня было чисто формальной необходимостью, чтобы потом отчитаться на Совете. Нас троих – меня, Таню Хелм-Розин и Ольгу Волкову – сократили, выплатив солидную компенсацию за скропостижность увольнения, которое было оформлено уже 6 декабря 2017 года. Тане Яковлевой нашли работу в службе движения, а Эрик вскоре уволился. Перед новым годом сократили и Мошенко, главу Представительства Эстонской железной дороги в России.

Очень скоро стало понятно, что с таким штатом и структурой заниматься международной деятельностью невозможно. Но реанимировать отдел раньше, чем через год после его расформирования, не стали, опасаясь, что сокращённые работники могут подать в суд и потребовать своего восстановления. И все же через год отдел создали вновь, и Елену Агамалову назначили его начальником, а Таню Яковлеву передали ей в подчинение. Наш московский офис в Казенном переулке продали, и сейчас для представительства арендуют один из номеров в железнодорожной гостинице на Старой Басманной. Разрушать – не создавать!

Я и сейчас продолжаю общаться с коллегами из ОАО РЖД и Дирекции Совета СНГ – с теми людьми, с кем работала вместе много лет. Последний раз была в Москве в январе 2020 года. Хотя и сдержанно, но мои знакомые сетуют, что таких отношений с Эстонской железной дорогой, как были раньше, больше нет. По их мнению, говорить на Эстонской дороге сейчас стало не с кем.

Почти за три года, прошедших с момента назначения Лайдве, между руководителями железных дорог Эстонии и России не состоялось ни одной официальной встречи. В рамках общих мероприятий они, конечно, виляют и, полагаю, даже обмениваются какими-то фразами, но чтобы протокольно – ни-ни. Российские коллеги признаются, что Лайдве в Москве всерьез не воспринимают. Что на это сказать – очень жаль! Остается только повторить: чтобы всё разрушить, много ума не надо, трудно восстановить. Спрашивала, в чем причина таких взаимоотношений между соседними железными дорогами? Отвечают, мол, Лайдве сказочник! Ни одному его предложению верить нельзя. Кроме того, он не понимает реалий железнодорожного бизнеса и всё время ищет врагов. То ему Россия мешает привезти из Китая контейнерные поезда, то нужно начать борьбу с портом Усть-Луга за транзитные потоки. То нужно заниматься не только восточным направлением, но и быстро организовать движение грузов Север – Юг (с учётом Rail Baltic). То вдруг нужно запустить скоростной пассажирский маршрут Таллинн – Санкт-Петербург, то открыть пересадочное (по станции Койдула) сообщение Псков – Таллинн, то развивать туристические железнодорожные перевозки. И всему этому поможет строительство туннеля между Таллином и Хельсинки (идея, от которой финны уже давно отказались). Еще один проект: осуществить к 2028 году полный перевод Эстонской дороги на электрическую тягу – все 900 км! Сейчас, напомню, на электротяге работает 219 км. И это далеко не все, что Лайдве предлагает. Причем весь этот бред моментально сливается в прессу. В РЖД, конечно, все это видят и делают соответствующие выводы. Выше я писала о многих своих руководителях, но среди них не было никого, кто бы фонтанировал несбыточными идеями так, как Лайдве. Ну кто после этого будет всерьез воспринимать такого руководителя, кроме самих эстонцев?! Все его мечты так и остаются мечтами, а состояние дел все ухудшается.



За 2018 год Эстонская дорога перевезла 13,6 миллиона тонн груза, в 2019 – 13,2 (а ведь были времена, когда возили по 44,5 миллионов тонн, 44 пары поездов в сутки!). Никаких контейнерных поездов из Китая в Палдиски не прибыло, поезд номер 34 Таллинн – Санкт-Петербург – Москва – Таллинн вместо ежедневного курсирования ходит три раза в неделю. На государство легло бремя дотировать дорогу – такого в ее истории не было никогда. Железная дорога всегда справлялась сама, зарабатывая своим трудом необходимые для её содержания материальные ресурсы. И нынешнее положение – это последствия неверных решений и бездарного руководства.

Естественно, мне очень жаль, что дело, которому я посвятила все свои знания, умения и 50 лет жизни, сейчас «загибается». И происходит это, в общем-то, не по каким-то объективным причинам, а из-за ошибок и непрофессионализма руководства – как на железной дороге, так и в государстве в целом.

В 2019 году в Эстонии вышла книга профессора-социолога Юло Вооглайда «Напутствие гражданину» (в оригинале – «Elanikust kodanikuks»). Изучая её, начинаешь видеть корни совершенных ошибок, допущенных по незнанию, или мотивы преднамеренных действий, которые завели эстонскую железную дорогу в тупик. Мне близки многие мысли автора, а здесь хотела бы привести слова Юло, которые напрямую затрагивают нашу тему: «Движению вперёд способствует не учёба, но благородумие, трудолюбие, упорство, системное мышление и системная деятельность людей. При этом и каждый гражданин, и народ в целом должны помнить, что в своих надеждах и планах на будущее нельзя опираться исключительно на помощь извне. Если сотрудничество перерастает в так называемую «помощь», то это может привести к формированию опасной и углубляющейся зависимости и ещё более опасному безразличию. Людям, привыкшим жить за счёт посторонней помощи, будет казаться, что помочь поспеет в любом случае, а значит, учиться и думать своей головой нет никакого смысла». Вот и помощь Евросоюза заканчивается, в 2020 году Эстония получит уже на четверть меньше. И чем будем восполнять недостающие в бюджете средства, если даже железная дорога не может заработать на свое содержание? А тут ещё эта идея строительства Rail Baltic... Чувства подсказывают, что проект этот в ближайшее время не будет реализован, что в принципе и правильно. Зачем нужна новая железная дорога, если она – как теперь уже очевидно – вовсе не скоростная и совсем не востребованная, однако стоит колоссальных денег?

Заканчивая своё жизнеописание, должна извиниться перед теми, кто, надеюсь, его прочтёт. Много написала о своей профессиональной деятельности, ведь это большая часть моей активной жизни – 50 лет. Не судите строго! Я старалась делать работу, которая была определена мне Божиим промыслом, отдавая ей все свои силы и любовь. Слава Богу за это!



В.И. Якунин награждает меня российским знаком
«Почётный железнодорожник»



Мои скромные труды на благо и процветание железных дорог не остались незамеченными, и меня награждали и благодарили:

- Приказом министра путей сообщения СССР Конорева Н.С. №183 от 28 марта 1991 года награждена знаком «Почётному железнодорожнику».
- Приказом президента ОАО «Российские железные дороги» Якунина В.И. №283/П от 03 ноября 2010 года награждена юбилейным нагрудным знаком «170 лет железным дорогам России».
- Приказом президента ОАО «Российские железные дороги» Якунина В.И. №102/П от 14 мая 2012 года награждена знаком «Почётный железнодорожник».
- Приказом президента ГАО «Латвийская железная дорога» Эдвина Берзиньша №272 от 19 октября 2017 года награждена Почётным знаком Латвийской железной дороги.
- В 2006 и 2008 гг. руководство Эстонской железной дороги наградило меня знаками за долголетнюю и хорошую работу «30 лет работы на Эстонской железной дороге» и «40 лет работы на Эстонской железной дороге».

В трудовой книжке, которая велась до 1992 года, сделано 36 записей в графе «Сведения о поощрениях и награждениях». Я не горжусь своими наградами, но воспринимаю их как высокую оценку моего труда и благодарна за это.

Конечно, важным в моей жизни была не только работа: я родила и воспитала, как сумела, двоих детей – дочь Викторию и сына Виктора, которых безмерно люблю и которыми горжусь. Бог дал мне силы и на это, за что я Ему бесконечно благодарна. У меня трое внуков: старший, Димитрий – сын дочери Виктории и дети сына Виктора, Ника и Дамиан. Есть у меня правнучка Мария Магдалина (как и я в крещении) и правнук Даниил, дети старшего внука.

Несколько биографических данных о моих ближайших родственниках. По ходу моего повествования я их не раз вспоминала, а теперь собрала всю информацию в одном месте.

Моя старшая сестра Зинаида Иогановна Пиип (девичья фамилия Виктор), 1938 года рождения. Вышла замуж за Алберта Пиип, рождения 24 августа 1933 года. Они прожили вместе длинную и счастливую жизнь. Умерла Зина 3 июня 2006 года, похоронена на кладбище в Сууре-Яяни. Алберта тоже уже нет, он пережил Зиночку на четыре года, умер 5 февраля 2010 года, и по его желанию похоронен рядом с Зиной. Их сыновья – мои племянники Айн (1963 г.р.) и Айвар 1970 (г.р.) – женаты. У Айна есть дочь, у Айвара – сын и дочь.



Мой старший брат Анатолий Тобиасович Мустонен женился в 1974 году на Галине Львовне Бабаевой (в замужестве Мустонен), рождения 3 февраля 1951 года, дочери эмигрантов из России. Семья уехала в Эстонию после революции 1917 года во время Гражданской войны. У Анатолия и Галины родились двое детей – Филипп, 13 мая 1976 года, и София (по первому браку Ахмединбахим, по второму Алас, по третьему Несветаева), 27 марта 1979 года. От второго мужа у Сони в 2008 году родился сын Алас Астон Тоомас (Фома).

Мой младший брат Владимир Тобиасович Мустонен женился в 1984 году на девушке из Килинги-Нымме Лилиан Талве, рождения 24 мая 1957 года (после замужества Мустонен). У них родилось двое сыновей – Тармо (16 октября 1984 года) и Мирко (2 июня 1987 года). Внуков пока нет, но даст Бог, ещё будут.

Моя дочь Виктория Валерьевна Мустонен (по первому браку Овсянкина, после развода в 1996 году вернула себе фамилию Мустонен) вышла замуж в 1991 году за Игоря Николаевича Овсянкина. У них родился сын Дмитрий (4 декабря 1991 года). Вскоре родители развелись, и Дмитрию по его просьбе (в школе к нему приклеилось обидное для мальчика прозвище «Каша») оставили фамилию Мустонен. После развода, в 1994 году, Виктория вступила в гражданский брак со Строгоновым Дмитрием Юрьевичем, рождения 6 ноября 1967 года. У Димы от прежней жены есть сын Кирилл, совместных с Викторией детей у них нет.

Мой сын Виктор Викторович Мустонен женился 24 июля 2005 года на Кристине Сергеевне Мытник (после брака Мустонен, после второго брака Мустонен-Шевелевская), рождения 29 июля 1986 года. У них родились двое детей – дочь Виктория (в крещении Ника), 12 июня 2006 года, и сын Кристиан (в крещении Дамиан), 14 июля 2010 года. Сейчас Виктор и Кристина разведены.

А мой внук Дмитрий Игоревич Мустонен в 2012 году женился на Юлии Андреевне Силюковой, рождения 30 октября 1992 года. У них 17 марта 2013 года родилась дочь Мария (в крещении Мария Магдалина), моя правнучка. А совсем недавно, 3 августа 2020 года, когда уже версталась эта книга, появился на свет и сын Даниил, мой правнук.

Когда два года назад завершилась моя работа на Эстонской железной дороге, у меня появилось больше времени для молитв и паломничества, возможность пожить, хотя и недолго, в Пюхтицком монастыре. Я очень люблю молиться на монастырских службах, таких спокойных и радостных. Мой духовный отец Рафаил четыре года назад поселился постоянно на Афоне,



Отец Рафаил, мой духовный отец, матушка Варвара, моя духовная мать монахиня Георгия (в посередине), 2005 год

и я уже давно с ним не виделась. Но ощущения, что меня бросили, нет, и даже наоборот – в душе я всегда чувствую его присутствие. Мы переписываемся, иногда созваниваемся. В Плюхтицах у меня есть духовная мать – монахиня Георгия. В матери я её себе определила сама: человека духовно ближе, чем она, помимо отца Рафаила, в моей жизни нет. Я её очень люблю.

Пока есть возможность и здоровье, я два раза в год езжу к тёплому морю – на Кипр и на остров Лансароте (один из Канарских островов), а после Петрова дня лечусь в санатории в Барановичах, в Белоруссии. Там, где бываю, посещаю святые места, и это меня духовно поддерживает и укрепляет.

Спаси, Господи, за всё!

05 апреля 2020 года.