



К 50-летию
Курганского завода
дорожных машин



ДОРОГА В ПОЛВЕКА

Курган — 1991

Люди привыкли к асфальту дорог и аэродромов и уже не замечают его, а если вспоминают, то в знойную пору, когда податливая масса под ногами еще больше усиливает жару или в застывшей на грунтовой дороге машине. В первом случае проклинают, во втором вспоминают асфальт как нечто недостижимое и прекрасное. Но при этом о заводах, производящих дорожные машины и тем самым участвующих в прокладке асфальта, не думают вовсе. Лишь строители дорог отдадут должное хорошей машине, в том числе и сработанной в Кургане.

Нынче Курганскому заводу дорожных машин — полвека. Срок достаточный для становления, для того, чтобы в разные времена ждали его продукцию не только в самых отдаленных уголках страны, но и в Китае, Индии, Аргентине, Чили, Югославии, Польше, Сирии, Иране, Конго и Мали. Почти в 50 странах мира строили дороги и аэродромы при участии курганских машин.

Многие из них демонстрировались на выставках, в т. ч. и международных (в 12 странах). В Лейпциге автогудронатор Д-164 завоевал золотую медаль. Добрых отзывов заслужили и другие машины. С их конструированием и производством связаны дипломы, 4 серебряных и 14 бронзовых медалей ВДНХ СССР.

Медали именные. Именными были и награды, врученные работникам завода за труд. Но ни тем, ни другим не под силу по достоинству оценить коллектив, его талант, упорство и мужество. Мужество, пожалуй, в первую очередь. Ведь дата рождения завода — великий в горе народном, жестокий и суровый военный сорок первый.

ВМЕСТО ТЕАТРА...

Война... Начало августа 1941-го... Уже нет моста через Днепр, моста, соединяющего украинские города Кременчуг и Крюков; переправиться можно только на катере. Кременчуг немцы бомбят жестоко, пытаются подавить дух его защитников. На заводе дорожных машин паники нет. Правда, те, что жили в Крюкове, постарались перевести сюда свои семьи, мало ли что... Работали напряженно, без перебоев, но за внешним спокойствием пряталась тревога, мысль о неопределенности, неизбежности эвакуации преследовала неотступно.

«Ночью с 7-го на 8 августа, — вспоминает бывший начальник техотдела П. И. Иванов, — на завод пришли два офицера, сказали, мол, чего же вы здесь сидите, немцы уже переправились через Днепр. Утром часть рабочих с семьями отправили на машинах в сторону Полтавы. На одной из стоянок их догнали представители завода с приказом: «Коммунистам вернуться и принять участие в демонтаже оборудования и эвакуации завода». Мы погрузились в машину, а тут появляется заместитель главного механика Ольховский, дает отбой. Дескать, ехать нечего, завод спалили, сделано это по решению городских властей и бывшего директора. Решение было принято потому, что немцы могли войти в город в ближайшие часы».

Только в августе враг не взял Кременчуг. Бойцы местного гарнизона и ополченцы на время отбросили противника и дали возможность регулярным частям Красной Армии занять оборону на левом берегу Днепра. Предусмотреть, однако, это городские руководители не смогли, приказов же сверху никаких не поступало. Приговор трибунала был суров — расстрел; правда, его заменили штрафбатом.

Завод эвакуировали в сентябре, пытались спасти то, что еще могло пригодиться, — уцелевшие станки, их узлы, цветные металлы. Все это грузили в нескольких километрах от Кременчуга, железнодорожный узел уже не действовал. Удалось вы-

бёзти двадцать пять вагонов заводского имущества. Руководил эвакуацией главный инженер завода С. У. Сверчков.

70 работников завода с семьями отправились к новому месту назначения — в зауральский город Курган.

«Так уж получилось, — вспоминает бывший начальник сборочного цеха П. Н. Богодист, — что в первые дни в Кургане я оказался за старшего. Приехали, расположились возле вокзала. А дальше что? Пошел в горком партии. Представился. Секретарь—женщина—сказала, что нас уже ожидают, и подвела к окну: «Видите театр? Там и будет ваш завод». Я увидел сгоревшее здание».

Итак, погорелый театр... Тронутые огнем стены и зрительный зал со сценой — под открытым небом. Уцелевшие фойе, помещения нижнего этажа и подвала насчитывали 2165 квадратных метров.

Бывший главный инженер Кременчугского завода вспоминает: «Полураздетые, в трескучие морозы, мы переоборудовали здание театра. На стройку вышли все рабочие и члены их семей, старики и дети. Люди помогали друг другу, делились последним куском хлеба».

А как было ставить станки без фундамента? Решение использовать деревянную плиту-подушку пришло не сразу. И вот она, состоящая из железнодорожных шпал, скрепленных скобами, наконец-то выдержала три смены. Не беда, что скобы приходилось постоянно подправлять. Главное, станки могли уже выдавать продукцию для фронта.

Сколько таких моментов, говорящих о смекалке, умении и упорстве, было прежде, чем фойе назвали сборочным цехом (здесь же был и сварочный участок); справа от него разместился заготовительный, слева — токарно-механический. На втором этаже — служба техотдела, снабжения, механика, инструментальный участок, в тесном подвале — кузница.

Появились и новые рабочие: в основном женщины и подростки. «Пришел я к кадровику 10 ноября 1941 года, — вспоминает И. Ф. Тимофеев. — Он ни паспорта, ни метрики не спросил. Посмотрел, подхожу ли по росту, и все. Так я оказался учеником слесаря в ремонтном...».

«Я тоже, считайте, с первого дня на заводе, — поддерживает рассказ Тимофеева З. С. Епифанова. — Шли мы с подружкой в ноябре вечером из кино мимо театра, а там стук, шум, да с детьми все. На следующий день мы уже помогали разбирать стену».

«А я ходил мимо этого завода в школу, — вспоминает В. И. Владимиров. — Друг мой Олег Марфин сюда еще в январе 1942-го пришел, а я в феврале. Брат на фронте. В общем, хотел работать».

Пути на завод похожи: всех привела война...

Война привела на завод и 16 ребят из Магнитогорского ФЗО № 1. Навсегда запомнят в Кургане Василия и Александра Лариных, начинавших свою рабочую биографию в кузнице, электросварщиков Николая Горбунова и Николая Казакова... В пятнадцать лет они были уже намного опытнее своих сверстников, которым лишь предстояло учиться профессии. И когда в 1943-м у ребят кончилась бронь и часть из них мобилизовали, завод остановился в буквальном смысле. Директору пришлось срочно связываться с Москвой, чтобы успеть перехватить молодых рабочих на пути к железнодорожному вокзалу... Но это будет чуть позже...

А пока приводит в чувство единственный еще сварочный аппаратик, работающий на бытовой энергии, П. Н. Богодист, не столько для того, чтобы выдавать продукцию, ведь научить людей надо...

Учат молодежь и приехавшие на подмогу кременчугцам москвичи. Втолковывает подросткам азы мастерства тонкий знаток станочного оборудования Михаил Николаевич Степанов, вскоре возглавивший механический цех, с уважением относятся ребята к советам Ильи Михайловича Васильева...

И, конечно же, было чему поучиться у скромнейшего, но неимоверно упорного человека, кузнеца Василия Ильича Горохова. Мог ли он предположить, что рядом с ним придется работать жене, дочери, вот бы и сыну, но тот ушел защищать Родину и не вернулся. Три гороховских нормы в день были сперва поддержкой сыну, потом мстью за него. Орденом Ленина наградят замечательного кузнеца за труд, но это опять будет позднее.

«Нас учили основательно, — вспоминает О. А. Марфин. — Собрали, разбили по бригадам по 8 человек и начали обучать слесарному делу. Полтора месяца. Учил нас этим премудростям Загорский. Рабочий старой закалки, с бородой и усами. Объяснял все толково. Это уж потом давали ученику в руки зубило да молоток и коротко объясняли суть: дескать, руби заусенцы, вот так».

Сколько еще воспоминаний осталось у того же Марфина и других мальчишек и девчонок войны о буднях, в которых отступать не велено: «Все для фронта, все для Победы!».

Вот она, лошаденка-неслух, с которой две городские девчонки никак справиться не могут, опять убежала в кусты, бочка — в одну сторону, возницы — в другую, а в котельной ждут воду...

Ребята иное придумали. От колонки, что в горсаду, колею ледяную проложили и по ней-то гонят на салазках бочку с водой. Почти, как в перовской «Тройке»...

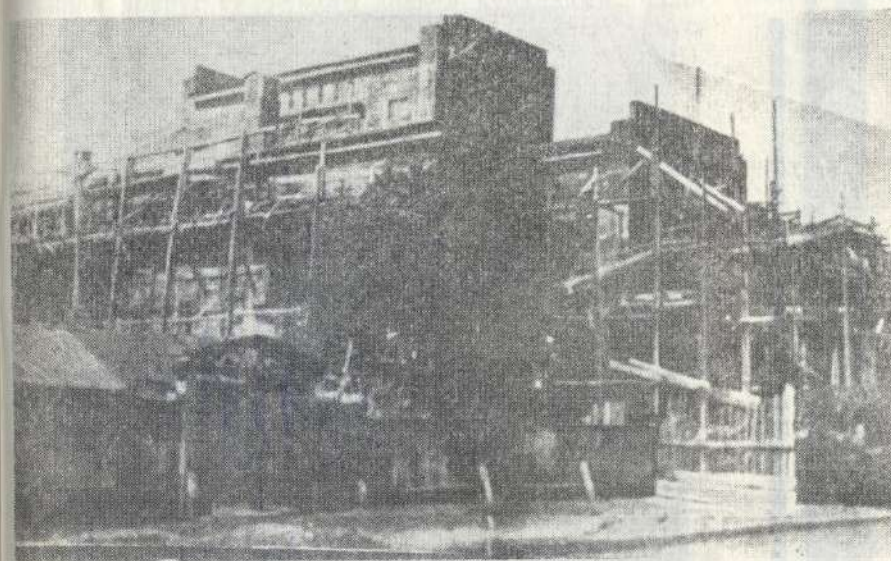
Работают хорошо, но вот уйдет мастер на полчаса в ночную смену, а они лапту затеют...

А есть как хочется!.. Сколько раз талоны в карточках оторвут за будущие деньки, отоварят, да потом-то — голодом... Получку на рынок снесут, в буханку хлеба вбухают, а тут милиция, хлеб-то ворованный... Такое дело. Деньги вернут, слава богу, да разве бумажками сыт будешь?

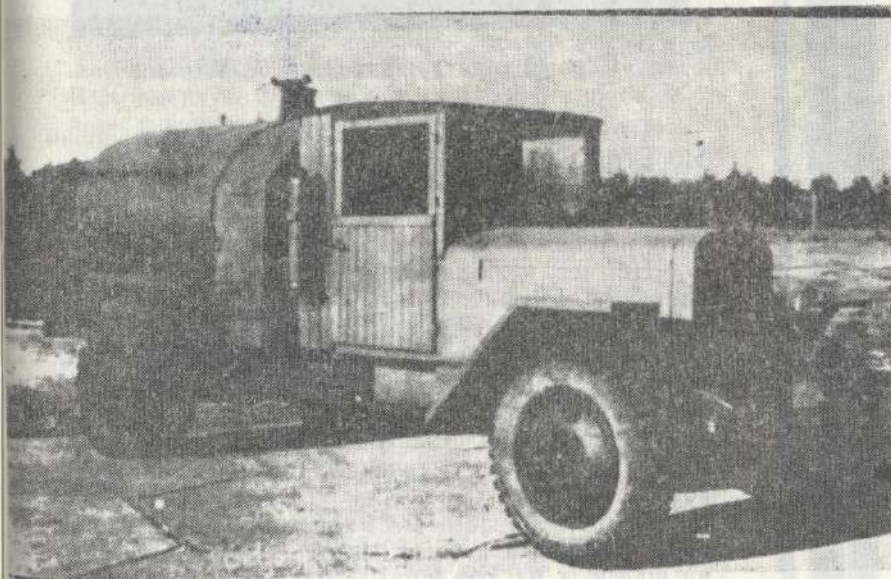
А как раздражала своими запахами пирожковая! Слесарям-сантехникам можно позавидовать, доступ туда все-таки был: покормят, но за двери — ни крошки. А ребята ведь тоже есть хотят. Вот и приспособились: расковыряют изоляцию стояка и в дырку пирожок на проволочке... То-то радости.

А как заставить заварить течь, обнаруженную после испытаний: ведь только что внутри емкости был бензин! Продувка воздухом не убеждала. Убеждал лишь начальник цеха П. М. Богодист. Он залезал в емкость, чиркал внутри спичку и сидел там, пока заваривали течь. Гарантия безопасности...

Мальчишки и девчонки войны, стоящие по 12, а то и больше часов у станка, с ящиком-подставкой, чтобы достать до суппорта. Как они боролись со сном в ночную смену!



Здесь размещался завод в военные годы



Продукция — фронту. Бензозаправщик БЗ-43



Первый директор завода А. А. Маркин

И не зря главный инженер Николай Антонович Порватов (впоследствии он станет кандидатом технических наук) во время обхода то и дело отставлял в сторону кого-нибудь из засыпающих у станка и начинал работать вместо него...

«Нет-нет, не товарищами нас звали, — вспоминает З. С. Елифанова. — Придет директор, Александр Анисимович Маркин, скажет: «Ну, дети, как дела?» Обязательно спросит про письма и добавит: «Понимаю, что трудно, а программа большая, ее выполнять надо».

Трудно начинался завод, в начале ноября 1941 года вошедший в подчинение Наркомата минометного вооружения и получивший свой литерный номер № 761, из разных мест привозили недостающее оборудование, а первые бензоцистерны ставили не на шасси, а на деревянные салазки. А как примитивно изготавливали те же емкости! Днище околачи-

вали вокруг сваренного кольца кувалдами нахолодно (не забудем при этом превосходную акустику театра — каково приходилось работающим!). Первые обечайки гнули тоже вручную. Благо, солдаты были рядом, приходили на подмогу.

В декабре 1941-го завод получил срочно задание: освоить производство и выпустить партию огнеметов системы инженера Ключева. Был создан специальный цех, который возглавил сам изобретатель, прибывший в Курган вместе с группой специалистов московского завода «Калибр». Сроки были предельно сжатые. Потому время не делилось на смены и часы. Сутками не выходили люди за проходную из цеха, и через десять дней руководство телеграфировало в столицу о выполнении задания и отправке первой партии огнеметов.

Вспоминает Н. Д. Казаков: «Я был сварщиком. Без году неделя из «ремесла», а уже в спецах ходил. У них до этого автогеном варили, я же с ручной электросваркой пришел, а это уже был прогресс. Мне и испытывать эти огнеметы приходилось. Прямо на сцене. Струя огня — метров на восемнадцать. Не позавидуешь тому, кто под нее угодил».

В 1942 году коллектив получил задание на выпуск бензоцистерн и автозаправщиков (БЗ-42) на шасси ГАЗ-АА для заправки горючим самолетов. В Кременчуге насосную установку с коробкой отбора мощности для автозаправщика получали по кооперации. Теперь предстояло самим начать ее изготовление. Эту задачу инженеры и опытные рабочие решили. К концу года фронт получил 110 автозаправщиков, а всего за годы войны их было выпущено более тысячи штук.

Вспомним о том, что в 1941—1945 годах было освоено десять видов продукции, что для фронта изготавливались бензоконтейнеры и минометы, детали к орудиям и снаряды к гвардейскому миномету «Катюша». Объем продукции за годы войны увеличился в шесть раз.

За этими впечатляющими цифрами — будничный героизм людей, разных по возрасту и интеллекту, но единых в одном — в стремлении к победе.

Первой из женщин за токарный станок встала Астафьева. Ее примеру последовала жена кадрового рабочего Г. И. Краснопольского Лидия. В ко-



Бригадир фронтовой бригады
Зинаида Шестакова (Епифанова)

роткий срок освоилась она с профессией, стала стахановкой... Слесари из бригады Машарова ежедневно выполняли задание на 480 процентов. Замечательно трудились члены бригады из сборочно-заготовительного цеха, возглавляемые комсоргом Зинаидой Шестаковой (Епифановой) — инициатором соревнования комсомольско-молодежных бригад за звание фронтовых.

«Помню, — рассказывает Зинаида Сергеевна, — директор спросил, куда хочу идти работать. Ответила: туда, где синие огоньки. И стала ученицей электросварщика. А потом уж бригаду организовала. Народ у нас дружный был. Рядом со мной работали Ася Истомина, Валя Перминова, Надя Арсланова, Катя Федорова, Валя и Саша Темни-

ковы, Коля Горбунов, Алеша Гребенщиков... Начальник цеха у нас — золотой мужик. Бывало, отругает, но справедливо. Строг и добр...».

О том же начальнике цеха вспоминает еще один бригадир фронтовой бригады В. И. Владимиров: «В начале 43-го стал он меня в бригады агитировать. Я ни в какую. Да помогу, говорит. Я, мол, в тридцатых бригадиром был у бородачей, людей бывалых, да и то справился, а здесь-то ведь сверстники твои в основном. И уговорил».

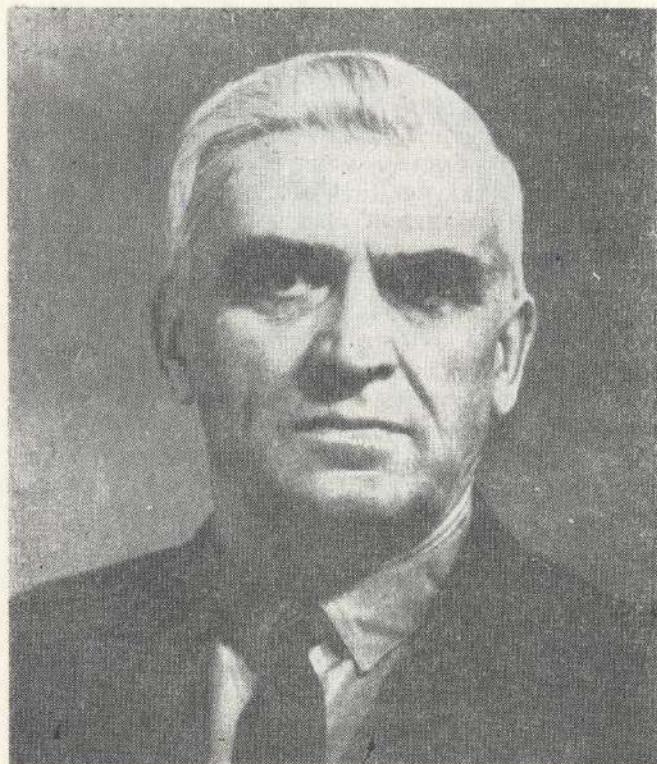
Этот легендарный начальник сборочно-заготовительного цеха — Петр Николаевич Богодист. Любой из старожилов высоко оценит его порядочность и компетентность. Вспоминают, что почти всегда, днем и ночью видели его в цехе, когда и сколько спал, толком никто не знает. Вспоминают и об удивительной смелости этого человека. Однажды в конце месяца во время испытания топливозаправщика емкость деформировалась. Брак, и все тут! Чего ж еще? Но каждая машина на счету, и Богодист распорядился: всем покинуть стенд. Оставшись один, он подал в емкость давление и выправил ее. Петр Николаевич был известным рационализатором; многие из его предложений экономили немало металла. Был он строг, но бранного слова от него не слышал никто. Да что говорить, разве кого-нибудь еще называли рабочие уважительно «батей»...

Петр Николаевич владел многими профессиями. Был и котельщиком, и клепальщиком, и чеканщиком, стал стахановцем в Кременчуге еще в 30-х. Принципиальность его тоже поучительна. Однажды отказался от премии, посчитал, что надо было рабочим ее выдать. Ведь не уговорили...

Под стать Петру Николаевичу и его жена Антонина Алексеевна, технолог, нормировщик, старательный, знающий специалист, чуткий человек.

Первого директора завода кавалера ордена Ленина Александра Анисимовича Маркина вспоминают как сдержанного, строгого руководителя.

«Сам из рабочих, — характеризует его П. М. Богодист, — он умел найти подход к людям, мобилизовать их на выполнение плана, подбодрить. В общении был прост».



П. Н. Богодист

А вот мальчишки войны вспоминают: больно пахучий табачок директора. Сразу слышно, что именно он идет. Чего греха таить, курящие подростки подсматривали, куда директор «бычок» бросит...

Есть еще одно легендарное имя в заводской истории. Это начальник техотдела, а потом и главный инженер Павел Иванович Иванов.

Если Богодист был долгое время средоточием практического разума и сметки, то Иванов воплощал в себе техническую мысль, инженерное начало, от него ждали самых нестандартных решений. Трудности военного завода усугублялись тем, что вся техническая документация на изделия и технологическую оснастку до Кургана не дошла. К тому же на новые разработки времени выделяли ми-

нимум. Так было, когда завод приступил к изготовлению бензозаправщиков на базе шасси ГАЗ-АА. Откуда-то привезли примерно 200 шасси, бывших уже в употреблении. Их пришлось восстанавливать. Цистерна же была спроектирована одной из свердловских организаций на 1,5 тонны. Автозаправщик испытаний не выдержал, оказался малоустойчивым. Иванов возглавил конструкторские работы по переделке машин. Через два месяца (чего они стоили эти два!) отдел выдал чертежи на новую БЗ-42. Военные приняли машину, она пошла в производство. Поступали шасси, сперва от ЗИСов, потом пришла большая партия студебекеров, и появлялись новые бензозаправщики БЗ-43 (емкостью в 3 т) и БЗ-44 (емкостью в 4,6 т).

Хорошие люди работали в техотделе, старательные: супруги Михновские, К. П. Волк, А. А. Богодист. Но знаний и опыта не хватало. А ведь при-



А. А. Богодист

ходило делать фрезу для нарезки червяка или шестерни, приспособление, штамп... Поэтому многое проектировал Иванов сам.

Ряд технических усовершенствований Павла Ивановича относится к послевоенному времени, когда он был уже главным технологом, а затем главным инженером (до 1965 года). Можно вспомнить его конструкцию насоса в гидронаторе. И через сорок лет она не потерялась, работает.

Вот что говорит об Иванове главный конструктор завода Г. Н. Битюков: «С технической стороны он был выше уровнем, чем другие инженеры. Помню, пришлось мне проектировать разбрызгиватель для сельского хозяйства с использованием шнека, и я опытным путем подбирал размер лопатки, Иванов увидел, сказал, чтобы я зашел к нему и показал формулу для расчета шнека. Это лишь маленький пример широты его познаний, пример инженерного подхода к проблеме».

Время неумолимо. Уйдут на пенсию П. Н. Богодист, П. И. Иванов, в гости на родной завод станут приходить и их ученики. Бригадир слесарей экспериментального участка Виталий Иванович Владимиров из них, пожалуй, самый известный. И потому, что был среди семерых заводчан, награжденных правительственными наградами за труд в военную пору, и потому, что возглавил первую на заводе бригаду коммунистического труда, избирался в горком КПСС и 30 лет кряду избирали его депутатом горсовета... Он получит еще одну высокую награду — орден Трудового Красного Знамени и вместе с Героем Социалистического Труда Борисом Карпешем примет участие в параде, посвященном 40-летию Победы. Много счастливых минут выпадет на долю Владимирова. Но возможно самыми памятным будут те, что провел он на клубной сцене, во время 100-летия Кременчугского завода дорожных машин. Гостю волноваться положено. Но вот сидят в первом ряду бывшие в Зауралье его сверстниками Юлия Краснополянская и Люба Горохова... Повзрослевшие, да что там, постаревшие, но до боли узнаваемые, сидят и плачут. А потом выбежит к нему на сцену Иван Петрович Радченко, бывший в войну начальником кузницы,

П. И. Иванов



В. И. Владимиров во время празднования юбилея Кременчугского завода дорожных машин (1987 г.). Слева — Ю. Г. Краснополянская, справа — Л. В. Горохова



и Юлия с Любой подымутся тоже, под руки возьмут Виталия Ивановича, да так и останутся рядом с ним на памятной фотографии. И опять за многократными «а помнишь?» встанет горячее время их молодости, донельзя трудное и, может быть, потому особенно дорогое...

Награды за труд в военные годы будут вручены директору А. А. Маркину — орден Отечественной войны, главному инженеру Н. А. Порватову — орден Трудового Красного Знамени, П. Н. Богодисту и токарю Астафьевой — орден «Знак Почета», кузнецу В. И. Горохову — орден Ленина. 140 заводчан получают медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Из небольшого коллектива завода 28 человек уйдут на фронт, восемь из них не вернутся.

Отгремит победный салют, отсыплют соленые от слез улыбки радости... Завод в начале 1946-го перейдет в подчинение Министерства строительного, и дорожного машиностроения и начнет специализироваться на выпуске дорожностроительных машин и автотопливозаправщиков... И начнет переезжать на место ликероводочного завода, налаживать производство здесь...

«Однажды, — рассказывает З. С. Епифанова, — подходит к нам главный механик Ольховский. «Что, — говорит, — девчата, — пошли-ка в театр!» Мы ему: «Да, а где билеты?» «Ничего, — говорит, — билеты я для вас достал». И мы пошли... Люстру видели?.. Она до сих пор висит на лебедке от нашего рыхлителя».

Итак, театр станет, наконец, местом для спектаклей, а завод начнет мирную жизнь. Но в его судьбе, в традициях коллектива так или иначе будет откликаться война...

МАШИНЫ СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

ДВА ИНТЕРВЬЮ О ЗАБОТАХ
КОНСТРУКТОРОВ И ТЕХНОЛОГОВ

Георгий Никодимович Битюков стал главным конструктором через восемнадцать лет работы на заводе. Он автор двух изобретений, связанных с конструкцией дорожных машин. Особенно эффективным было первое, направленное на изменение распределительного устройства автогудронатора. Авторское вознаграждение за внедрение изобретения позволило Битюкову приобрести «Жигули».

Характеризуя уровень выпускаемых сегодня машин, Георгий Никодимович рассказал:

— Речь пойдет о выпускаемых нами автобитумовозах и автогудронаторах. Автобитумовозы, выпускаемые сейчас, в целом уступают зарубежным образцам прежде всего по качествам базового автомобиля и по грузоподъемности. Отстаем мы и в применении легких, специальных материалов (алюминий, более прочные стали) при изготовлении емкостей, а значит, при одной и той же грузоподъемности наши машины тяжелее. С базовым автомобилем связаны и такие показатели, как комфорт и загрязнение окружающей среды. Здесь мы пока отстаем тоже.

Для автогудронаторов характерны те же моменты, но решающими являются другие показатели машины, прежде всего распределение битума. Вот здесь-то мы, пожалуй, даже впереди. Особенно это касается автогудронатора ДС-142, который мы выпускаем с 1985 года. Это машина самого высокого класса. Ее распределительное устройство позволяет производить качественный разлив по

К

ширине и длине, а применение гидропривода для насосной установки обеспечивает бесступенчатые нормы разлива. Если на других машинах норма разлива зависит от скорости, то здесь они практически не взаимосвязаны, что для дорожников очень важно. Компонировка машины обеспечивает удобство обслуживания и ремонта, позволяет произвести качественную очистку после разлива.

И еще одно достоинство. Мы применили дистанционное управление процессами разлива и убрали оператора из зоны разлива. Он теперь рядом с водителем. А ведь раньше в операторы брали, как правило, проштрафившихся.

Разработали мы и новый битумовоз. Машина рассчитана на перевозку двадцати тонн битума (фактически — восемнадцать). Существующие перевозят в два раза меньше. Представьте себе, что битум надо везти из Омска в Курган. Особенно при таких расстояниях разница в тоннаже дает ощутимую выгоду. Наша машина уже прошла испытания на полигоне НАМИ Минавтопрома, показатели хорошие. Только вот сможем ли мы ее выпускать серийно в условиях нашего завода? Ведь подходящих площадей нет. Вопрос пока открытый...

Были попытки делать емкости из алюминия, по типу установленных на закупленных в 1984 году французских битумовозах. Но и этот вопрос не решен. Разве что конверсия поможет.

Мне довелось работать рядом с единственным на заводе заслуженным рационализатором РСФСР Вячеславом Петровичем Морозовым. Когда я пришел в отдел, он уже девять лет работал конструктором. Это довольно эрудированный в своем деле, дотошный, я бы сказал, вездливый человек. Выдаст решение, обязательно проверенное с самых разных сторон, как правило, технологичное и всегда готов отстаивать свою конструкцию до конца. Я не помню случая, чтобы ему приходилось краснеть за нее. Пока он самый результативный на за-



Бензозаправщик БЗ-151 (50-е годы)



Автогудронатор ДС-39 (80-е годы)



Автобитумовоз ДС-138А (80-е годы)



Автогудронатор ДС-142 (80-е годы)

воде рационализатор. На его счету более 54 внедренных предложений с условным годовым экономическим эффектом более 172 тысяч рублей.

Морозов был руководителем группы, а потом и бюро по битумовозам. При его непосредственном участии был создан автобитумовоз ДС-41А, первым получивший Знак качества...

И еще. Многие из его предложений были на уровне изобретений, но оформлять заявки, вести длительную переписку он не хотел, считал это напрасной тратой времени...

— А в разработках ДС-142 кто принимал участие?

— Прежде всего Кременчугское СКБ. А из тех, кто остался у нас на заводе... Руководителем бюро тогда был Николай Федотович Михалищев, теперь главный технолог.

На участке, где собирают и испытывают узлы машин, ветеран завода бывший главный инженер И. Т. Турчев вспомнил о Михалищеве, показывая разработанные им испытательные стенды. Главный технолог от них не отсекся. Он сказал, кстати, что с трудом представляет себя в ином качестве, чем конструктор. Ему приходилось проектировать различные приспособления, нестандартное оборудование... Вспомнилось, как по его предложению покупную коробку отбора мощностей на автотопливозаправщик, избавившись от существенной и трудоемкой доработки, стали просто переворачивать «с ног на голову», рассказал о том, как за четверть века менялась технология, о первых станках с программами на перфоленте и теперешних — с ЧПУ, на которых оператор с пульта может задавать программу без вмешательства инженера... В целом, за последние годы оборудование обновилось почти полностью.

— Если говорить о сегодняшнем дне, — продолжал Михалищев, — то прежде всего это рекон-



струкция завода. Реконструирован участок сварки, обновили сердце завода — компрессорную (здесь прежде всего существенно улучшены условия труда), перебазировалось в новое помещение инструментально-ремонтное производство. Проводится реконструкция центрального пролета сборочного цеха, строится новый стенд для испытаний готовой продукции...

— Расскажите о людях, осуществляющих технологическую политику на заводе...

— О, их много. Сразу назову Зинаиду Степановну Меншикову, более тридцати лет конструирующую штампы, Нину Петровну Лушникову — квалифицированного конструктора оснастки для механообработки... Мастером на все руки зарекомендовал себя начальник бюро ОГТ Василий Иванович Курбатов. Инженеры-технологи Антонина Ивановна Федорова и Валентина Николаевна Багалина отдали заводу по три десятилетия, отличный специалист — Людмила Александровна Кузнецова... Александр Анатольевич Мосин практически один ведет работу по программному обеспечению станков с ЧПУ. Знатоки своего дела руководитель группы заготовительно-штамповочных работ Зоя Михайловна Мелкобродова (сейчас она на пенсии), начальник бюро сборочно-сварочных работ Ольга Васильевна Иванова, мои заместители Владимир Васильевич Саваненков и Валерий Викторович Бабушкин. Все они технологи в полном смысле этого слова.

— Такой команде не страшны шторма и можно смело смотреть вперед. Пожалуйста, о перспективе...

— В современных условиях стратегическое направление нашей работы в том, чтобы сделать производство более гибким, то есть легко перенастраиваемым на новые виды продукции, чтобы про-



На территории завода

цесс их запуска в серию проходил быстро, с минимальными затратами. Скажем, нас могут поставить на колени заводы, выпускающие шасси... Значит, мы должны иметь варианты машин, практически не зависящих от типа шасси. Будут ли это емкости на прицепе или съемные? Надо иметь разные варианты. Ведь вряд ли изменится профиль завода, да и целесообразности в этом маловато. Мы определились, приобрели опыт и квалификацию, причем приличную, ведь для создания настоящего коллектива с традициями, может быть, нужно как раз пятьдесят лет...

МЫ ПРОСТО ПРИВЫКЛИ РАБОТАТЬ...

СЛОВО О ВЕТЕРАНАХ

Завод родился в войну. И, возможно, именно с этим связано то особое, такое же, как в годы Великой Отечественной, уважительное отношение к фронтовикам. Они, ветераны труда, зачинатели и хранители многих заводских традиций... В историю войны каждый из них вписал судьбою выверенные строки.

...Штурмовой взвод под командованием лейтенанта Александра Нетунаева переправился через Десну. Не так-то просто закрепиться на вражеском берегу, дорого обходится этот клочок земли, но солдаты Нетунаева поставленную перед ними задачу выполнили. Наши части смогли двинуться вперед, на Львов...

Такая же ситуация, только другая река — Пилица, и герой другой, командир орудия сержант Иван Демидов. Расчет тоже «зацепился» за вражеский берег и отражает атаки превосходящих сил противника. Танк, вражеская батарея, 19 солдат врага — результат того трудного боя. А позже на подступах к Берлину вновь выведут демидовцы свое орудие на прямую наводку и уничтожат 30 солдат врага, бронетранспортер, три пулеметные точки. И станет Иван Григорьевич Демидов полным кавалером ордена Славы.

Тамань, Севастополь, Висла — географические отметки фронтовых путей артиллерийского разведчика-наблюдателя Григория Дмитриевича Васильева. В своих воспоминаниях он напишет о героических действиях войск, а вот о себе очень скупой: награжден медалью «За отвагу», за Севастополь —

орденом Красной Звезды, за форсирование Вислы — орденом Отечественной войны I степени. И будет в воспоминаниях еще одна страшная подробность: из четырех братьев Васильевых, ушедших на фронт, только он и остался в живых.

От Сталинграда до Берлина и Праги пройдет со своим танком Павел Ильич Забирко. Орденами Красного Знамени и Красной Звезды, медалью «За отвагу» отметит Родина его ратный труд.

На всю жизнь запомнит Фаддей Федорович Сычев, как за час до наступления наших войск вывел вперед свое подразделение — раскрыть противника, вызвав его огонь на себя. Невыносимо трудным был тот час... Когда наши пошли вперед, солдаты даже ориентацию теряли: куда же стрелять? В том бою, когда все уже, казалось, позади, подстрелил Сычева в позвоночник немецкий снайпер...

В пехоте под Сталинградом воевал Борис Алексеевич Пекунов, а Виктор Петрович Сидоров там же был минометчиком. Потом перевели его на «Катюшу», с которой прошел до Киева и Праги. Среди его наград орден Славы III степени. Такой же у прослужившего всю войну в пехоте Василия Федоровича Вагина. Кстати, у обоих по две медали «За отвагу».

До сих пор почти дословно помнит радист Сергей Дмитриевич Охупкин радиограмму, переданную открытым текстом: «Всем первым не открывать огонь ни по каким видам самолетов. Орудия поставить в исходное положение и зачехлить». Понял сержант, что эта радиограмма означает долгожданную победу.

А после победы, отслужив еще положенное время или залечив раны, перешагнули бывшие солдаты порог заводской проходной и связали себя с Дормашем «на всю оставшуюся жизнь».

Сначала кузнецом, а потом мастером в кузнечном отделении стал командир орудия Иван Григорьевич Демидов, столяром — Василий Федорович Вагин, электриком, а затем мастером ОТК — Павел Ильич Забирко, слесарем-трудопроводником — Борис Алексеевич Пекунов, слесарем, технологом, начальником отдела труда и зарплаты — Григорий Дмитриевич Васильев, слесарем, масте-



Г. Д. Васильев

ром, начальником сборочного цеха, председателем заводского комитета профсоюза — Сергей Дмитриевич Охупкин, секретарем парторганизации, председателем заводского комитета профсоюза — Фаддей Федорович Сычев, начальником ОМТС — Александр Федорович Негунаев, Виктор Петрович Сидоров стал инженером паросиловой, фактически взвалив на себя заботы об энергоснабжении предприятия. Он хорошо помнит, как в 1950 году с завода имени Колющенко в Челябинске привез котел фирмы Штиль-Мюллер выпуска 1905 года. Чертежей не было. Сам искал, сам нанимал каменщика и на пальцах объяснял ему, что и как делать...

«Сидоров — человек, преданный делу, — рассказывает о Викторе Петровиче С. Д. Охупкин, —

В аварийных ситуациях он проявлял себя, как на фронте, когда сам вел огонь из двух минометов и отразил вражескую атаку. За это его представили к ордену Красной Звезды, да не нашел тот орден до сей поры адресата. Я вспоминаю, как в малярке воздухопровод спорел, это когда мы красили там большегрузные машины. За неделю все было сделано, работа началась снова. Обязательный это человек, а если что делает, то с тройным запасом прочности».

Георгию Александровичу Якушеву привелось испытать на войне столько, что на несколько жизней хватило бы. Был он на Калининском фронте уже в ноябре 41-го, чуть-чуть не закончил курсы оперативных помощников начальника штаба полка, чуть-чуть, потому, что бросили на передовую. В том бою прыгнул под кустик, оказалось: немецкая огневая точка. Плен. Бежал. Неудачно. Потом удалось все-таки вшестером совершить побег в брянские леса. Дальше лагерь, спецпроверка, штурмовой батальон, ранение в плечо — искупление вины кровью на четвертый день, медаль «За отвагу». Был еще 3-й Белорусский фронт и третье ранение под Кенигсбергом. В 49-м нашли его ордена Отечественной войны I и II степеней...

А после войны работал конструктором по оснастке, в течение 12 лет возглавлял отдел главного конструктора, был секретарем партийной организации, заместителем главного инженера.

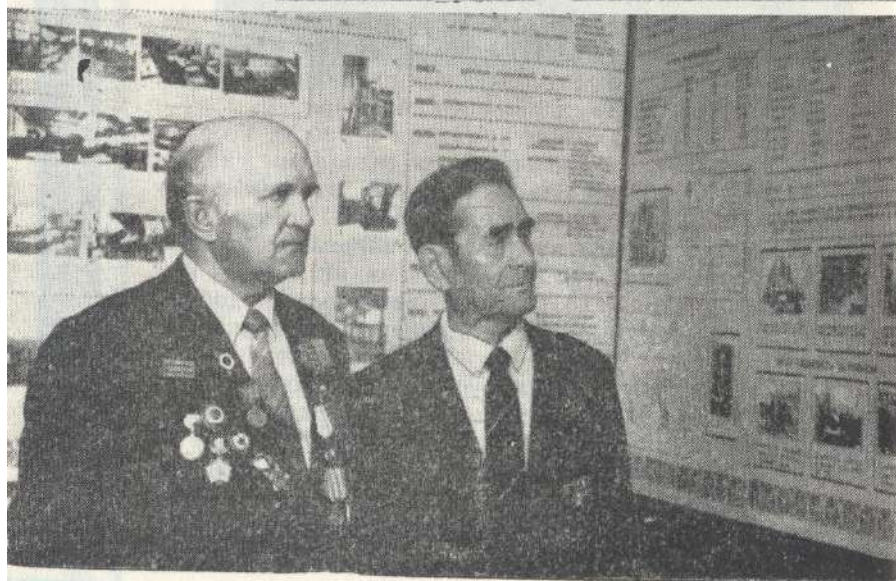
На вопрос о самом памятном в работе Георгий Александрович ответил так: «Сделали мы на основе Д-351 22-тонную машину. По многим параметрам она была на мировом уровне. Военным такие машины были нужны для заправки катеров с берега. Варили ее на улице, т. к. ни в один цех она не входила. Только вот министерство «добро» не дало, и машина свет не увидела. Сделали вторую на Мазе, 12-тонную... Уже собрались запускать ее в серию, но нам установили столь низкую цену на нее, что тут уж дирекция воспротивилась. Вроде бы, зряшные работы, а памятные».

Супруги Марфины обязательно расскажут про войну. Она — их молодость. «Тогда была я токарем 5-го разряда, — вспоминает Екатерина Константиновна. — Делали мы роторы, карданы,

С. Д. Охапкин



В. П. Сидоров
и Г. А. Якушев
в заводском
музее



крышки. Норму на 217 процентов выполняла. Грамоты мои в музее лежат заводском...».

Олег Аверьянович Марфин в войну стал слесарем, да не мог пройти мимо газосварщика Демидова, чтобы не зашло сердце от потаенного восторга. Выпросился все-таки к нему в ученики, выучился, стал его напарником, а уж дальше в мастера превратился. Во время совнархоза работал он в лаборатории сварки у Френкеля, созданной при Химмаше, внедрял пропан-бутановую резку и сварку, красную медь варил на том же Химмаше, а когда приехал во ВНИИавтоген перенимать передовой опыт и начал резать фланцы, инструкторы сказали, что в ученики его не возьмут, разве в учителя.

В 65-м вернулся на завод и до 81-го проработал, занимаясь любимым делом.

Николай Дорофеевич Казаков — один из немногих магнитогорских фэззушников, приехавших на завод в войну. Он тоже стал опытным электро-сварщиком, первым в Кургане внедрял автоматическую сварку. К слову, и на другие заводы приглашали его, когда возникала каверзная задачка. Так, на Кургансельмаше во время сварки обечайки безбашенной электропроводки на концах шва при просвечивании на рентгеновской установке постоянно обнаруживали непровар. Думали-гадали, что делать, нет результата. А Казаков предложил выход, до обидного простой: подложить в конце обечайки подкладку, чтобы сварочный шов выходил на нее, а потом подкладку убирать. Непривара как не бывало. Это Казаков предложил приваривать к емкости предварительно сваренную раму (раньше ее приваривали по частям). О самой решающей части эксперимента Николай Дорофеевич вспоминает так: «Прибежал Богодист: «Кто разрешил? Получишь выговор!» А я ему: «Ладно, Петр Николаевич, уйди пока, не мешай», а ребятам говорю, чтобы навалились. Пригнули, прихватили, начали варить. Теперь и выговор был нестрашен. Та технология принципиально сохранилась и сегодня.

Сорок лет проработал Казаков мастером на сварочном участке. Такое выдержать — не каждому по плечу. А если и сетует он на что в жизни,

так это вспоминая, что не дождалось его ребята, убегая на фронт. Тогда Богодист задержал в цехе...». Впрочем, — улыбается Николай Дорофеевич, — может быть, не пришлось бы вручать мне медаль «За трудовое отличие»...

Олег Владимирович Палагин тоже начинал трудиться в годы войны. Но не в Кургане, а в Томске. Получил броню и 8-й разряд токаря. В Курган же приехал по направлению после окончания политехнического института в 1951-м. С той поры на заводе. Был и начальником производства, и начальником ОТК. Об упорстве и терпеливости Палагина свидетельствует факт из его непроизводительной деятельности. Палагин — филателист. Так вот он сделал 17 тысяч пакетиков для каждой марочки своей коллекции, а каждый пакетик компоновал соответствующим образом в альбомах. Так стоит ли удивляться, что именно у него хватило терпения для внедрения на заводе новочеркасской системы учета и планирования. Три месяца кряду работал с утра до конца второй смены, сам писал карточки на детали 6—7 машин и раскладывал их по ячейкам. В октябре 1964 года систему внедрили. «Меня, — рассказывает Олег Владимирович, — хвалили, ставили в пример. А вот ушел в ОТК работать, и дело остановилось. Жаль. Довольно хорошая система. Особенно заиграла бы она с применением ЭВМ. Внедрение системы, пожалуй, самая нелегкая работа. А самая нервная, конечно же, в должности начальника ОТК».

Бригада у Николая Петровича Созинова — славная. Когда он пришел на завод в 55-м, слесарей было лишь двое. Потом стала бригада в восемь человек, потом рабочих на две бригады разделили. По одному этому уже можно судить, насколько вырос выпуск продукции. Производительность труда тоже на месте не стояла.

— Мы вместе с Владимировым, — рассказывает Николай Петрович, — первыми в области перешли на работу по единому наряду. И как ре-



Н. Д. Казаков

зультат, рост производительности труда в два раза. А все ведь просто. Раньше каждый за себя: не успел, так не успел. А теперь сообща делаем все возможное, чтобы дать машину на выход». Созинов и хороший рационализатор. Говоря о тонкостях мастерства, частенько вспоминает он такой эпизод: «Помню, шланг надо было закрепить, прошел отверстия метчиком, винты — леркой, а не идет. Богодист подошел, поглядел: «Тоже мне слесарь! Фольгу намотай на метчик и прогони». И получилось!».



Е. К. и О. А. Марфины

В музее выставлена семейная фотография: Владимир Сергеевич, Надежда Алексеевна, их дети Вера и Виктор Козловы, все работники Дормаша. Самый известный Козлов-старший.

Пришел он на завод учеником токаря, учился в вечерней школе, на заочном отделении УПИ. Служебная лестница без скачков, дорога от мастера до начальника цеха, НОТ, отдел труда и заработной платы, наконец, стал главным технологом завода. С. Д. Охапкин рассказывает: «Помню, механический цех находился на втором этаже. Ну подадут груз, поднимут, а дальше-то как? Тогда-то Козлов и придумал свои знаменитые тележки. Были они размером 300х400, две-три на весь цех. Да изготовили еще специальную тару. И это облегчило труд. И цветы в цехе — тоже его затея. Он не ко-



Н. П. Созинов

мандовал, а работал, если субботник, брал лопату и шел».

Как-то, будучи уже на пенсии, пришел Владимир Сергеевич поработать в цех технологом на время. Подходит в обеденный перерыв к знакомым станочницам, а они ему говорят, мол, не придется больше технологом работать. Козлов на это отвечает: что ж, уйду... А в ответ: «Да что вы! Мы здесь решили начальником цеха вас выбрать». Вот это авторитет был у руководителя!

В общественной работе он оставался верным себе: настойчивым, целеустремленным. Так, возглавляя группу народного контроля, поставил очень остро вопрос о состоянии рационализации на заво-

ПОВОРОТ К ЧЕЛОВЕКУ

РАЗГОВОР С ДИРЕКТОРОМ ЗАВОДА МИХАИЛОМ АНАНЬЕВИЧЕМ КРИГЕРОМ С НЕКОТОРЫМИ ОТСТУПЛЕНИЯМИ И ВОСПОМИНАНИЯМИ ВЕТЕРАНОВ.

Ветеранам и молодым вряд ли надо представлять Михаила Ананьевича Кригера. Знают. И что пришел он на Дормаш в ноябре 1953 года, что начинал инженером-конструктором, что работал главным технологом и главным инженером, а с 1973 года возглавил завод, что успехи и неудачи коллектива принимает близко к сердцу. Даже в этом разговоре о юбилее завода не смог он отстраниться от беспокойства, связанного с трудным переходным временем, когда размываются перспективы, становится очень зыбкой уверенность в завтрашнем дне... Да и с позиции перестроечных лет с их информационным натиском, заставляющим пересматривать многие устоявшиеся догмы, не так-то просто с налету оценить заводскую историю...

— Но почему же с налету? — возражает Михаил Ананьевич. — Мы ведь жили, и неправда, что не знали сомнений и лишь послушно поднимали руки, что не пытались отстаивать свое мнение. Много, естественно, необходимо переоценить. Наверное, в нашей заводской истории с большей пристальностью следует рассмотреть эффективность некоторых громких ранее начинаний, которые не несли качественных сдвигов ни в росте производительности и улучшении качества продукции, ни в нравственном становлении человека. Но ведь если вернуться в начало 60-х, когда токарю П. Е. Нецветову, термисту П. Я. Чебыкину, электросварщику В. В. Усольцеву, слесарям-сборщикам А. А. Березину, Н. П. Созинову, А. А. Тимофееву было присвоено звание ударников коммунистического труда, а бригада В. И. Владимирова стала первой

бригадой коммунистического труда, то нельзя забывать, что это действительно были замечательные рабочие с высокой степенью сознательности, кстати, с самой доброй стороны проявившие себя и в дальнейшем.

А разве можно забыть традиции военных лет, тот нравственный заряд, который несли супруги Богодисты, П. И. Иванов, представители младшего поколения работников военного времени Н. Д. Казаков, супруги Марфины, З. С. Епифанова?.. Был еще и огромный профессиональный вклад кременчугцев и москвичей в становление молодого коллектива. И он рос, и год от года был все работоспособнее, опытнее, смекалистее, он создавал конструкции и обеспечивал выпуск в мирное время дорожных машин, пользующихся большим спросом у нас в стране и за рубежом.

— Завод сейчас находится на территории дореволюционного ликероводочного завода. Это часть старого Кургана. Восхищает своими линиями и узрчатой кладкой здание цеха и прекрасная — прямо-таки произведение искусства — кирпичная труба котельной. Кстати, насколько мне известно, туда после войны был перевезен котел, тоже дореволюционный. Жаль только, он не уцелел, а то бы в комплексе можно было показывать экскурсантам. Старожилы с такой идеей соглашались, но посотвали на неудобства, заложенные в необходимости приспособлять под производство не предназначенные для этого постройки. Конечно, война научила, но всем ли был хорош тот опыт? Ведь заводу некуда расти, да и отсутствие железнодорожной ветки заставило строить новую складскую площадку...

— В истории завода четко прослеживается два периода. Военный, с 1941-го по 1946 год, и второй, связанный с переходом на выпуск мирной продукции. За это время коллектив разработал и запустил в производство пятнадцать наименований машин. Строительство и развитие завода сдерживалось его расположением в центре города. Это заставило нас особенно дорожить каждым квадратным метром производственной площади, вести реконструкцию, позволяющую обеспечить выпуск современных дорожных машин на уровне мировых



М. И. Снегирев

образцов. Кстати, в течение многих лет мы были ведущими среди стран СЭВ, и по нашим чертежам делали дорожные машины в Польше и Чехо-Словакии... Сейчас действующие производственные мощности в четыре раза перекрывают проектные, но все-таки освоение более грузоемких машин сдерживается именно недостатком производственных площадей.

Последнее десятилетие мы усиленно работали над модернизацией производства и технологии и добились увеличения выпуска продукции в два раза. За этот же период завод выпустил 5653 автогудронатора, 10188 автобитумовозов, 1733 топливозаправщика (эти машины мы выпускали до 1986 года).



И. Н. Чертыховцев

Традиционно мы отправляем наши машины за рубеж. Среди стран, покупающих нашу продукцию в 1991 году, — Индонезия и Сингапур, Гвинея, Египет, Сирия, Вьетнам, Куба...

— Михаил Ананьевич, коллектив складывается не сразу, и, конечно же, велика роль в нем руководителей, директора, главного инженера. Расскажите о ваших предшественниках.

— Я слышал много о таких замечательных руководителях, как первый директор завода А. А. Маркин, главный инженер военного времени М. А. Порватов... Я помню своих предшественников на посту директора Анатолия Александровича Тюнина, Бориса Александровича Аврина, который работал директором с 1957 по 1968 год. Каждый из них внес весомый вклад в развитие завода, в ста-

новление его коллектива. Много хорошего можно сказать о Степане Георгиевиче Богодухове. Работал он у нас директором менее трех лет, но за это время затеял реконструкцию, и многое из задуманного им удалось претворить в жизнь.

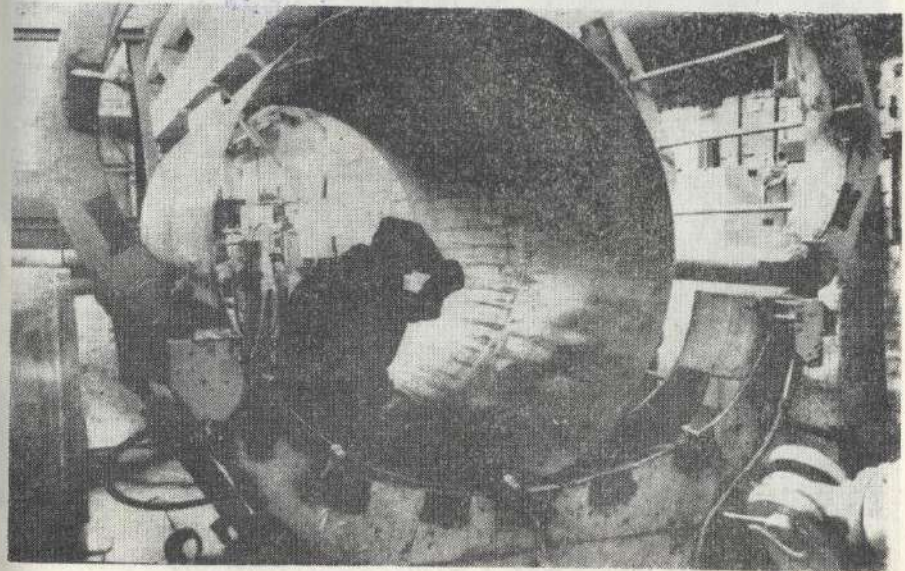
— В заводском музее есть уникальная фотография: каркас здания с колоннами и крышей, внутри которого большой деревянный цех — механический. Начальником этого цеха в ту пору был В. С. Козлов. Он собрался как раз уходить с завода. Богодухов, бывший тогда директором, спросил, в чем дело? Козлов не скрывал: надоело работать в сарае. И тогда директор спросил: «А если новый цех построим, не уйдешь?». Он повез Козлова на швейную фирму смотреть здание будущего цеха... В общем, на такой цех Козлов согласился. И началось. На субботниках рыли ямы под колонны, потом колонны установили и с помощью двух кранов сделали перекрытие. А потом предложили рабочим в выходной день разобрать деревянный механический для своих нужд... Все было решено предельно быстро. Вот лишь один из примеров деятельности Богодухова.

— Здесь-то как раз проявились и опыт, и умение подойти к конкретному человеку, и умение организовать, повести за собой коллектив. Мне бы хотелось вспомнить и о главном инженере Павле Ивановиче Иванове, человеке очень многогранном, специалисте высокого класса, и еще об одном главном инженере Борисе Львовиче Бердичевском. Он удивительно чувствовал новое, увлекался, лично участвовал в решении конструкторских задач. Его с одинаковой вероятностью можно было застать у кульмана и лежащим под машиной в поисках неполадок в новой конструкции.

— О Бердичевском много рассказывает Георгий Александрович Якушев. Как они установили на гудронатор двойной кардан от «Москвича» с промежуточной опорой, и новшество прижилось, как потом изменили модуль шестерен в насосе, и он стал работать более плавно... А какую мудрость проявлял Борис Львович, опровергая рекламации. Ведь далеко не всегда был виновен завод. Вспомнилось об известии с Сахалина, куда были отправ-



В сборочном цехе



Идет подготовка к формовке емкостей

На утреннике
в детском саду



Ребята
из подшефной
школы № 42
на заводе



лены топливозаправщики, о размороженных двигателях. Бердичевский, отправляя представителя, снабжает его специально сделанным анализом тобольской воды. На месте его сравнивают с водой, залитой в двигатель. И рекламация лопається, как мыльный пузырь. Вода-то оказалась сахалинская, стало быть, в размораживании двигателей завод вовсе не виновен.

— О людях можно говорить очень долго. Как не вспомнить феноменальный трудовой результат кузнеца Г. С. Гаврилова, который за годы послевоенной пятилетки выработал 15 годовых норм? Токарь Т. Е. Капдун первым в области применил скоростной метод обработки металла. А каким прекрасным специалистом был токарь Аким Степанович Александров, отдавший заводу буквально все! Мало в чем уступал ему и другой токарь Павел Евдокимович Нещетов... Постоянно соревнуясь между собой, добивались все больших производственных успехов бригады слесарей-сборщиков, руководимые кавалером ордена Ленина Иваном Николаевичем Чертыховцевым и кавалером ордена Трудового Красного Знамени Михаилом Ивановичем Снегиревым. Долгие годы работала в коллективе Зинаида Андреевна Удовихина. Она была единственной из женщин начальницей цеха. Заготовительного...

А как не отметить Ивана Михайловича Ковалева — одного из застрельщиков строительства жилья хозспособом, не сказать самые добрые слова в адрес Олега Владимировича Палагина? Он прибыл на завод после окончания Томского политехнического института, и с той поры здесь. Был начальником производства, начальником ОТК, полгода работал в Иране.

— Он рассказывал об этом. Первоначально предполагалось, что они с напарником будут работать три месяца. Но иранский миллионер Шалги быстро почувствовал, что перед ним прекрасные специалисты. Вот и пришлось работать полгода. Они чинили любую технику на колесах: и пожарные лестницы и машины скорой помощи. 34 города посетили советские специалисты с «рабочим» визитом, нередко проводя ночи над технической ли-

тературой, инструкциями, — ведь по предварительному договору им предстояло лишь гарантийное обслуживание советских дорожных машин. По признанию Палагина, то была настоящая энциклопедия ремонта в действии.

— Я хочу сказать еще о рабочих семьях, трудовых династиях. От 50 до 70 лет проработали на заводе Городецкие и Якушевы, Саранские и Охапкины, Усольцевы и Мелкобродовы, Михалищевы, Сидоровы, Сычевы... Как правило, это люди высокого нравственного начала, дисциплинированные, знающие свое дело работники.

Но особенно я хотел сказать о семье Богодист — Антонине Алексеевне и Петре Николаевиче. Петр Николаевич не только один из основателей завода, но и более тридцати лет работал начальником сборочного цеха. Человек строгий, даже жесткий, он тем не менее больше всего заботился о людях, о справедливом отношении к человеку. Он полностью отдал себя производству, практически ничего не требуя взамен, постоянно претворяя в жизнь все новое, передовое...

— Следующий свой вопрос я начну с цитаты: «Эффективное ведение современного производства дает возможность больше внимания уделять удовлетворению растущих запросов коллектива». Это из буклета, посвященного сорокалетию завода. Как читается это сегодня?

— Сказанное тогда не только не потеряло значения, но и обрело новый смысл. Наша экономика строилась на его Величестве Плане. Сперва план, а потом уж все остальное, в том числе и человек. Сегодня появились и начали проявляться тенденции, когда именно человек, забота о нем выходят на первый план, и ради него-то и должно идти развитие экономики. А значит, совершенно иное отношение к технологии, требования ее экологической чистоты, иной подход к производственному быту и условиям труда, иные точки отсчета в социальной сфере.

Раньше, к примеру, мы бы гордились тем, что за три десятилетия жилищный фонд предприятия увеличился в 40 раз, что сегодня он составляет 24

тысячи квадратных метров, что у нас общежитие на 316 мест, что за последние три года работающие на заводе получили сорок квартир... Сегодня мы понимаем, что нужно больше, что жилищная проблема по-прежнему остра, что сделать все необходимое для ее решения строительством жилья хозспособом мы не в состоянии. Прекрасно строить самим. Но это не от хорошей жизни. Гораздо продуктивнее будет, если строить начнет специализированная фирма, обладающая соответствующей техникой, материалами и организацией производства...

У нас решена проблема детских учреждений: дети всех дормашевцев обеспечены местами в детском саду. У нас неплохой пионерский лагерь «Звонкие горны», где ежегодно отдыхает 400 детей. В связи с повышением цен резко возросла стоимость содержания детей в детском саду и пионерлагере. За счет дотации нам удалось удержать стоимость путевок в детские учреждения на прежнем уровне...

Максимум возможного пытаемся сделать мы для смягчения удара, нанесенного людям апрельским повышением цен. Кроме общепринятого размера компенсации на 30 процентов повышена зарплата в прошлом году (на столько же намечается повысить и в этом), выдается дотация на обеды в столовой от 2 до 3,5 рублей на человека ежедневно. Как бы отрицательно ни относился я к бартерным сделкам, приходится прибегать к ним. Возможность приобрести ряд товаров, особенно дефицитных, по государственной цене положительно сказывается на настроении работающих... Так что в основном приходится решать проблемы не социального развития, а социальной защиты людей. Средства же на это — не благотворительный фонд. Они заработаны коллективом.

Для коллектива вообще характерна устойчивая работа в течение ряда лет с обеспечением плановых заданий и государственных заказов. И сейчас при переходе на рыночные отношения мы ищем пути создания и выпуска машин разной модификации — конкурентоспособных. Конечно, есть

К

проблемы с договорами, с поставкой комплектующих, придется учиться коммерции, рекламе, возникнут новые требования к специалистам... Но ведь это проблемы всей нашей страны.

— Ваши пожелания коллективу?

— Мне кажется очень важным, чтобы при решении социальных проблем особое внимание уделялось тем, кто еще не может отдать свой труд сполна — то есть молодежи, и тем, кто уже не может отдать его, кто уже отдал все, — то есть ветеранам, пенсионерам...

Я бы хотел пожелать dormашевцам успеха, чтобы они в стремлении к нему не забыли то, что сегодня только обретается, — человека. В политике, в экономике — везде.



На отдых в пионерский лагерь



Заводское общежитие