

## Рабочий характер



Кирилл Кириллин

# Бригада молодости нашей

Стремление быть вместе и в труде и на отдыхе был отличительной чертой того времени

**Босоногие дети войны, жившие в бараках у подножья фабричной горы Айдарлы, восторженно глядели на неё. Здесь на наших глазах в военные и послевоенные годы как грибы поднимались величественные корпуса обогатительных и агломерационных фабрик.**

Сколько неповторимых коллективов, судеб, уникальных личностей на фабриках этих пронеслось за восемь десятков лет. Нам, пришедшим на фабрики эти в 50-х, посчастливилось жать руку тем, кто первыми осваивал переработку руды горы Магнитной. Мы застали и героев тыла, выдержавших военное лихолетье. Ковали победу в тылу большей частью женщины, очень пожилые мужчины и подростки. Мне, восьмилетнему мальчишке, запомнился один случай. На трамвайной остановке «5-й участок» двое парнишек лет по тринадцать в длиннющих не по размерам фуфайках затеяли шаловливую свалку. Мальчишки есть мальчишки. К ним подошёл солидный дядя и давай стыдить: «Мы в вашем возрасте так не безобразничали». На что ему другой дядя ответил: «Остановись, ребята только что от токарных станков. Мы с тобой в их возрасте за станками не стояли. Поклониться надо шалунам этим!»

«Отведать» лопаты по полной программе здесь на РОФ, на сортировке, довелось и мне, 16-летнему практиканту индустриального техникума. Из-за крайней нужды материальной, каждую про-

изводственную практику я оформлялся на рабочее место. Естественно, о скидке на возраст не могло быть и речи. Цену куску хлеба в то время я познал сполна.

Крепко запомнилась мне первая в жизни ночная смена. Оформился я в 1950-м на РОФ помощником дежурного слесаря. Перетаскивал брони, подносил тяжёлый инструмент, помогал клепать транспортёрные ленты. Хотя, какой из меня тогда клепальщик? При малейших остановках в работе, под улыбки старших, мгновенно засыпал. Казалось, той смене конца не будет. Но после душевой сон как рукой сняло. Бодро и весело стало на душе. Молодость есть молодость.

А сколько было на фабриках незаурядных личностей! Сменный дежурный слесарь Хаустов — мастер золотые руки и непревзойденный юморист, шутник, балагур. Бригадир Степан Никифорович Гончарук, белорус, прошедший фронт и плен фашистский. Мудрый, с масштабным мышлением, машинист дробилки «Трайлор» Иван Герасимович Степанишин, который многие годы единодушно избирался председателем цехового комитета профсоюза РОФ. Незабвенный мастер производства промывки, атлет сложением могучего борца тяжеловеса, Алексей Поликарпович Шульга. Легендарный начальник смены передовой бригады сульфидной фабрики Степан Степанович Михо — дирек-

тор Магнитогорского государственного цирка почему-то принимал его за начальника ГОПа и всегда предоставлял ему с супругой «правительственную» ложу...

Тяга к своей рабочей семье, стремление быть с коллективом и в труде и на отдыхе были отличительной чертой того времени. Редкий выходной день, особенно летом, работники бригады проводили дома. Коллективно выезжали в однодневный дом отдыха на Банное озеро, семьями с ночёвками — на природу, в лес, в горы. Такие выезды и в нашей бригаде были регулярными. Даже походы после ночной смены в кинотеатр «Магнит» на премьеру хорошего фильма были традиционными. И на каток, и на лыжную станцию ММК приходили в

выходные дни всей бригадой. Ночевали в палатках у горных ручьёв. Зимой топили печи в арендованных горняками промёрзших лесных избушках. Не-

забываемые впечатления на всю жизнь оставили ночевки в домике станции Касмакты у Белорецка. Прошло уж более полувека с той поры, но не уходят из памяти счастливые лица моих однобригадников — Ивана Ефимовича Луккина, Степана Михайловича Завьялова, Ирочки Зельской, Людды Ворониной-Ольховской, Володи Ольховского, супругов Мальковых, супругов Шибико, Наденьки Иконниковой, Володи Тетерина, Васи Тюрина — той первой моей бригады ПОФ-1.

А ежегодные яркие майские и ноябрьские всеародные демонстрации с духовыми ор-

кестрами! Кстати, РОФ среди всех цехов ГОП единственный, имел свой собственный самодеятельный духовой оркестр, чем «рофовцы» очень гордились. А экскурсии по переделам ММК, другим знаковым местам города. Мы и не подозревали, как прекрасен и разнообразен комбинат. Проходя по верхним мостикам, прежде неведомым нам, горнякам ММК, с замиранием слушали экскурсоводов, как правило руководителей доменного, мартеновского, прокатных переделов, ТЭЦ, ЦЭС...

1964 год, июль. Прознав, что первая бригада ПОФ-1 такая активная и любознательная, нас приглашают на экскурсию на мясокомбинат, городской хладокомбинат и детальное ознакомление с технологией изготовления жигулевского пива на Магнитогорском пивзаводе. Налакомившись вкуснейшим сливочным мороженым и замечательным жигулевским пивом на пивоваренном заводе, Ираида Зельская шутя воскликнула: «День прожили в коммунизме!»

В бригаде был сплошной «интернационал». Очаровательная эстонка — машинист конвейера Айно Роос, были украинцы, татары, башкиры, молдаване. Был даже болгарин Яник Ташков, который, полюбив русскую девушку, студентку Магнитогорского пединститута, женился на ней, получил квартиру на ММК и навсегда стал магнитогорцем.

До сего дня память хранит воспоминания о первой бригаде промывочно-обогажительной фабрики. Мне повезло с коллективом. Возвратившись с армейской службы в 1955-м, я приступил к работе в этой бригаде и отработал с ней непрерывно одиннадцать лет. Далее приказом по комбинату переведён главным инженером на новый пусковой объект комбината — доломито-обжиговый завод.

Коллектив все дальнейшие годы продолжал определять и формировать судьбу мою и характер. В бригаде я рос и учился работать. После «сменного» жизнь моя производственная продолжалась ещё более тридцати лет. Сегодня, в преклонных годах, оглядываясь в прошлое, ещё раз убеждаюсь — чище, благороднее общества рабочего человека не существует.

Георгий Якименко, ветеран ММК

## Тайны прошлого



# По следам «Максима Горького»

**В июне 1934 года в Стране Советов завершена постройка и проведён ряд испытательных полётов, как тогда отмечалось в сталинской прессе, величайшего в мире самолёта «Максим Горький». Самолёт имел размах крыльев 62 метра, его полётный вес достигал 42 тонны, общая мощность доходила до семи тысяч лошадиных сил. Сталинский гигант располагал совершенным для того времени полиграфическим оборудованием для ведения культурно-просветительной и агитационной работы. В изготовлении оборудования приняли участие 35 лучших заводов страны.**

18 мая 1935 года на глазах у собравшихся на Центральном аэродроме москвичей самолет-гигант «Максим Горький» столкнулся в небе с сопровождающим его лёгким самолетом. Обе машины рухнули на землю, унося с собой жизни десятков людей...

Накануне в качестве пассажира на новой машине А. Н. Туполева совершил полёт известный французский летчик, ставший впоследствии знаменитым писателем, — Сент-Экзюпери. Он пришёл в восторг от гигантской машины. В воскресенье намечалось совершить несколько «прогулочных полётов» для работников ЦАГИ, принимавших участие в создании самолёта. Но полёт обернулся трагедией.

В городском архиве мне удалось разыскать подшивку номеров газеты «Правда» за май 1935 года. Номер 19 мая открывался портретами погибших членов экипажа в траурной рамке. В сообщении ТАСС говорилось: «Самолёт «Максим Горький» совершал полёт под управлением летчика т. Журова, при втором пилоте т. Михеева, имея на борту пассажиров — ударников в количестве 36 человек. В этом полёте самолёт «Максим Горький» сопровождал тренировочный самолёт под управлением летчика Благина. Несмотря на категорическое запрещение делать какие-либо фигуры высшего пилотажа, летчик нарушил этот приказ и стал делать фигуры высшего пилотажа на высоте 700 метров. При выходе из мёртвой петли он своим самолётом ударил в крыло «Максима Горького». Самолёт «Максим Горький» вследствие полученных повреждений от удара стал разрушаться в воздухе, перешёл в пике и отдельными частями упал на землю в поселке Сокол в районе аэродрома...»

Дальше вообще происходит нечто непонятное. Урну с прахом человека, повинного в гибели десятков людей, выставили вместе с другими в Колонном зале Дома Союзов.

Сам Сталин стоит в почётном карауле. Потом — похороны на Новодевичьем кладбище, где урна с прахом Н. П. Благина замурована в одном ряду с погибшими. Вдова и дочь Благина получают повышенную персональную пенсию.

Впрочем, оставим загадки, связанные с катастрофой самолёта имени газеты «Борьба за металл», с целью завершить сбор денег ко дню выхода сотога номера газеты. На 19 сентября 1934 года было собрано на строительство самолёта 2340 рублей 47 копеек. Неизвестно, поднялся ли в воздух самолёт имени газеты «Борьба за металл», но почин подхватили по всей стране после майской катастрофы.

Ещё осенью газета заключённых «Борьба за металл» выступила с инициативой собрать средства на строительство самолёта имени газеты «Борьба за металл», с целью завершить сбор денег ко дню выхода сотога номера газеты. На 19 сентября 1934 года было собрано на строительство самолёта 2340 рублей 47 копеек. Неизвестно, поднялся ли в воздух самолёт имени газеты «Борьба за металл», но почин подхватили по всей стране после майской катастрофы.

Вот свидетельство газеты «Правда»: «Миллионы рабочих и колхозников страны обратились к правительству и партии с просьбой построить на средства трудящихся эскадрилью в девять воздушных гигантов, подобных погибшему «Максиму Горькому». Трудящиеся нашей страны хотят иметь лучшие в мире самолёты и лучшую в мире авиацию. Коллектив завода имени Молотова ходатайствовал перед правительством о постройке самолёта «Вячеслав Молотов». Рабочие Тульского оружейного завода предложили построить самолёт «Лазарь Каганович», а коллектив Уралмашзавода обратился к рабочим всей тяжелой промышленности соорудить самолёт «Серго Орджоникидзе».

На заводах Магнитогорска также состоялись митинги, посвящённые трагическим событиям. К примеру, рабочие пятой бригады мартеновского цеха вынесли решение о сборе средств на строительство трёх новых самолетов-гигантов «Владимир Ленин», «Иосиф Сталин» и «Максим Горький», перечислив в фонд страны половину дневного заработка.

В коксовом цехе на митинге рабочие внесли на святое дело однодневный заработок. Трудящиеся заявили, что они на собственные средства построят лучшие гиганты — покорители воздушных пространств.

Газета «Правда» писала: «По данным за 28 мая 1935 года, на заводах, фабриках, учреждениях Ленинграда общая сумма отчислений в фонд постройки самолетов достигла 3 миллиона 386 тысяч рублей. Сумма средств на постройку самолетов по Сталинграду превысила 500 тысяч рублей. Сбор денег продолжается...»

Валерий Ефимов, краевед

## Экскурсия

# Назад в милицейское прошлое



**Совет ветеранов УМВД России по Магнитогорску принимал гостей в музее истории.**

С редкими экспонатами познакомились представители

магнитогорской организации Челябинского регионального отделения Всероссийской общественной организации ветеранов войны, труда, вооруженных сил и правоохранительных органов.

Рассказ о музее председатель совета ветеранов УМВД Владимир Паламарчук начал со стенда, на котором выставлены портреты стражей порядка, погибших при исполнении служебного долга. Владимир Васильевич познакомил слушателей с этапами становления магнитогорской милиции, с историей появления экспонатов. Рассказал о том, как складывается жизнь ветеранов МВД, вышедших в отставку.

Интерес ветеранов вызвала личность Владимира Петровича Баканова, который известен не только как руководитель ГАИ Магнитогорска. Горожане знают его как исследователя, историка, писателя, изучавшего историю заселения земель в окрестностях горы Магнит-

ной, раскрывшего этимологию названий поселений Южного Урала, воссоздавшего жизнь и быт Оренбургского казачества.

Среди редких экспонатов, вызвавших интерес гостей, милицейский мотоцикл, шинель довоенного образца, а также стенд «Они сражались за Родину». На протяжении нескольких лет ветераны разыскивают сведения о каждом фронтовике, ушедшем на фронт из подразделений магнитогорской милиции.

Председатель магнитогорской организации Челябинского регионального отделения Валерий Филиппов отметил, что работа, связанная с пополнением фонда, оформлением экспонатов, ведётся планомерно. Музейные собрания были пополнены ещё одним экспонатом — фотоснимком ветеранов.