

10 февраля - Сретенскому
судостроительному заводу 75 лет

ВЫМПЕЛ

Юбилейный выпуск многотиражной газеты
Сретенского судостроительного завода



С юбилеем, корабли!

Уважаемые работники Сретенского судостроительного завода, уважаемые ветераны-судостроители! От имени жителей района примите поздравление с 75-летним юбилеем предприятия.

10 февраля 1935 года на строящейся Сретенской судовой верфи была заложена первая 150-тонная баржа, и с этого момента по традиции заводчане ведут отчёт своей истории. Создавался завод в тяжёлых условиях, приходилось одновременно и строить судовой верфи, и собирать суда, которые были крайне необходимы амурским речникам.

В годы Великой Отечественной войны, несмотря на разрыв связей со смежниками, мобилизацию людей и техники, завод наращивает выпуск продукции: осваивает производство судов военного назначения, производит ремонт кораблей Краснознамённой Амурской флотилии и Тихоокеанского флота.

В послевоенный период завод одним из первых в стране осваивает выпуск танко-десантных кораблей. Гордостью завода по праву является серия двухпалубных пассажирских теплоходов типа «Ерофей Хабаров», которые до сих пор бороздят водную гладь Амура.

В 60-70-е годы происходит дальнейшая модернизация производства, завод осваивает широкую номенклатуру судов, производит понтонно-мостовые парки. Рыболовные сейнеры, буксиры-толкачи, научно-исследовательские суда стали визитной карточкой ССЗ. Активно велось строительство жилья и

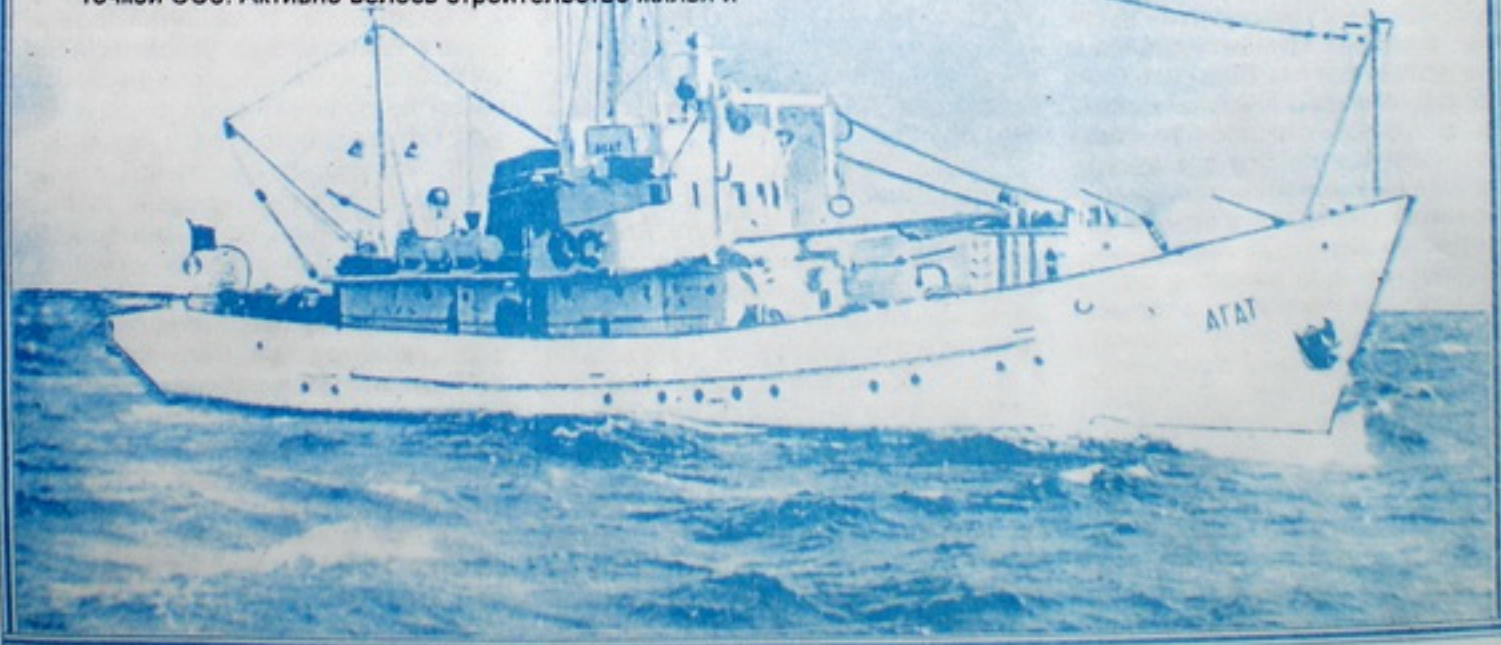
зданий социальной сферы, посёлок меняет свой облик, став олицетворением благоустройства и комфорта.

В 80-е годы завод реализует важный оборонный заказ по производству малых артиллерийских кораблей типа «Москит», первым в стране сдаёт головное среднее добывающее судно, расширяет производство мебели, неводовыборочных комплексов, лебёдок и гидростатов, активно участвует в межзаводской кооперации.

Несмотря на роковые потрясения 90-х годов, завод к настоящему времени сохранил производственные мощности. Сретенский судостроительный завод продолжает работать по обслуживанию коммунальной структуры посёлка, выполняет заказы энергетиков, связистов, пограничников, предприятий горно-рудного комплекса, продолжая оставаться ведущим предприятием машиностроения Забайкалья.

Мы выражаем признательность ветеранам производства и желаем трудовому коллективу предприятия новых заказов и реализации имеющегося потенциала.

Глава муниципального района
«Сретенский район» А.С.Петров.
Председатель Совета муниципального
района «Сретенский район» О.Ю.Черенщиков.



Живые



В феврале 2010 исполняется 75 лет Ордена Знак Почета Сретенскому судостроительному заводу. Возникновение судостроительной верфи в забайкальской глубинке, на первый взгляд, не вполне логичное, тем не менее имеет свое объяснение. До строительства Транссиба в г. Сретенске заканчивался сухопутный путь на Восток и начинался путь водный: по рекам Шилке и Амуру. Это обусловило развитие в г. Сретенске и селе Кокуй (более удобно, чем Сретенск) речного судостроения еще в конце XIX - начале XX века. Несколько крупных европейских заводов, такие как Балтийский и Сормовский, имели в с. Кокуй свои сборочные "филиалы", где строились самые современные по тем временам речные военные корабли для Амурской военной флотилии. Окончание строительства железной дороги подорвало условия для развития судостроения в нашей местности, и только в предвоенные годы, в связи (видимо) с обострением отношений с Японией, Совнарком принял решение о создании "оттянутой" в глубь территории судостроительной верфи, так как верфи в Благовещенске и Хабаровске фактически были под непосредственной угрозой нападения вероятного противника.

10 февраля 1935 года, на открытом

стапеле было заложено первое судно - 150-тонная морская баржа, и именно это событие считается днем основания завода. В предвоенные и послевоенные годы завод активно пополнялся квалифицированными кадрами инженеров и рабочих из более развитых регионов страны, что вскоре привело к появлению в глухом таежном районе своеобразного симбиоза промышленной культуры с гуранской самобытностью и самодостаточностью. Так возник рабочий поселок Кокуй, место притяжения для наиболее активной, мастеровитой части окрестного населения, "кузница" кадров для Читинской области и Дальнего Востока.

Созданный в тяжелейшие годы первых пятилеток наш завод прошел большой и славный трудовой путь. Для промышленного предприятия в России, где история развития тяжелой промышленности насчитывает чуть более 100 лет, 75 лет или 3 четверти века - это весьма и весьма солидный возраст. Все, кто знает историю завода и те, кто к ней равнодушен, знают сколько событий и свершений вместились в эти 75 лет. Завод пережил их вместе со страной - и все события, происходившие в нашей стране в 20 веке, и позитивные, и страшные - нашли отражение в истории нашего завода. Это трудовой подъем и энтузиазм при создании завода в 30-е

годы, это и сталинские репрессии, это голодные и холодные военные годы, это созидательный порыв 50-70-х годов, это кризис 80-х годов, это, увы, разгром промышленности, который страна пережила в 90-е годы.

В России, пожалуй, не было и нет судостроительного завода, который бы существовал и развивался в более экстремальных условиях, чем наш завод. За 4 тыс. километров до океана, на маловодной реке, на вечной мерзлоте, в суровом климате, практически на голом месте создавались морские суда, причем в таких количествах, которые сегодня трудно себе представить. Вот только один пример из летописи нашего завода - строительство танкодесантных судов проекта 450. В 1950 году принимается решение о строительстве серии этих судов, в 51-м году сдано 2 судна, в 52-м уже 7 судов, всего до 57-го года построено 66 судов этого проекта. А ведь в то время не было у завода эллингов, корпусный цех еще строился, не было, по нашим сегодняшним понятиям, никаких условий для постройки судов. Вот как оценивает работу предприятия в те годы независимый участник тех давних событий, военный представитель капитан 1-го ранга Никольский А.Ф. в своей статье, опубликованной в журнале «Военно-технический альманах»: «Нужно сказать, что Сретенский СЗ имел хорошие производственные традиции. Сроки сдачи кораблей флоту, несмотря на тяжелые климатические условия (летний зной по изнуренности не уступал зимним стужам), свято соблюдались. Дискуссий по неприемлемым требованиям военпредов не возникало, замечания же устранялись безоговорочно».

История завода изобилует подобными примерами, и когда читаешь сухие строчки документов о тех событиях, то невольно поражаешься тому, как много может совершить человек, даже в таких суровых условиях, если он правильно мотивирован и мобилизован на решение сверхтрудных задач. Справедливости ради нужно сказать, что нашему заводу на определенном этапе развития очень везло с людьми. К 50-м годам на заводе сформировался крепкий инженерный корпус, из которого выходили и талантливые руководители-организаторы производства. Сильным был в те годы и состав рабочих основных специальностей. Все это позволило заводу быстро набирать мощь, наращивать объемы производства, осваивать новую продукцию. Завод входил в систему Министерства судостроительной промышленности СССР, которое и определяло направления развития производства, техническое перевооружение, социально-быто-



Завод!

вые условия. Мощный импульс завод получил во время реформ 1965-66 годов, сумев сполна использовать предоставленные реформой возможности для производственного и социального развития. Имея свою строительную организацию, численностью до 400 человек, завод своими силами построил более 70 производственных и социальных объектов, ввел 2000 благоустроенных квартир. Поселок Кокуй приобрел за эти годы гражданский облик компактного городка с развитой социальной инфраструктурой. Значительное влияние завод оказывал на положение дел в Сретенском районе, являясь "бюджетно-образующим" предприятием для п.Кокуй и района в целом.

В 70-е годы завод пережил свой расцвет, пик активности, наиболее продуктивный период своего развития. В те годы была построена большая серия рыболовцев судов, речных буксиров, вспомогательных судов для ВМФ, катеров для Амурской флотилии. Завод также выполнял большой заказ инженерных войск по поставке понтоно-мостовых парков. Были освоены сложные изделия по линии межзаводской кооперации: неводооборотные машины, лебедки, гидростаты и т.д. Значительную долю в объеме производства занимала мебель - по выпуску мебели завод уступал в области только Читинскому МДК.

Именно в это время завод окончательно сформировался в том виде, в котором мы привыкли его воспринимать - это было мощное судостроительное предприятие, самый крупный машиностроительный завод в области. У завода были явные успехи и неоспоримые достижения, крепкий, квалифицированный коллектив, очень высокая репутация в регионе и в отрасли в целом. Характерной чертой того времени было повышенное внимание к социальным проблемам коллектива. Активно строился поселок Кокуй, улучшались условия труда и отдыха работников, значительные средства вкладывались в модернизацию производства. Этот период близок к сегодняшнему дню по времени, поэтому мы все хорошо помним тех, кто в те годы обеспечивал успехи предприятия. Это прежде всего директор завода Похитонов П.П., работавший в этой должности с 57 по 78 год, главный инженер, зам. директора по производству Лайд А. П., зам. директора по общим вопросам Крутских С.Г., главный инженер Кокорин М.К., главный строитель Волошин И.А., гл. экономист Колокольчикова Т.Н., гл. бухгалтер Простакишин К.К., начальник ОКСа Паньков А.В., начальник СМУ Якубовский Ю.И., гл. технолог Куркин В. Т., гл. конструктор Лайд В.И., начальники цехов Иванов В. А., Данилин Г. П., Сенников Н. М., Шувалов В. Н., Егоров П. Д., Шадрин Н.Я., Корнилов Г.И., Шадрин Б.Н. и многие, многие другие. В те годы пришло

признание трудовых заслуг передовых рабочих завода, всего пятьсот человек получили высокие правительственные награды за доблестный труд, в том числе, 3 человека награждены орденом Ленина: Бумажкин Александр Федорович, Агишев Шариф Садыкович, Дубинин Василий Александрович.

Сейчас уже можно сказать о том, что перелом в развитии завода произошел на рубеже семидесятых и восьмидесятых годов. Вероятно, это было связано и с общими тенденциями в советской экономике, которая уже тогда начала свое движение к кризису. На это наложились и собственные проблемы предприятия. Произошла смена поколений в руководстве заводом. Заканчивалось строительство судов двух больших серий, которым не было адекватной замены. Начался серьезный отток квалифицированных кадров с предприятия на «ударные стройки социализма». В результате, к середине 80-х годов предприятие остановилось в своем развитии, а к концу 80-х начался регресс.

Так называемые рыночные реформы в 90-х годах довершили разгром: был потерян оборонный заказ, невостребованной оказалась продукция машиностроения, отказались от заказов крупными партнерами завода: Амурское речное пароходство, рыбодобывающие предприятия Дальнего Востока.

90-е годы для нашего предприятия, думаю, что и для большинства других в России - это гораздо страшнее военного лихолетья. Многие заводы, в том числе судостроительные, не смогли выжить и сохраниться в тех условиях. И наш завод вышел из этих тяжелых испытаний с большими потерями, а последствия кризиса 90-х годов до сих пор самым негативным образом сказываются на деятельности предприятия. Очень многое за эти годы оказалось утраченным, многое, наверное, безвозвратно, но осталось главное. Остались люди, коллектив завода, пусть значительно поредевший, но не сломленный и не сдавшийся. Все это тяжелое время предприятие работало, выполняя заказы энергетиков, железнодорожников, строителей и сохраняя производственные мощности и кадровый потенциал. С 1998 года завод возобновил строительство судов, за четыре года было построено 6 траулеров, 2 малых добывающих судна, 2 катера. За эти годы завод претерпел несколько реорганизаций, в 2002 году было создано общество с ограниченной ответственностью «Сретенский судостроительный завод», которое на сегодня и представляет судостроение в Забайкальском крае.

Завод сегодня не только выживает, коллективом завода сохранен и значительный потенциал для развития. Конечно, трудно сравнивать сегодняшнее

состояние завода с прежними громкими достижениями, о которых сказано выше. Но сейчас другие времена и совершенно другие задачи. И те задачи, которые сегодня стоят перед заводом и его коллективом, решаются, как правило, так же достойно, как и в былые славные времена. В нашем коллективе по-прежнему много добросовестных работников, которые своим трудом, своим отношением к делу высоко держат марку Сретенских судостроителей. Все последние годы ССЗ стабильно наращивает объемы выпуска и реализации продукции: за пять лет произошло утроение этого показателя, а в кризисном 2009 году рост объемов реализации составил 33% по отношению к предыдущему году. Заводом, в отсутствие заказов на строительство судов, освоено производство десятков видов различных изделий: - это мобильные здания различного назначения, металлоконструкции быстровозводимых зданий, металлоконструкции опор и башен, машины и разнообразное оборудование для горной промышленности, сенокосилки и многое, многое другое. Завод участвовал в качестве поставщика металлоконструкций, оборудования во всех крупных проектах, реализуемых на территории Забайкальского края, таких как строительство горно-обогатительных фабрик и рудников (Дарасунский рудник, Новоширокинский рудник, рудник Апрельково, Ксеньевский прииск, Усть-Карский прииск, Тасеевское месторождение, Ильдиканзолото и т.д.), строительство 2-й очереди МАПП В Забайкальске, строительство 3-го энергоблока Харанорской ГРЭС, электрификация Южного хода ЗабЖД, строительство сетей связи на территории края. Есть уверенность и в том, что в возрождающемся российском судостроении ССЗ найдет свою нишу и будет востребован в прежнем качестве. Для этого есть все предпосылки: и сохраненные производственные мощности, и опытный персонал, и желание заниматься настоящим делом.

Я же хочу еще раз выразить благодарность и признательность всему коллективу завода за труд, за терпение, за веру в свой родной завод.

Юбилей завода - это общий праздник для всех: и ветеранов, и действующих работников, и жителей поселка. Поэтому я всех хочу поздравить с этой замечательной датой, пожелать от вашего имени нашему родному ССЗ благополучия, процветания и долгих лет жизни!

П.П. Похитонов,
директор
ООО «ССЗ».



*Пропел гудок заводской***Заводу отданные годы не считали**

Судостроительный завод славится своими людьми. 75 лет он соединяет и сплачивает их в одно целое. На протяжении всей своей истории он был и остаётся кузницей кадров. Многие ныне известные люди как района, так и края начинали свой трудовой путь именно на этом предприятии. Работая на заводе, человек получал не только трудовые навыки, но и узнавал, что такое рабочий коллектив, трудовая дисциплина, старался заработать уважение коллег. Недаром работать на завод приходили целыми семьями. И трудилось не одно поколение. Именно о такой семье хочу рассказать вам сегодня.



На восемь представителей двух поколений рода Душечкиных приходится около четверти века, отданные заводу. Первым на производство в военный 1942 год пришёл глава рабочей семьи Иван Степанович, 1926 года рождения. Выходец из села Душечкино Нерчинского района на завод он уст-



роился маляром в пятый цех. Но ещё раньше, в 1940 году, тоже в пятый цех и также маляром на завод устроилась будущая жена Ивана Степановича Елена Михайловна Жилина. Как было тяжело жить и работать в эти страшные для страны годы, когда на Западном фронте пылал пожар войны, а на Востоке угрожающе стояла миллионная Квантунская армия, рассказывать не стану, и так все знают. Общая работа, общая всенародная беда сблизила этих двух молодых людей. И после войны в 1946 году они поженились.

Через некоторое время Иван Степанович перевёлся работать столяром в том же пятом цехе. А в 1950 году супруга подарила ему первенца – Ивана. Через два года родился Анатолий, через год Зинаида, снова через два – Александр и к концу 50-х годов на свет появился последний, пятый ребёнок – Валерий.

Судьба парней похожа на судьбы всех пацанов конца 60-70-х годов. Учеба в ремесленном училище, служба в армии и работа на заводе. Три брата – Иван, Анатолий и Валерий работали в четвертом цехе судосборщиками. Александр же пошёл по ступеням отца. И в 1972 году устроился в пятый цех столяром, но после окончания Хабаровского техникума в 1980 году перевёлся в технический отдел технологом по отстройке судов. А вот жизнь Зинаиды Ивановны складывалась совсем по-другому.

На завод она пришла в 1971 году в пятый цех учеником погрузчика. Быстро овладев профессией, стала обслуживать бригады, занимающиеся сборкой кораблей. В 80-м году переводится учеником отделочника, и с этого момента начинается её десятилетний период обучения, за который она, работая в пятом цехе, обучилась ещё трём специальностям, последняя из которых станочник деревообрабатывающего станка.

К переломному 91-му году семья Душечкиных пополнилась новыми членами семьи. Так, у Ивана и его жены Татьяны Петровны родилось трое ребят – Ирина, Светлана и Максим. Анатолию супруга Нина Петровна родила сына Андрея и дочь Татьяну. У Зинаиды и её мужа Ивана Васильевича появились три девочки: Елена, Галина и Татьяна. У Александра с супругой Верой Алексеевной родились Сергей, Александр и Иван. Валерию вторая половинка, Нина Владимировна, подарила сына Владимира и дочь Ольгу. Ну а сам глава семейства Иван Степанович вышел на заслуженный отдых.

Начавшиеся проблемы у судозавода отразились и на его рабочих кадрах. Начались перемещения в цехах, кто-то попадал под сокращения, кто-то отправлялся в вынужденные отпуска, или, как говорили рабочие, «на каникулы». На такие двухгодовые «каникулы» отправлялись труженики пятого цеха. И чтобы прокормить семью, люди устраивались на любые работы. Так и случилось

с Зинаидой Ивановной. Она в 1997 году устроилась на заводскую котельную транспортерщиком, стала работать на подаче угля. И так до 1999 года, пока не запретили женщинам принимать участие в подаче угля. Её перевели машинистом насосных установок на водозабор. В этой должности она работает до сих пор.

Анатолий в 1996 году назначают начальником заводской котельной. На этой должности он отработал восемь лет. Как он сам признался – это были долгие восемь лет. Ни выходных, ни праздничных дней для него не было. Под его началом было 160 человек. А это две котельные, два водозабора,



электроучасток, кислородка и компрессорная по выработке сжатого воздуха. После того, как началась реорганизация ОАО ССЗ, Анатолий Иванович возвращается в свой родной цех. Он хотел работать простым сварщиком, которым отработал многие годы и был лучшим по всему Министерству судостроения СССР. Но не было вакантных мест, и его взяли заместителем начальника четвёртого цеха. На этой должности он и работает в данный



момент.

Из всего большого рода Душечкиных на заводе в данный момент трудятся только трое – это Зинаида, её дочь Татьяна, которая уже 10 лет работает в отделе кадров, и Анатолий.

Денис Должииков.

Идут заказы срочные

В наш коллектив рабочий

От юбилея к юбилею

За все время работы в редакции готовить материалы, посвященные юбилейным датам со дня образования судостроительного завода, мне приходится во второй раз. Помню, в дни празднования 70-летнего юбилея, писала) сказал: «А вдруг этот юбилей станет последним для всех нас?». Слава Богу, не суждено было сбыться этим словам, и вот, накануне 75-летия, я снова на заводе и снова на том же участке.

В корпусе, где он находится, на первый взгляд будто ничего не изменилось. Над выходом из здания тот же плакат с призывным лозунгом «Пятилетний план выполним досрочно!», те же запыленные, местами забитые фанерой огромные окна, однако, если присмотреться по сторонам, перемены явно видны: на слесарном участке убраны ранее заваленные разным хламом верстаки, не видно неисправных станков с числовым программным управлением, которые занимали немало места, побелены и покрашены кабинеты и коридор, заблестели несколько вновь покрашенных станков.

Так получилось, что с начальником цеха № 2 Жилиным Леонидом Семеновичем, в непосредственном подчинении которого находится механический участок, мне не пришлось встретиться. О делах насущных я поговорила с заместителем начальника Евгением Германовичем Танкевичем, работником давним, хорошо знающим производство. «Поскольку судостроением мы уже давно не занимаемся, то вынуждены переучивать рабочих на другие специальности. Из работ по судостроению остался ремонт судов для Сретенского дивизиона. Сейчас в основном изготавливаем металлоконструкции. Были заказы на изготовление мачт для компании «Сибирьтелеком», автомобильных рам, досмотровых дополнительных мостиков, навесов над контрольными полосами для многостороннего автомобильного пункта пропуска «Забайкальск», строили передвижные пограничные посты. Начиная с 2006 года, на заводе освоено выпуск сенокосилок. Изготавливаем их не только по заказам, но и про запас, штук по десять в год. Это надо, чтобы готовая продукция всегда была на складе, да и людей есть чем занять. Большая работа проведена по системе отопления и водоснабжения в домах нашего поселка, в новом доме. Были задействованы и работники механического участка, в частности, токари. Летом рабочие принимают непосредственное участие в ремонте котельной. Вся беда в том, что зимой бывают про-



блемы с заказами, поэтому в полном объеме загрузить работой токарей и фрезеровщиков не удастся. В такие периоды занимаемся благоустройством цеха, ремонтом. Оборудование на участке старое, шестидесяти-семидесятих годов, словом, уже давно выработало свои энергетические ресурсы. Чтобы обновить, нет средств. Поэтому ремонтируем старое». Оборудование в цехе действительно старое. К примеру, лично я насчитала на участке токарных станков 1К-62 семнадцать штук. Однако мне сказали, что из них в рабочем состоянии семь-восемь.

Если говорить о количестве рабочих механического участка, их сегодня работает на одного меньше: вместо шестнадцати, как было пять лет назад, пятнадцать. «Остались почти все прежние работники, большинство - люди старой закалки, то есть те, у кого в трудовой книжке единственная запись места работы, - отозвался о своих товарищах Е.Г.Танкевич, - все ребята и девчата неплохие. На них сегодня и надеемся». Есть в коллективе и орденносец. За самоотверженный, высокопроизводительный труд орденом Трудовой славы 3-ей степени награжден токарь Маняхин Виктор Сергеевич (всего на заводе такой награды было удостоено двадцать человек).

Виктор Сергеевич - самый старший

по возрасту. В прошлом году отметил 70-летний день рождения. Хотя по нему этого не видно. На вид крепкий, здоровый, ну и дай Бог. Виктора Сергеевича уважают в коллективе не только за чисто человеческие качества. Вот что, например, сказала о нем комплектовщик Вера Алексеевна Душечкина: «Это удивительный человек. В свои семьдесят сохранил работоспособность, которой могут позавидовать молодые рабочие. Он отличный специалист, хороший наставник, всегда поможет советом, подскажет и покажет».

Много говорить о себе Виктор Сергеевич не любит, наверное, скромничает. И все же, кое-что я узнала. Например, что после окончания Читинской школы переехал с семьей жить в Сретенск, поступил учиться в ремесленное училище на токаря, потом была армия. После службы вновь вернулся в 10-й цех. Одновременно работал и учился: сначала в вечерней школе, затем в вечернем техникуме. Несмотря на то, что имеет специальность судового механика, профессия токаря всегда была и остается главной в его жизни.

Поговорила я и с Николаем Владимировичем Кузнецовым, единственным оставшимся на заводе расточником. Сегодня у него четырнадцать станков. Разных. Есть карусельный, расточный, строгальный, фрезерный, зуборезный, координатный. И на всех он может работать. Свое мастерство и умение Николай Владимирович объясняет так: «Я самоучка. А все потому, что было интересно. Наверное, поэтому везде лез, во все вникал». Да, действительно, шестой разряд за просто так не дадут.

По сравнению с прошлыми годами в корпусе механического участка, как будто бы, немного потеплело (все же замечательно, что сегодня руководит котельной завода человек не случайный) и все равно очень холодно. Как мне сказал Е.Г.Танкевич, эта проблема сегодня обсуждается, речь в данном случае идет об уменьшении оконных проемов.

В целом, как мне показалось, настроение у всех работников участка неплохое. По крайней мере, вопрос вроде: «А вдруг этот юбилей станет для нас последним?» - я не услышала.

Нина Бочкарникова.

Они строили и строят

Ранним утром, когда только начался рабочий день, я открыл двери строительно-монтажного цеха Средненского судостроительного завода в надежде услышать звук работающих деревообрабатывающих станков, но на удивление в помещении стояла тишина. Не было никого, кроме двух рабочих, Юрия Анатольевича Таскина и Андрея Егоровича Горбунова.



- А где весь народ, где ваш начальник? - спросил я.

- Как где? Все на объектах - работают. Кто в заводу управлении, кто по цехам ремонт делают, - объяснил мне Юрий Анатольевич. - А «мамка» (так они уважительно называют своего начальника) в транспортный цех пошла. Наша машина, видишь, сломалась, - и рукой указал на середину цеха, где стоял КАМАЗ с поднятой кабиной, - вот она и пошла договариваться, чтобы стройматериал вывезти.

- А вы, как я понял, ждете?

- Так вот, сейчас машина подойдет, и мы в заводу управление поедим. Мы там линолеум стелим.

Пока шла наша непринужденная беседа, я огляделся по сторонам. Цех небольшой, метров 100-150 в длину и 50 в ширину. Стоят деревообрабатывающие станки. Пачками уложен пиломатериал. Везде чистота и порядок. Есть даже уголок для отдыха рабочих со столиком и лавочками.

Мы беседовали ещё минут десять, когда двери цеха открылись, и в клубах морозного пара в помещение вошла она, бессменный вот уже на протяжении более 20 лет начальник 43 участка, или, как многие привыкли называть, строительно-монтажного цеха, Галина Александровна Номоконова. С ходу она стала давать разного рода распоряжения рабочим, а меня пригласила пройти в кабинет. Правда, на кабинет это мало похоже. Здесь находится всё то, что нужно рабочим. Начиная с герметика и заканчивая сверлами к перфоратору. После того, как все рабочие моменты были улажены, мы начали беседу.

- Галина Александровна я тут узнал, что работники называют вас «мамкой». А много у вас «сыночков» и «дочек»?

- Да нет, - смеётся, - по сравнению

с предыдущими годами не очень. Всего 34 человека. Правда, у нас представлены все строительные специальности. Есть бетонщики, каменщики, кровельщики, плотники, арматурщики, столяры, штукатуры-маляры и многие другие. Есть даже водитель КАМАЗа. Вот молодёжи мало, всего человек десять. Основной возраст рабочих 40-50 лет. Но есть и пенсионного возраста. Всю жизнь проработавшие в цехе, как

говорится, моя «старая гвардия», с которыми мы вместе не один десяток лет. Николай Макарович Миронченко - это уникальный человек по специальности плотник, но может выполнять любые строительные работы. К тому же, у него есть допуск на высотные работы. Сергей Александрович Кулаков, тоже плотник и также сможет выполнить любые работы. Сейчас они

оба в отпуске. Александр Михайлович Сватков - столяр по профессии. Он качественно выполняет все работы по отделке интерьера. Начиная от пола и заканчивая потолком. Сейчас он совместно с Вячеславом Ивановичем Дмитриевым и Михаилом Васильевичем Устюжьевым выполняет работы по ремонту конференц-зала в заводу управлении. Сделали подвесной потолок, обстройку стен и лестниц ламинатом, пол. Установили дверь, изготовленную мастерами из пятого цеха. Но вы знаете, не только пятый цех производит качественные изделия из дерева, наши столяры Геннадий Николаевич Яковлев, Борис Александрович Матвеев и все тот же Михаил Васильевич Устюжьев делают вам дверь, раму или другое деревянное изделие ничуть не хуже их. А наши штукатуры-маляры Евгения Васильевна Игнатова, Татьяна Дмитриевна Перебоева, Людмила Николаевна Зимина, Марина Константиновна Мендикова, Ольга Васильевна Еремеева, Ольга Владимировна Пуртова под руководством бригадира Татьяны Никифоровны Коршуновой выполняют все отделочные работы качественно, надёжно и добросовестно. У них в бригаде есть как опытные рабочие, так и совсем недавно пришедшие к нам. Но все «девочки» прошли отличную производственную школу на отделке 60-ти квартирного дома по Ленина, 2. Сейчас мои, как вы сказали «дочки» и «сыночки», работают на объектах по всему

заводу. Не так давно на заслуженный отдых из цеха ушёл ветеран труда Юрий Александрович Шестаков. Он был награждён орденом Трудовой славы третьей степени. Таким же орденом был награждён также пенсионер Василий Михайлович Горбунов. А вообще из пенсионеров могу отметить Александра Николаевича Бронникова и Николая Афанасьевича Викулова. Вот эти четверо были асами плотницкого дела. Я могла доверить им любое дело и не ходить проверять. Я знала - оно будет выполнено.

- А что в Кокуе построено руками рабочих вашего цеха?

- Много чего. Если учесть, что цех, а вернее, ремонтно-строительный участок, был организован 10 января 1939 года. Цехом было построено две школы на 1516 мест, два детских сада; районная больница; множество жилых домов и цехов для завода; очистные сооружения. Школа закрытого типа - это уже пошла современность, расчетно-кассовый центр и последняя наша гордость - отреставрированный дом по улице Ленина.

Цех участвовал в программе по реконструкции жилищного фонда поселка. Нами, кроме дома по Ленина, 2, было отреставрировано ещё восемь домов. В это время количество рабочих цеха впервые за десятилетие увеличилось и составило 100 человек. Конечно, после выполнения всех поставленных перед нами задач коллектив пришлось сократить, но люди



поверили в нас. Вот что главное.

- В этот юбилейный год, что вы хотите пожелать своему коллективу?

- Ну, конечно же, здоровья. Будет у людей здоровье - будет всё. Заказов побольше, чтоб коллектив без дела не сидел, но и семейного благополучия. Что для человека главное: чтобы работа была, за которую хорошо платили, и чтоб дома всё было нормально.

Денис Должиков.

Как я впервые пришёл на завод...



Черных Нина Борисовна, директор ООО ССЗ "Управление"

Впервые это было в 1974 году. Я проходила здесь производственную практику в техотделе. Тогда я училась в политехническом институте в Комсомольске-на-Амуре, на корпусника. Здесь я занималась корректировочной работой по цехам. И, по-видимому, зарекомендовала себя с положитель-

ной стороны, раз меня пригласили на постоянную работу. Так что после окончания института в 1975 году я сразу же устроилась на работу в тот же самый технический отдел. И представляете, сразу попала на подготовку технической документации нового проекта, военного заказа 1248.

Блинников Василий Дмитриевич, водитель транспортного цеха

На заводе я с 1986 года. Устроился сюда в транспортный цех после того, как вернулся с Кавказа, из республики Дагестан, где служил в армии, а потом работал на протяжении пяти лет. Родился я в Кокуе, и после окончания ПУ-30 получил профессию водителя, ушёл служить в армию. В транспортном цехе

около пяти лет работал на бульдозере, уголь подавал для котельной. А потом пересел на Т-150 и уже почти двадцать лет мы с ним неразлучны. И корабли возил на нем, и понтоны, и стройматериал, и различные металлические изделия. Я не жалею, что отдал заводу 24 года своей жизни.



Вдовенко Валерий Прокофьевич, исполнительный директор ООО ССЗ "Теплоснабжение"

Это было в 1968 году, меня на завод привел отец. Мне тогда было девять лет. Мы с ним пришли в котельную. И знаете, что меня поразило? Никогда не угадаете. В котельной стояло два котла, а пол возле них был выложен кафельной плиткой, и его мыли уборщицы! А на окнах стояли цветы. Везде была чистота и порядок. В тот момент я даже не думал, что когда-то приду работать сюда. Конечно, сейчас от того кафеля осталось сов-

сем немного. Небольшой участок, который напоминает мне о тех давно ушедших годах.

Ну, а работать на завод я пришёл в 1977 году после окончания ремесленного училища, где обучался на слесарь-монтажника судового. Устроился во второй цех. Потом перевелся в десятый цех, а в 1980 году поступил в Дальневосточный институт. Но не доучился и в 1984 году перевелся снова во второй цех и отработал там двадцать с лишним лет.



Коршунов Сергей Георгиевич, слесарь-монтажник цеха № 2

Работать на заводе начал рано. После окончания девятого класса в 1973 году вместе с другом Витей Ларионовым устроились в транспортный цех дорожными рабочими. Уж очень хотелось мальчишкам заработать себе на мотоцикл типа «Восход». Технику иметь в то время было модно. Ребята работали и одновременно учились в вечерней школе. Постепенно завод затягивал все больше и больше. Через какое-то время друзья перешли в пятый цех учениками столяра, через три месяца получили по разряду.

«Жаль, что судьбы наши разошлись по разные стороны, - вспоминает Сергей Георгиевич. - Друг мой Витька уехал на Дальний Восток, отучился в море-

ходке, затем в Школе милиции. Сегодня он имеет звание полковника, работает во Владивостоке милиционером по нарконадзору. Меня в восемнадцать лет призвали в армию, служил в Монголии. После службы вернулся домой и пошел учеником слесаря-монтажника во второй цех. Там в то время работал мой отец Георгий Прокофьевич. Мастером был у меня Бронников Владимир Никифорович. Многому научил, да мы тоже попухами не были».

Сергей одновременно работал и учился в вечернем техникуме. Получил третий разряд слесаря-монтажника. После окончания техникума некоторое время работал технологом на трубопроводном участке, потом в бригаде



сварщиков аргодуговых установок. После Сергея перевели в бригаду отца, которая работала на проекте 1248 (военный корабль), а затем он и сам был бригадиром слесарей-монтажников.

Из тех, с кем работал раньше, остались Загузин Станислав и Злыгостев Сергей.

Как я впервые пришёл на завод...

Полуполтинных Анатолий Иннокентьевич,

слесарь-монтажник



Сорок лет отдал этот человек родному заводу и единственной в своей жизни профессии. Несколько последних лет он на пенсии, но до сих пор продолжает работать. Про таких обычно говорят: «Предан работе до мозга костей».

Накануне юбилея я побывала у Анатолия Иннокентьевича дома. Самое трудное в общении с ним – просить рассказать что-то о себе.

Скромный...каких не бывает. Спасибо супруге Любове, выручила.

Родом Анатолий Иннокентьевич из села Котельниково Нерчинского района. В 1965 году окончил восемь классов и поехал в Кожуй поступать в ГПТУ-4. Решил последовать примеру брата Виктора, который в том же году оканчивал училище. Правда, Виктор получил профессию сварщика, а Анатолий захотел учиться на слесаря-монтажника.

«Первый раз я попал на завод на втором году обучения в училище, - вспоминает он. - Привели нас в механический цех на практику. Помню, шумно очень было. Сварка то тут, то там, грохот от подъемных кра-

нов, все кругом крутится-вертится. Работали мы в шестом цехе на кораблях, которые стояли на стапелях. Ничего. Освоился, привик. Понравилось».

После окончания училища Анатолий год отработал в механическом цехе, затем отслужил в армии и снова в тот же цех. В его трудовой книжке если что-то и менялось, то только запись о разряде. Начинать со второго и дошел до пятого.

Анатолий Иннокентьевич имеет немало поощрений, грамот. В 1985 году за отличную работу и успешное выполнение заданий по развитию речного флота он получил Почетную грамоту от Министерства речного флота, которая впоследствии сыграла существенную роль в присвоении ему звания Ветерана труда.

Отмахов Владимир Яковлевич, прессовщик-вулканизаторщик инструментального участка

На своем участке он самый давний работник, да и профессия у него самая уникальная. Первый раз пришел на завод в 1970 году после окончания десятого класса. Устроился учеником токаря в цех № 3. После службы в армии вновь вернулся на завод в тот же цех.

Владимир Яковлевич – рабочий с высшим образованием. Учился на отделении «Технология машиностроения» в политехническом институте г.Комсомольска-на-Амуре. Учиться ему пришлось, когда работал на заводе. «Поехало нас тогда поступать человек восемь, - вспоминает он, - а окончили институт только двое: я и Малкиев Алексей». После окончания института работал мастером в цехе

№ 3, технологом, руководителем группы в техотделе. Однако говорит, что всегда тянуло его на рабочие профессии.

Работа у Владимира Яковлевича сложная, вредная, но без нее не обойтись. Он отливает в прессформах резинотехнические изделия: кольца, сальники, втулки, которые идут в станки, в транспортные средства. При необходимости выполняет работы литейщика пластмасс, токарные.

«Что делать, всегда найдется, - говорит он, - вот сегодня, например, работаю по заказам для транспортного цеха, очистных сооружений и для котельной».



Материалы подготовили
Нина Бочкарникова и
Денис Должиков.

Газета подготовлена и отпечатана в МУП «Редакция газеты «Советское Забайкалье».

Редактор
Л.Н.Иванчикова.
Тел. 2-17-64
redaksret@rambler.ru

УЧРЕДИТЕЛЬ: Администрация
муниципального района
«Сретенский район»

Газета выходит по
вторникам и пятницам
Формат А-4
Офсетная печать

Тираж Индекс издания 24792.
1800 Адрес редакции: 673500
г.Сретенск,
ул. Набережная, 3

Газета зарегистрирована в региональной инспекции по защите свободы печати и массовой информации Мининформпечати Российской Федерации. Регистрационный № 2037. Подписано в печать 9.02.10 в 16.00.