

Качканар, Качканар!

Годы и судьбы

*Из воспоминаний ветеранов
Качканарской автобазы №5*



The background of the page is a faded, black and white photograph of a large, multi-story residential building with many windows. In the foreground, there is a road and some trees. A large, dark silhouette of a tree is on the left side of the page. In the distance, a mountain range is visible under a light sky.

КАЧКАНАР, КАЧКАНАР!

Годы и судьбы

*(Из воспоминаний ветеранов
Качканарской автобазы №5)*

г. Качканар
2016

Книга о качканарских автомобилистах

В разное время в строительстве и развитии Качканара принимало участие множество организаций. Что знаем мы о них сегодня, на пороге 60-летия города? Можем ли мы хотя бы их перечислить? От таких вопросов становится грустно, потому что ответы на них – отрицательные. Как это неправильно, как это несправедливо по отношению к людям, которые трудились на этих предприятиях.

К великому счастью, имеются приятные исключения. Луч света в тёмном царстве забвения – коллективный труд славных качканарских автомобилистов о своём родном предприятии – автобазе №5. Предприятие играло важную роль в экономическом развитии Качканара. Если представить город в виде организма, то автомобильный транспорт был его кровеносной системой, обеспечивавшей жизнеобеспечение других жизненно важных органов, а автобаза была монополистом в сфере перевозок.

Формально датой основания автобазы №5 считается 4 апреля 1963 года. На практике же её историю следует вести с момента начала строительства Качканара, от транспортной конторы треста «Качканаррудстрой». Чтобы снять возможные вопросы, приведём последующую хронологию реорганизации предприятия. Итак.

1 ноября 1959 г. - Качканарская автобаза №37 Управления автомобильного транспорта Свердловского Совнархоза¹.

1 декабря 1959 г. - на основании приказа от этого числа Управления автомобильного транспорта Свердловского Совнархоза на базе Качканарской автобазы №37 создано отделение автобазы №38 Управления автомобильного транспорта Свердловского Совнархоза.

1 февраля 1961 г. - автобазы №37 и №38 объединяют в Качканарскую автобазу №38 Управления автомобильного транспорта Свердловского Совнархоза (Приказ №40 от 27.01.1961 г.)

4 апреля 1963 г. - в связи с реорганизацией СУ СНХ Качканарская автобаза №38 переименована в Качканарскую автобазу №5 и вошла в состав Транспортного управления Главсредуралстроя.

В 1975 году в связи с созданием производственного объединения грузового автотранспорта (ПОГАТ) при комбинате «Тагилтяжстрой» Главсредуралстроя, Качканарская автобаза №5 вошла в состав ПОГАТа, как филиал №3 (Приказ Главсредуралстроя от 02.01.1975 г. №1а).

В 1987 г. Качканарский филиал №3 передан в состав Свердловского производственного объединения автомобильного транспорта (СПОАТ) «Свердловскстройтранс» и переименован в Качканарскую автобазу №5 (Приказ Главсредуралстроя от 23.09.1987 г. №315).

1 ноября 1995 г. Качканарское автотранспортное предприятие №5 преобразовано в автоколонну №7 Акционерное общество открытого типа промыш-

¹ Свердловский совнархоз – территориальный орган управления народным хозяйством Свердловской области в 1957-1962 годах.



ленно-транспортная компания "Свердловскстройтранс" (Приказ АООТ ПТК "Свердловскстройтранс" №808 от 10.95 г.)

7 октября 1999 г. Качканарская автотранспортная колонна №7 ОАО ПТК "Свердловскстройтранс" с 07 октября 1999 г. переименована в Качканарское автотранспортное предприятие №5 Открытое акционерное общество Промышленно-транспортная компания "Свердловскстройтранс". (Приказ ОАО ПТК "Свердловскстройтранс" №454 от 07.10.1999).

Это – сухие строки реорганизации. Они – для любителей фактов. А суть дела – в тысячах километров пройденных дорог, в тысячах тонн перевезённых народохозяйственных грузов. И не только в Качканаре. Если мы сравниваем автомобильный транспорт с кровеносной системой, то в этом плане Качканарская автобаза – «донор», так как её водители командировались и на предприятия Свердловской области, и за её пределы.

Тяжёлый, но по-своему романтический труд, будни предприятия, нашли своё отражение в этой книге, что и не удивительно, ведь авторами воспоминаний являются и руководители, и рядовые шофера. В книге нет литературных изысков. Зато здесь присутствует главное: благодарная память о людях, достойно потрудившихся на благо своего предприятия, Качканара, Свердловской области, всей страны. Конечно, не все трудившиеся в автобазе упомянуты в книге, что вполне естественно: нельзя объять необъятное. Это надо понять. Как говорили древние римляне: «Сделал, как мог. Кто может – пусть сделает лучше».

Великое благо, что среди ветеранов автобазы нашлись патриоты своего предприятия, энтузиасты, кто вложил свой труд, время и нервы в создание этой книги. Перефразируя известное выражение: Качканар должен знать своих героев! Это С.И. Кривошеин, инициатор и руководитель проекта. Это Н.А. Серебряков и Л.Г. Матвеев – члены редколлегии. Слова признательности им, а также всем, кто нашёл время и возможность поучаствовать в проекте.

Хочется надеяться и верить, что книга о Качканарской автобазе №5 послужит катализатором цепной реакции, в результате которой появятся книги о других предприятиях города.

*М. Титовец, директор городского архива,
член Союза краеведов России*

Сергей КРИВОШЕИН:

Это нельзя забыть



С.И. Кривошеин
руководитель проекта

В 2015 году, к 50-летию юбилею треста «Свердловскстройтранс», была издана книга. В ней были опубликованы воспоминания руководителей строительных организаций, аппарата треста, бывших работников автобаз. Были напечатаны воспоминания и работников Качканарской автобазы №5, в том числе мои.

Прочитав эту книгу, у меня возникли идея и желание написать историю нашего предприятия, где прошла вся моя трудовая деятельность. В книге хотелось изложить, как всё происходило, когда стройка начиналась в глухой тайге, где нет дорог, жилья, бытовых условий (жили в палатках), а иногда водители спали в кабинах автомашин. Ремонт машин проводили на стоянках, в холодное время греясь у костров. Постоянно не хватало запасных частей, авторезины.

Строился город, комбинат, объёмы перевозок возрастали. Поэтому в 1961 году было принято решение об объединении автобаз №38 и №37 в одно предприятие, а в 1963 году его переименовали в Качканарскую автобазу №5 с подчинением Транспортному управлению «Главсредуралстроя». В 1965 году был организован трест «Свердловскстройтранс», в его состав вошла наша автобаза. С этого времени в автобазе ускоренными темпами стали возводиться новые ремонтные корпуса в гаражах №2 и №3, обустраиваться площадки для стоянки автомобилей во всех 3 гаражах. В 1970 году была построена тёплая стоянка для автомобилей в гараже №3. В это же время стала строиться тёплая стоянка для автомобилей в гараже №1.

Стал искать единомышленников для написания книги. Ими стали ветераны автобазы Леонид Гурьевич Матвеев и Николай Александрович Серебряков.

Обратился к ветеранам с просьбой поделиться своими воспоминаниями о тех непростых временах, когда они начинали трудовую деятельность в коллективе автобазы и до ухода на заслуженный отдых. Многие откликнулись на этот призыв. В своих воспоминаниях они постарались передать атмосферу той эпохи, в которой жили и трудились. Это были добрые, надёжные, бескорыстные люди... Сколько трудностей им приходилось преодолевать! Этого забывать нельзя. Считаю, что их потомки будут гордиться, как их отцы и матери, дедушки и бабушки замечательно трудились. Прошу строго не судить за их воспоминания.

Мы, составители книги, с глубокой благодарностью за самоотверженный труд и большой вклад в развитие предприятия, вспоминаем бывших руководителей автобазы, аппарат управления, работников всех специальностей - всех



тех, кого сегодня нет с нами.

Сердечно благодарим всех, кто принял участие в написании книги, предоставил фотографии из личных архивов, а также за фотографии, предоставленные родственниками. Желаем всем, ныне здравствующим бывшим работникам автобазы №5 и их семьям крепкого здоровья, долголетия, мира над головой, семейного благополучия.

Просим извинения у тех, кого мы не упомянули в книге.



Валерий БЕЛОУС:

Автобаза №5 – начало моего трудового пути



В.Ф. Белоус, генеральный директор ОАО ПТК «Свердловскстройтранс»

Закончил Теплогорскую школу механизации лесной промышленности. В 1957 году получил права. До 18 лет временно работал на маленькой полutorке ГАЗ-2А в совхозе «Сигнальный» Исовского района.

Хорошо помню, как люди в посёлках, получая газету «Уральский рабочий», просматривая схемы строительства автомобильной дороги Свердловск–Серов, а также перспективы строительства Качканарского горно-обогатительного комбината, собирались и ожидали, что пойдут в обязательном порядке работать на стройку, так как работы в посёлках не было.

В 1958 году был призван в ряды Вооружённых сил на 3,5 года. За время службы постигал воинское обучение, совершенствовал мастерство вождения автомобиля.

21 декабря 1961 года вернулся из армии, а уже через 3 дня пришёл в отдел кадров Качканарской автобазы №38 Свердловского Совнархоза (начальником кадров работала Едигарьева Г.В.) Передо мной стоял выбор, в какой гараж идти работать.

Директор автобазы Тарарухин Дмитрий Васильевич, к кому я пришёл с заявлением, сразу предложил работу на МАЗ-525. Сказал: «Ты парень здоровый – справишься». «На МАЗ не пойду, не знаю машину. Согласен работать на перевозке людей», - ответил я. В наш разговор вмешались главный инженер Блинков Николай Алексеевич и Кожевников Михаил Петрович: «Парень с Косьи, нам туда нужны такие – возить людей. Он водитель 1-го класса, как раз подойдет».

Принял автомобиль ЗиЛ-164 и с 1961 по 1964 годы я работал на этом автомобиле, специально оборудованном под перевозку людей.

Никогда не забыть товарищей по работе, тружеников третьего гаража, где базировались эти автомобили. Начальником гаража в то время был Молчанов Г.А., начальником автоколонны Канисев Н.В., механик Русских С.Ф.

Вспоминаются коллеги-водители, работавшие по перевозке людей – Роор А.А., Тайфук В.Г., Крупенко Н.И. и многие другие.

Город Качканар строился. Стройка была комсомольско-молодёжной, как говорится в песне: «Комсомольцы – добровольцы», - а также военнотруженики, отслужившие в армии, солдаты и моряки.

Машины прибывали эшелонами. Жизнь кипела. На линию с автобазы ежедневно выходило до 40 автомобилей только под перевозку людей.

В городе прошла моя юность. Строя молодой город, - строили свое будущее.



Работая водителем, всегда хотел выйти из-за руля автомобиля и постичь что-то новое. Благодаря этому желанию поступил и закончил Свердловский автомобильно-дорожный техникум, затем Свердловский юридический институт.

Я благодарен судьбе, что моя юность и моё становление прошли в коллективе этой автобазы. В нём был принят в ряды КПСС. Навсегда запомнил собрание в Красном уголке, где меня принимали в партию: стоял на трибуне, отвечал на вопросы, когда ворвалась в полном смысле этого слова Едигарьева Галина и крикнула: «Что вы его тут мучаете – у него родилась дочь!» Поэтому этот день 18 июня 1965 года – рождение дочери и вступление в ряды КПСС – всегда праздник, как семейный, так и личный.

Коллектив автобазы был и есть самым дорогим для меня. И всегда, где бы я ни работал и какой пост ни занимал, всегда с теплотой отзывался и думал о людях, с которыми начинал свой трудовой путь, с которыми свела меня судьба – они в моей душе, в моей памяти на всю жизнь.

С большой теплотой хочется сказать о руководителях автобазы, кроме человеческих качеств они были специалистами своего дела, у которых было чему поучиться.

Тарарухин Дмитрий Васильевич – директор автобазы.

Блинков Николай Алексеевич – главный инженер, приехал молодым специалистом, после окончания института, стал главным инженером автобазы.

Башкиров Алексей Иванович – начальник ремонтных мастерских.

Русских Сергей Фёдорович – начальник автоколонны.

С объединением 37-й и 38-й автобаз парк насчитывал в пределах 1200 автомобилей различных модификаций.

В дальнейшем, когда бывшие Совнархозовские автобазы стали Качканарской автобазой №5 треста «Свердловскстройтранс» Главсредуралстроя, – руководство треста молодых работников направило на повышение в другие автобазы треста.

Так, меня назначили начальником автоколонны №4 Свердловской автобазы №3 в Полевском, которая в последствии стала Северной автобазой №10, где я уже работал директором.

В 1977 году назначен управляющим трестом «Свердловскстройтранс», где работаю по настоящее время, но до сих пор вспоминаю мои первые шаги в Качканарской автобазе №5.

Автобаза была хорошим трамплином для карьерного роста. Молодые специалисты, работавшие в автобазе и добившиеся квалификации специалистов, приглашались для работы в другие автобазы и в управление треста «Свердловскстройтранс».

Блинков Николай Алексеевич был назначен главным инженером треста «Свердловскстройтранс». Также с повышением переведены: Удовенко Юрий Егорович в аппарат управления треста, Дмитриев Михаил Семёнович – назначен директором Сухоложской автобазы №15, Бурков Василий Михайлович – директором Серовской автобазы №13.

Этот путь, пройденный в автобазе, коллектив и его руководители дали мне хороший старт – и я иду с этим по жизни.

Хочу поблагодарить коллектив работников за верность и преданность делу, которому они служили, не жалея сил и здоровья, и пожелать как можно дольше сохранить в душе память о коллективе Качканарской автобазы №5.

Здоровья всем, долголетия и благополучия!

Николай Алексеевич БЛИНКОВ **«МОЗГ ТРЕСТА»**



Блинков Николай Алексеевич после окончания Саратовского института в сентябре 1959 года поступил в транспортную контору треста «Качканар-рудстрой» механиком гаража. Впоследствии, после объединения двух автобаз, в 1961 году назначен главным инженером автобазы №38. Самый тяжёлый период становления автобазы был в начале 60-х годов, так как с нуля создавались в трёх гаражах одновременно ремонтно-механические мастерские, автозаправочные пункты, места стоянки автомобилей, вспомогательные помещения и т.д.

Блинков Н.А. был способным и инициативным руководителем, обладал хорошими организаторскими способностями. Совместно с ПТО выполнял все расчеты и чертежи для строительства и расширения ремонтной зоны, подъёмно-механических устройств, автозаправочных пунктов и т.п., для выполнения которых в жизнь умел подбирать и назначать инициативных, исполнительных людей.

После рабочего дня из управления автобазы работники бухгалтерии, планового отдела и других уходили домой, и в это время начинали собираться в кабинете главного инженера работники ПТО, главный механик, инженер по ГСМ, начальник снабжения, начальники гаражей и мастерских с отчётами о проделанной работе за день и для решения вопросов по ускорению начатых работ.

За короткий срок:

- гараж №1: расширили территорию, перенесли автозаправочную и расширили производственные помещения.

- гараж №2 в посёлке Валериановске: после планировки территории построили ремонтно-механические мастерские, автозаправку и другие вспомогательные помещения.

- гараж №3: после расширения ремонтно-механических мастерских организовали трёхсменную работу ремонтного персонала, для проведения ТО-1, ТО-2 и заявочных ремонтов автомобилей. В кузнечном цехе начата переклёпка

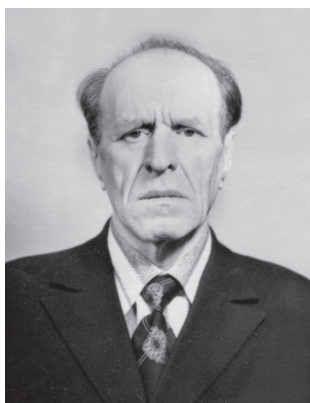


рам автосамосвалов ЗиЛ-585, установили два парогенератора для круглосуточной вулканизации камер и автопокрышек. Построен центральный склад ГСМ и уложены железнодорожные пути для подачи цистерн на склад ГСМ.

В 1965 году Блинков Н.А. был переведён в трест «Свердловскстройтранс» главным инженером. В тресте, в автобазах про него говорили: «Блинков Н.А. – это мозг треста».

Николай Алексеевич за свой труд по достоинству был отмечен правительственными наградами: орденом «Знак Почёта», медалями «За доблестный труд», «За трудовую доблесть». Ему было присвоено почётное звание «Заслуженный работник автомобильного транспорта РСФСР».

Дмитрий Васильевич ТАРАРУХИН



Тарарухин Дмитрий Васильевич работал главным диспетчером треста «Качканаррудстрой». В 1961 году был назначен директором автобазы. На этой должности оставался самым авторитетным и уважаемым руководителем для всего коллектива. Он был немного сутуловатым, со своеобразным тембром голоса, хорошим оратором. Дмитрий Васильевич умел и наказывать, и прощать провинившихся, но зла не держал, умел доверять и требовать за порученное дело. Приходил рано на работу, уходил домой поздно. Он всегда держал руку на пульсе выхода всех машин автобазы на строительные объекты. Приёмные часы у него были, но он их не придерживался,

поэтому работники к нему обращались в любое время. Дмитрий Васильевич умел выслушать любого и находил возможность помочь человеку. Люди всегда выходили от него со спокойной душой и надеждой на будущее. Не зря в коллективе его называли ласково - Дед.

Кроме основной работы у Дмитрия Васильевича было много общественной работы в партийных и советских органах города. Член ГК КПСС, неоднократно переизбирался депутатом Горсовета. Был женат, имел дочь и сына. У Дмитрия Васильевича было несколько персональных водителей. Последние 15 лет водителем был Ошурков Юрий Сергеевич. Кроме служебных обязанностей их связывала личная



Д.В. Тарарухин и водитель Ю.С. Ошурков

дружба, дружили семьями.

За долгий, добросовестный труд Дмитрий Васильевич был награжден орденами: «Дружба народов», «Знак Почёта» и многочисленными грамотами. Но самой большой наградой Дмитрия Васильевича Тарарухина было уважение коллектива автобазы №5. В 1987 году Дмитрия Васильевича не стало.

Виктор ШТЕРМАН:

Любая стройка не могла обойтись без транспорта



В.Е. Штерман, бывший
главный инженер
управления треста
«Уралспецстрой»

Я являюсь первопроходцем строительства комбината и города. Все изменения, все удачи и неудачи происходили на моих глазах. Одной из первых строительных организаций на стройке было организовано Стройуправление треста «Уралспецстрой». Первым его начальником был Несмелов Георгий Михайлович. В июле 1957 года стала поступать новая техника: экскаваторы, автомашины ГАЗ-93, МАЗ-205, 35 автомашин ЗИЛ-585, 15 автомашин ЗИЛ-164 для перевозки рабочих к месту работы. Весь транспорт базировался в посёлке Валериановске. Директором автобазы №38 был назначен Кожевников Михаил Петрович. Самосвалы ЗИЛ-585 были закреплены под экскаваторы, для отсыпки дороги жизни «Савина горка – Валериановск». Все стройматериалы доставлялись из города Нижней

Туры, где была организована перевалочная база. Перевозка рабочих с посёлка Иса и города Нижней Туры, а также доставка грузов производилась по старой Бушуевской дороге, которую часто приходилось ремонтировать.

Трест «Качканаррудстрой» также имел свой транспорт, который перевозил рабочих и материалы по объектам в городе Качканаре. Первым руководителем автотранспортной конторы был Киреев Г.М. Впоследствии она была переименована в автобазу №37 треста «Качканаррудстрой».

Закончив строительство дороги «Савина горка – Валериановск», продолжили отсыпку дороги до Качканара. В 1958 году автоколонне отвели площадь под строительство гаража на промбазе. В 1959 году на весь Качканар прозвучал первый сигнал паровоза. К этому времени моим участком были проложены подземные коммуникации, уложены железнодорожные пути станции Качканар. Здесь впервые я познакомился с Дмитрием Васильевичем Тарарухиным, который работал главным диспетчером треста «Качканаррудстрой». В это время стали поступать вагоны с песком и щебнем для приготовления раствора и бетона. Дмитрий Васильевич руководил разгрузкой вагонов. Через некоторое время его назначили директором автобазы №5.



В 1959 году началось строительство котлованов под корпуса КГОКа. В это время в автобазу №38 поступили первые пять автомашин МаЗ-525. Со временем их численность увеличилась до 50 машин. На этих автомашинах работали: Карпович Пётр, Бароненков Фёдор, Рассохин Михаил, Медведев, Вилкаускас, Дьяконов Валерий и другие. Это были молодые водители, комсомольцы до 30 лет. Все трудности, которые возникали при эксплуатации машин, преодолевались ими с комсомольским задором и азартом. Грунт, перевозимый из котлованов, шёл на строительство плотины Выйского водохранилища, а также на отсыпку железнодорожных путей к корпусу крупного дробления. В 1963 году была пущена первая очередь комбината.



В. Большагин

В конце 1974 года, когда я работал заместителем начальника Качканарского управления «Уралспецстрой», нами был получен заказ на строительство котлована широкополочного стана в городе Нижнем Тагиле. Объём работы достигал до 600 тысяч кубометров. Работы проводились согласно графику строительства. Здесь мне довелось работать с начальником автоколонны автобазы №5 Сергеем Ивановичем Кривошеиным. Он оказался способным организатором автотранспортных перевозок. Вначале водители и экскаваторщики работали в три смены (на каждой машине работало по трое водителей через 8 часов). Это было для водителей неудобно, а для производства затратно. Взвесив все за и против, мы с Кривошеиным С.И. пришли к единому мнению: работать экскаваторщикам и водителям круглые сутки, то есть в две смены по 12 часов. Этот вопрос мы согласовали с заместителем начальника «Главсредуралстрой» Тихомировым Борисом Михайловичем и получили от него добро.

В результате этого новшества освободившиеся водители и экскаваторщики были задействованы на других автомашинах и экскаваторах. С тех пор наши коллективы он ставил в пример: «Здесь работают качканарцы, берите с них пример». На совещаниях в штабе строительства он постоянно нас хвалил. За досрочное выполнение задания по сдаче котлована мне и С.И. Кривошеину выделили по автомашине ВаЗ. Экскаваторщики и водители КрАЗ-256 были награждены ценными подарками.

Я проработал начальником участка железнодорожного строительства «Уралспецстрой» 16 лет. За это время было уложено 170 километров железнодорожных путей. Чтобы это построить, необходим был автотранспорт для доставки рабочих и разных материалов. Хотелось бы отметить водителей автобазы №5: Вишневских Ивана, Нечаева Юрия, Большагина Василия, Беспалова Михаила, Саламатина Василия, Потеряхина Юрия, Александрова Ивана, Меринова Пётра, Дралова Тимофея, Евдосюк Владимира, Потисеп Николая и других. Благодаря нашей совместной слаженной работе мой

участок всегда имел хорошие производственные показатели, которые были отмечены правительственными телеграммами Первым секретарём Свердловского обкома партии Николаевым К.К.

Г. КИРЕЕВ:

Стройке требовался транспорт

9 июня 1957 года приступил к работе заведующим гаражом в Нижней Туре, где в то время был штаб треста «Качканаррудстрой», возглавляемый М.В. Левитским.

Принял 15 бортовых автомашин и 10 самосвалов. В тот же день побывал на горе Долгой. Увидел, что узенькая конная дорожка не пригодна для автотранспорта. Не проехать по ней даже выдавшему виды военному шоферу. Пришлось думать о месте для временного гаража в Нижней Туре. Обосновались на лужайке под горой Шайтан, рядом с перевалочной базой стройки (около железнодорожного вокзала).

Трудности встретились сразу. Больше всего беспокоило отсутствие хороших дорог. Мой первый рейс на Долгую занял полдня. Ехал через Бушуевку, Валериановский, по лесу, росшему на месте нынешних Западного и Главного карьеров, за Выей миновал довольно крутой каменистый подъём. Нелегкие маршруты предстояли водителям нашего гаража. Однако трудности на этом не закончились. Тяжело было с заправкой, ремонтом, радиаторы выходили из строя. Все на строительство дорог и подъездных путей.

Наш призыв слышали. В выходные дни на устройство дорог, на их ремонт выходили сотни людей.

Стройка начиналась в таежной глухомани. Здесь не было даже примитивного жилья. Поэтому приходилось ежедневно доставлять целые бригады из окрестных поселков на работу и увозить их на ночлег. Палаток для всех не хватало, да и не все рабочие соглашались жить без привычного семейного уюта.



Наш гараж пополнялся новыми машинами. Приближалась суровая уральская зима. Многие её встречали впервые, многих она пугала. Ведь на стройку прибывали посланцы всей страны. Но у страха глаза велики, перезимовали благополучно.

Объем работ возрастал. В гараж стали поступать новые партии различных машин: це-



Перед пересменкой шоферы около диспетчерской гаража №1 транспортной конторы треста «Качканаррудстрой» 14 июня 1959 г.

ментовозы, бульдозеры, лесовозы, трелёвочные тракторы. Возникла необходимость разделить гараж по двум категориям машин – транспортные и строительные.

Шло время, и оно продиктовало необходимость приблизить гараж к строительным объектам. Правда ставить машины было негде, оставляли их возле палаток.

Надвигалась вторая зима для Качканарской стройки. Нужно было думать о безопасной сохранности машин в холода. Площадка под гараж на промбазе не годилась, а время не терпело. Я пошел к управляющему трестом М.В. Левитскому, предложил сделать временную зимнюю автостоянку около строящейся первой котельной (ниже улицы Октябрьской). Он внимательно выслушал меня согласился на расчистку площадки, но оговорился, что пар и горячую воду будут давать только с шести до восьми часов утра. Однако и это было большой радостью для водителей. Как на крыльях летел к будущей автостоянке, которую, как вскоре выяснилось, построить было не так просто. Повсюду лежали могучие стволы старых подгнивших кедров. Местность была заболочена. Во многих местах струились родники.

Через год наша временная площадка превратилась в гараж №1.

Августа БАРАНОВСКАЯ: Автобаза №5 – второй дом



А.Г. Барановская,
бухгалтер

В конце марта 1959 года я приехала в город Качканар по комсомольской путёвке и была принята на работу бухгалтером в автобазу №28 Качканаррудстроя. Города, как такового, ещё не было. Он только строился. Условия работы для наших водителей были тяжелые, потому что не было теплых стоянок, и автомобили стояли под открытым небом. Не было ещё зданий для ремонта и обслуживания автомобилей.

Директором автобазы у нас был Дмитрий Васильевич Тарарухин. У него был очень высокий авторитет не только среди работников автобазы, но его очень уважали и ценили в нашем тресте и городские власти.

Несмотря на тяжелые условия труда, коллектив сработался, хотя мы были все из разных городов. Различные бухгалтерские расчеты мы производили на счетах с «костяшками» и на механических арифмометрах.

Главным бухгалтером у нас был Ефрем Ильич Штерман – «ас» в нашем



Сотрудницы автобазы №37
1959 г.



бухгалтерском деле, умница, и мы были за ним, как за каменной стеной. Его очень высоко ценил директор автобазы Д.В. Тарарухин. После ухода на пенсию Е.И. Штермана, к нам пришел на должность главного бухгалтера А.Ф. Дудля. Это был опытный и грамотный специалист. С ним хорошо работалось всему коллективу. Все работали не один десяток лет, не бегали с места на место за большей заработной платой. Для нас работа была вторым родным местом.

Я привыкла и прикипела к коллективу АТП и с радостью вспоминаю те годы, которые прожила и проработала в Качканаре.



Е.И. Штерман

Леонид МАТВЕЕВ: И уносят вдаль воспоминания



Л.Г. Матвеев, старший инженер по ТБ и БД

Комсомольская романтика 50-х годов меня с моим другом детства Виталием Архиповым в феврале 1959 года из Чувашской Республики привела на стройку Качканарского ГОКа, о чем я по сей день не жалею. Друг устроился на новый самосвал МаЗ-205 СМУ треста «Уралспецстрой», а я - автослесарем в гараж №1 транспортной конторы треста «Качканар-рудстрой». Устраиваться пришлось ехать в Нижнюю Туру, где находились контора и гараж с бортовыми автомашинами ЗиС-5, Урал-ЗиС-355, ЗиЛ-164. Начальником гаража №1 в Качканаре был Пивоваров, старшим механиком Кравцов, а моим первым непосредственным руководителем был бригадир Василий Саяхов, которого все уважали за порядочность

и честность. Он в мою бытность за два года вырос до начальника автоколонны, а потом, после укрупнения двух автобаз, стал первым председателем профкома. Мне было поручено поставить на консервацию 18 автомобилей ЗиЛ-585 (из-за отсутствия шин), огородить колючей проволокой, чтобы не раскомплектвали. Забегая вперед, должен сказать: впоследствии за год от этих самосвалов целыми остались одни рамы, кабины и кузова. За всё это Пивоварова и Кравцова сняли с работы и решением суда дали по два года условно с удержанием из заработной платы по 20%. Потом на их места назначили бывших фронтовиков (водителей с одной автомашины) Хуторского И.И. и Русских С.Ф.

Через две недели меня перевели сменным механиком, вместо ушедшего на учёбу Машкина. Нас было четыре механика: Радыгин Н., Качан А.,



Механик Л.Г. Матвеев и нормировщик Соня Билалова подводят итоги выписки нарядов ремонтникам. 1959 г.

Дмитриев М.С. и я. Работали по суткам и три дня отдыхали.

Склад запасных частей был в дощатом сарайчике, пристроенном к диспетчерской с левой стороны. Сзади склада на пригорке в утепленной будочке находился токарный станок, на котором работали отец и сын Токаревы. В глубине гаража в левом углу в сарайчике площадью примерно два на три метра, находилась кузница Николая Автушко, прозванного водителями за умелое колдовство кузнечным горном «Коля-дух».

Ниже территории гаража была оборудована водомаслогрейка, где были установлены металлические ёмкости для воды и масла. Для заезда водовозки и бензовоза оборудовали эстакаду. В зимнее время ночью приходили истопники: Токарева В. и Сотникова А. Разводили огонь в топках под этими ёмкостями метровыми дровами. Водители приходили в пять утра, чтобы набрать кипятка для заливки двигателей. Тем, кому не хватало воды, приходилось пользоваться факелами для подогрева картера двигателя.

Автосамосвалы ЗиЛ-585 в основном работали на вывозке бетона, в три смены, то есть круглосуточно, для непрерывного бетонирования фундаментов, как для самих корпусов фабрик, так и для установки будущего оборудования. Мой земляк Аркадий Гурьянов как-то пригласил меня: «Поехали, покажу тебе откуда, куда и как мы возим бетон».

Тогда я первый раз в жизни увидел, как делается бетон и как им загружают самосвал, ведь знать теорию одно, а видеть самому на практике – другое. Приехали к строящемуся фундаменту будущего корпуса среднего дробления и спускались вниз на 60 метров задним ходом, почти под углом 45 градусов. Мне в это время было страшновато. Потом осмотрелся и увидел – опалубка бетонирования большого размера, торчит целый лес арматуры и среди них несколько человек, с помо-



Выпуск автомобилей на линию на 2 смену. Гена Лыжинков (слева). 14 июня 1959 г.



щью электровибраторов уплотняют укладываемый бетон, и так они работали без остановки, ежедневно, круглосуточно. Потом смотрю: какой-то молодой рабочий притащил буксирный трос, закинул на буксирный крюк самосвала и дал команду трактористу ДТ-54, и мы как на подводной лодке поплыли вверх.

В те времена заработную плату всему ремонтному персоналу и водителям за время ремонта автомобиля начисляли по нарядам, за выполненный объем работы. И мы: бригадир Саяхов В., нормировщица Соня Билалова и я, как механик, в конце каждого месяца чуть ли не сутками сидели на оформлении нарядов, так как нет наряда – нет зарплаты. Когда ввели повременную оплату труда для многих работников, мы были рады, что нас освободили от рутинной, бумажной работы. Теперь вместо нарядов в таблице ставили восьмёрки.

В мае 1959 года на дверцах вновь принятых пяти самосвалов ЗиЛ-585 нанесли надписи: «Колонна имени Ленинского комсомола за 100 тысяч километров пробега без капремонта». На эти машины посадили лучших комсомольцев: комсорга Г. Лыжинкова, Н. Попова, Акулина, Метелкова и других.

В 1960 году приехали в Советский Союз два бывших офицера болгарской армии, и они у нас работали на одном самосвале ЗиЛ-585, на дверцах которого было написано: «Да здравствует советско-болгарская дружба».

С 1 ноября 1959 года нашу транспортную контору переименовали в автобазу №37 Краснотурьинского треста управления автомобильного транспорта Свердловского Совнархоза. Одновременно транспортную контору СМУ треста «Уралспецстрой» переименовали в автобазу №38. Первым директором автобазы №37 был Григорьев, главным инженером Лопатин. Ближе к весне 1960 года директором стал бывший фронтовик Шитоев Прокопий Кузьмич, а директором автобазы №38 стал Кожевников М.П.

С 1 февраля 1961 года объединили автобазы №37 и №38 и назвали «Автобаза №38 управления автомобильного транспорта Свердловского Совнархоза». 7 июня 1961 года главный инженер Блинков Н.А. перевёл меня старшим инженером по технике безопасности и возложил на меня, как сам выразился «всю бумажную волокиту». В одном маленьком кабинете деревянного здания мы сидели: главный механик Лаврушин А., начальник ПТО Михайлов, который больше пропадал в мастерских трех гаражей и следил за проведением технического обслуживания и ремонта автомобилей.

Директором автобазы №38 был Медецкий, его заместителем Кожевников М.П., начальником отдела эксплуатации был Жуков. Бывший директор автобазы №37 Шитоев П.К. перешёл работать начальником автоколонны самосва-



Последний МАЗ автобазы



Смирнов В.Н., Матвеев Л.Г., Долгушин В.Г. 1987 г.

лов ЗиЛ-585. В то время в гараже №3 было семь автоколонн, и начальниками в разное время были: Рассадников, Канисев, Саяхов В., Медведев Ю.П., Кузнецов, Шутов В., Кривошеин С.И., Старухин В.Г., Крылов И.Ф., Полевщиков Н.Н., Майков Н.П., Серебряков Н.А.

Буквально через несколько месяцев по требованию Областного ОБХСС снимают с работы нашего директора и на его место назначают бывшего главного диспетчера треста «Качканаррудстрой» Тарарухина Дмитрия Васильевича, который руководил автобазой около 30 лет.

Летом 1961 года прибыл к нам полный железнодорожный состав с новыми автомобилями ЗиЛ-164 (всего 64 единицы), и приходилось их разгружать и перегонять в гараж целый день из-за нехватки людей.

В это время на учете состояло около 980 единиц автотранспортных средств (включая прицепы и полуприцепы), в том числе 122 КраЗ-222 и КраЗ-256 (были в гараже №2 посёлка Валериановского, начальник гаража Виноградов), 64 единицы 25-тонных МаЗ-525 и более 50 разных МаЗов в гараже №1 (начальники Леконцев С.М., Старухин В.Г.) Остальные карбюраторные машины находились в гараже №3 на промплощадке (начальник гаража Мочалов, начальник мастерских Демичев).

Когда поступили к нам МаЗ-525, руководство автобазы дало задание всем водителям при возвращении в гараж привозить скальный грунт для засыпки и расширения территории гаража №1. В течение 1961–1962 годов территория гаража была расширена в сторону леса и спланирована. Большинство самосвалов МаЗ-525 были трёхсменными, чтобы не глушить двигатели, да и объём работ для них был большой. Водителями работали в разное время на МаЗ-525 и БелаЗ-540: Волков В.В., Рассохин М.И., Леднёв, Уткин Ал., Бароненков Ф.А., Дерёткин П., Кошелев П.С., Заводов П., отец и сын Телицины, Лебедев В. и другие.



В понедельник утром, после выходного дня, когда заводили все дизельные автомашины гаража №1, от дыма выхлопных газов на территории гаража и вокруг почти ничего не было видно, особенно в безветренную погоду. Жители близлежащих домов по улице Октябрьской часто жаловались в вышестоящие органы, что «нечем дышать по утрам». Помню, отец и сын Телицины за сутки заменили двигатель на своём МаЗ-525, о которых директор Тарарухин Д.В. часто вспоминал на совещаниях.

В период строительства Лайского свинооткормочного комплекса там организовали отдельную автоколонну, начальником которой был Кривошеин С.И., механиком Голдобин Р.Н.

В начале строительства Красноуральской птицефабрики существующую маленькую автоколонну, где не было элементарных условий для нормальной стоянки и ремонта автомобилей, передали в состав нашей автобазы. За короткое время мы построили там тёплую, крытую стоянку для автомашин, административно-бытовой корпус, электроподстанцию, склад ГСМ и мойку автомашин. Начальниками автоколонны работали: Можейко В.А., Агеев, Г. Вострецов.

Мой старший сын, Вадим Леонидович, после окончания средней школы работал автоэлектриком у Кирина В.А., а после службы в армии окончил Свердловский Лесотехнический институт (очное отделение). Работал в автобазе мастером, инженером ПТО и начальником ПТО.

Младший сын, Николай Леонидович, после окончания института работал преподавателем автошколы, относившийся к автобазе №5.

За период моей работы неоднократно награжден грамотами и ценными подарками.

Уволен из автобазы по сокращению штатов в конце 1995 года.

Кабир БИКМУЛИН:

35 лет работы в автобазе №5



Бикмулин Кабир

Свою трудовую деятельность Бикмулин Кабир начал в 16-летнем возрасте в 1948 году младшим бурильщиком Качканарской геологоразведочной экспедиции и работал до призыва в армию в 1952 году.

После увольнения в запас вернулся в поселок Валериановск, поступил шофером в Качканарский СМУ треста «Уралспецстрой» и получил новый ЗИЛ-585. С этого дня Кабир Бикмулин работал на одном предприятии до самого выхода на пенсию в июне 1992 года.

В 1957–1965 годах для обслуживания и ремонта автомобилей не было никаких условий. Все машины



Бикмулин Кабир принял Зил-585
из первой партии

стояли и ремонтировались под открытым небом. По утрам в морозные дни приходилось через систему охлаждения пропускать горячую воду, чтобы двигатель можно было завести.

В 1965 году для нагрева воды в двигателях на крышку рубашки охлаждения двигателя вставляли нагревательные элементы, которые подключались к сварочным трансформаторам. Но после того, как разморозили несколько двигателей, из-за выхода из строя нагревательных элементов, это новшество было отменено.

В 1966 году был построен воздухоподогрев автомобилей и нитка подачи горячей воды к месту стоянки автомобилей.

Валерий ТАЙФУК: Работать было интересно



В.Г. Тайфук, водитель

После службы в автомобильных войсках, в январе 1959 года прибыл в поселок Валериановск, был прият шофером на Зил-585 СМУ треста «Урал-спецстрой». Начальником гаража был фронтовик Кожевников М.П. Машины прибывали каждый месяц по железной дороге до станции Нижняя Тура.

Ремонтной базы не было, ремонтировались прямо на стоянке. Вскоре стали поступать новые машины: МаЗ-205, ЯаЗ, КРаЗы.

В 1960 году поступили новые МаЗ-525, грузоподъемностью 25 тонн. Водителей стали подбирать из нашего коллектива, но не много было желающих работать на данных машинах. Первыми водителями были: Бароненков Ф.А., Игнатович В.П., Зуев М.,

Ильин Н.А., братья Турковы В.Д. и П.Д., Вяткин А. и многие другие. Все мы работали на выемке скального грунта будущего корпуса крупного дробления, с одновременной отсыпкой будущей Выйской плотины и железнодорожных путей к карьерам. Гаража для этих машин не было. Только потом выделили место стоянки в гараже №1.

В зимнее время трудно было завести двигатель, поэтому машины работали в три смены. Ремонт также осуществлялся прямо на стоянке.



После окончания строительства котлованов для корпусов автомашины были переведены в гараж №2 (поселок Валериановск), где был построен для них ремонтный гараж и стоянка автомобилей. Вскоре меня перевели в гараж №3 на бортовую машину для перевозки людей из окрестных сёл и деревень. Начальником гаража был Мочалов Г.А. Водители на перевозке людей были: Белоус В.Ф., Роор А.А., Чагин В.А., Крупенко Н.И., Артёменко Б.Ф., Перекрасов. Директором автобазы был Тарарухин Д.В., главный инженер Блинков Н.А.



МАЗ-525. Окончание выемки грунта корпуса крупного дробления 1962 г.

Кроме строительства в Качканаре на автобазу возлагались и другие обязанности. Каждый год помогали подшефным совхозам в уборке урожая. Убирали зерно и картофель, заготавливали силос, сено.

Виктор Григорьевич СТАРУХИН



В.Г. Старухин
1984 г.

Старухин В.Г. после увольнения из армии в апреле 1959 года приехал на стройку Качканара и свою трудовую деятельность начал в гараже СМУ треста «Уралспецстрой» в качестве инструментальщика-кладовщика.

Через три недели был назначен сменным механиком и последующие годы (до конца своей жизни) проработал старшим механиком, начальником автоколонны и автогаража дизельного автопарка. Постоянно контролировал работу прикомандированных водителей в городах Красноуральск, Нижний Тагил, Большая Лая, Асбест, Первоуральск и т.д.

Награжден орденом «Знак почёта».

Алексей БАШКИРОВ:

Было трудно, но мы справились



А.И. Башкиров,
начальник а/г №3

В сентябре 1959 года после окончания Нижне-Тагильского училища по специальности «механик автомобильного транспорта», приехал в строящийся город Качканар. Поступил в транспортную контору слесарем. С 1 ноября 1959 года транспортная контора стала называться автобазой №37. С первых дней моей работы начальниками и наставниками были: директор Киреев Г.М., начальник гаража Хуторской И.И., механик Русских С.Ф. Все они - участники Великой Отечественной войны. Вскоре меня назначили сменным механиком. Работали в три смены, гараж находился в стадии строительства. Все ремонты автомобилей производились под открытым небом. Оклады были низкими, при

большой ответственности - желающих работать на этих должностях было мало. Поэтому на эту должность приходилось ставить водителей. В дневную смену работать было проще, так как все начальники были на своих местах, проблемы возникали в ночное время: на линии находилось до 80 машин. Под особым наблюдением держали автомашины, которые доставляли рабочих с посёлков, и самосвалы. Приходилось держать в запасе автолампочки, ремни и другое. В одно время автолампочки закончились. Поэтому я обратился к начальнику гаража Хуторскому И.И. с просьбой решить данный вопрос. Он вызвал к себе начальника снабжения Никитона Григория Викторовича. Выяснилось, что Свердловский завод, выпускающий автолампочки, остановился. Никитонов Г.В. обратился в организации города Нижней Туры и частично снял вопрос. Потом поехал в другие области, и вопрос с автолампочками был полностью снят.



Голик Е.П., Железнова А.А., Сосновских Д.В.,
Полякова О., Коновалова Л.Г. после субботника

Из-за разбитых дорог машины часто ломались. Все водители участвовали в ремонте своих машин, старались быстрее выехать на линию.

После объединения 37-й и 38-й автобаз меня назначили на должность старшего мастера авторемонтной мастерской автогаража №3. На этой должности нависли новые нагрузки и заботы - не только по ремонту машин, но и хозяйственные дела, осо-



бенно при подготовке к зиме. В гараже своей котельной не было. ТЭЦ находилась в стадии строительства. Система отопления гаража была подключена к котельной бетонного завода, но эта система ненадёжная и приносила много проблем. За системой отопления следили слесарь и электросварщик. В случае отключения системы сообщали мне, после этого мы вместе принимали меры. В морозные дни такое было часто.

В то время в гараже было около 500 единиц техники. Стройка в разгаре, а дороги всё так же разбиты. Каждый день около 40 машин в ремонте - все цеха загружены. У дверей моей конторки - с утра столпотворение, очередь с заявками на ремонт. Казалось, и просвета не будет. В гараж приехал главный инженер Блинков Н.А. Это был грамотный, целеустремленный человек. Он организовал группу отдела главного механика и приступил к работе по техническому оснащению АРМ. Смонтировали линии ТО-1, ТО-2. Собрав всех механиков автоколонн, потребовал составить графики технического обслуживания и производить техобслуживание согласно графику. С ремонтом автомобилей наступило облегчение.

Осенью 1961 года директором автобазы был назначен Тарарухин Дмитрий Васильевич. Его многие знали, как серьезного, опытного и способного организатора производства. С ним меня связывала долготелая совместная работа.

В 1964 году была построена своя котельная. Для подогрева воды были установлены форсунки, работающие на дизельном топливе. Горячую воду подавали насосом в систему раздачи для автомобилей. В 1965 году автогараж был подключен к системе отопления от ТЭЦ.

В 1966 году по дипломному проекту Кривошеина С.И. в гаражах №3 и №1 были построены линии воздухоподогрева для двигателей автомобилей. В 1967 году началось строительство тёплых стоянок в гаражах №3 и №1.

В 1964 году наша автобаза впервые принимала участие в уборке урожая в Омской области, в количестве 150 машин. Начальником автоколонны был Дмитриев М.С., механиком Горло А. Я руководил бригадой автослесарей. Меня поразила ширь полей и море золотистой пшеницы.

Во время работы механиком в 1959 году мне пришлось встретиться и познакомиться с замечательными людьми - водителями. Ошурков Юрий - на легендарном ЗиС-5, с деревянной кабиной, выпуска военных лет, машиной владел в совершенстве. Попов Николай на новом самосвале ЗИЛ-585, с напарником из Грузии. Это был экипаж жизнерадост-



Окатыев В., Башкиров А.И.,
Замошников С.Ф., Голдобин Р.Н.

ных ребят. Елькина Адель – единственная в то время женщина-водитель, Дралов Тимофей, Игнатович Василий, Потеряхин Алексей, Белоус Валерий.

Это были очень активные работники.

В 1969 году без отрыва от производства поступил на вечернее отделение Исовского техникума. В сентябре 1971 году назначили начальником АРМ автогаража №3. В 1972 году окончил техникум и получил диплом техника–механика.

В автомастерских работали: Богдановский А.И., Баскаков А.И., Морозов В.Ф., Родионов М., Миронов В.С., Казаков В., Шляпников В., Щеглов И., Тюлькин И.М., Пересторонин П., Ложеницин С., Демидова А., Козлова Н., Попов А., Прилуцкий Н.А., Карагаев М., Голик Е. В феврале 1983 года был переведён старшим мастером АРМ автогаража №3. В 1989 году оформил пенсию по возрасту, а в 1994 году уволился.

За свой труд неоднократно награждался грамотами и знаком «Победитель социалистического соревнования». Награжден медалью «Ветеран труда». Но самой дорогой наградой за свой труд считаю медаль «За трудовую доблесть».

Управляющий

*Срок с тех пор прошёл немалый,
Мы состарились уже...
Был водитель парень brave
В нашем третьем гараже.
В нём характер и уменье,
И никто не возражал,
Как он в собственном стремленье
Целый трест в руках держал.
В новом веке, в том же тресте,
И рулю не дал отбой,
Он опять с народом вместе
На дороге трудовой.
И надежды не теряя,
Он ведёт по ветру курс,
Снова ловко управляет -
Наш Валерий Белоус!*

Александр РООР:

На протяжении десятилетий перевозил рабочих



А.А. Роор, водитель

В 1959 году поступил водителем на работу в транспортную контору треста «Качканаррудстрой». За мной закрепили автомашину самосвал ЗиЛ-585. Основные обязанности заключались в перевозке бетона и сыпучих грузов на строительные объекты. Одновременно повышал свой профессиональный уровень. Выучился и сдал экзамены на водительские права 2-го класса, а затем и 1-го класса.

С учётом классности и опыта меня перевели на бортовой автомобиль ЗиЛ-164, в кузове которого была установлена будка для перевозки людей. С 1961 года по апрель 1966 года работал на перевозке рабочих по маршруту Качканар – посёлок Косья.

Теперь мы уже работали в переименованной автобазе №5 треста «Свердловск-стройтранс». В это же время на перевозке рабочих работали мои товарищи:



Валерий Фёдорович Белоус и Виктор Александрович Чагин. Затем наш маршрут изменился, и мы работали на перевозке рабочих различных строительных организаций на их строящиеся объекты.

В 1965 году был направлен для перевозки строительных материалов на строитель-

стве Большого Лайского свиноводческого комплекса. После завершения строительства был направлен в Верхотурье на строительство жилья. Мне опять поручили перевозку строителей, но теперь уже на автобусе.

За свою продолжительную водительскую карьеру я перевез, наверное, сотни тысяч людей, но не совершил при этом ни одной даже незначительной аварии, и ни один мой пассажир не получил при перевозке даже царапины.

Кроме перевозки рабочих и строительных материалов в 1965–1988 годах регулярно участвовал в уборке урожая, где занимался перевозкой сельскохозяйственной продукции.

Со мной вместе работали Большагин Василий, Корсали Фёдор, Однобоков Сергей, Лукин Юрий, Черников В., Зотин Иван, Ельников Николай, Шувалов Юрий, Ковшов Николай, Скатов Фёдор, Благов Николай, Хафизов Михаил, Шутков А., Сизиков С., Еловилов Николай, Тетерин Николай, Сычёв А., Желнов Николай, Хамидулин Анатолий, Павлович В. и другие.

В 2000 году вышел на пенсию. За время работы неоднократно имел различные поощрения.



На этом автомобиле ЗиЛ-164 водитель Роор перевозил людей с 1961 по 1966 гг.



Роор А.А., Долгушин В.Г., Прилуцкий Н.А., Бабушкин Г.Н., Камаев Г., Матвеев Л.Г.

Виталий ТУРКОВ:

Доверие коллектива автобазы №5, работая в ГАИ, - оправдал



В.Д. Турков

В начале 60-х годов в газете «Советская Россия» на глаза попал броский заголовок: «В наступление на большой Качканар». Ударной комсомольской стройке нужны сотни рабочих рук различных специальностей. Простаивают сотни транспортных средств, которые ждут своих водителей.

Романтика неизвестного позвала в дорогу. Я в то время работал в городе Шарья Костромской области.

В августе 1961 года я приехал в Качканар и устроился водителем в автобазу №37. Первый мой автомобиль - КаВЗ-601 (цементовоз). С промбазы по объектам строящегося города перевозил цемент. Впоследствии, на протяжении десяти лет пришлось работать на автомашинах: МаЗ-525, МаЗ-205, МаЗ-200, МаЗ-500. Приходилось ездить по командировкам по Свердловской области. Ездил не только, чтобы привезти стройматериалы, но и перевозить различные грузы на этих объектах.

В декабре 1970 года на собрании автобазы №5 мою кандидатуру порекомендовали для работы в автоинспекции.



Дружинники автобазы перед выходом на дежурство: Куманеев В., Корнилов В.М., Мухамедгалиев Р., Пестышев, Кошелев В.С., Карагаев М., Глушков В., Камаев Г., Костицын А.С., Евдосюк, Попов В.С.



С февраля 1971 года я приступил к обязанностям госавтоинспектора. Зарплата в то время была 80 рублей, в автобазе я получал значительно больше. Но о материальных выгодах тогда не думали. Двигала нами вера в светлое будущее. Хотелось навести порядок на дорогах города.

Что тогда представляло автохозяйство города юности?

Кроме автомашин госпредприятий, которых насчитывалось более тысячи единиц, в личном пользовании качканарцев находилось всего 130 легковых автомашин и чуть более 1500 мотоциклов. Рос город, увеличивалось количество автотранспортных средств. В связи с этим увеличивалась интенсивность движения на улицах и дорогах. Время требовало мероприятий, способствующих работе по предупреждению

ДТП. В это время создаются специализированные дружины в автохозяйствах, объединяющие в своих рядах 135 человек. В их числе коммунисты, комсомольцы, передовые рабочие.

Внештатный инспектор ГАИ автобазы №5 Можейко Василий Александрович руководил спецдружиной автобазы. Дружинники по графику участвовали в патрулировании по улицам и дорогам города, совместно с работниками ГАИ. Так, например, за 1975 год дружинниками выявлено 515 нарушений ПДД, из них 46 водителей - сидевших за рулем в нетрезвом состоянии. Наши внештатные и общественные инспектора работали не только на дорогах, они вели профилактическую работу на предприятиях и в школах, писали заметки в городскую газету, помогали устанавливать виновников ДТП.

В ГАИ я проработал 22 года. Я благодарен всем работникам автобазы №5, которые в том далеком 1970 году выбрали из своего коллектива меня и порекомендовали для работы в госавтоинспекции.



На годовом техническом осмотре автотранспорта в гараже №1.
Можейко В.М., механик, Матвеев Л.Г., старший инженер, Турков В.Д., старший госавтоинспектор

Александр Васильевич ДОЛГИХ



А.В. Долгих, директор автобазы в 1987-1992 гг.

В 1987 году руководство треста «Свердловск-стройтранс» назначило в нашу автобазу нового, молодого, энергичного директора – Долгих Александра Васильевича. Дмитрий Васильевич Тарарухин, ушёл на заслуженный отдых.

Прибыл он один, без команды. В этом году страна объявила перестройку. Как выразилась одна из работниц облимущества: «Это всё равно, что в городскую квартиру привели корову: никто не знал, что с ней делать». Несколько лет прошло ещё по старому режиму. Александр Васильевич с должностью своей справился. Нашёл общий «язык» с нашей командой, водителями и слесарями. Профсоюзный комитет во главе с Прилуцким Н.А. его устраивал, парторг Замошников Семён Фёдорович тоже был всегда рядом. Главный инженер Попов Станислав Васильевич поддерживал техническое состояние машин, следил за ремонтными цехами. Работа продвигалась успешно. После Попова С.В. главным инженером стал Смирнов Валерий Николаевич. В начале 90-х годов перестройка закончилась, пошла резкая приватизация собственности, смена денег за три дня. Оформление приватизации автобаз в короткие сроки, Долгих А.В. в эти сроки не уложился. Пришлось ему оставить эту должность.

Набравшись опыта руководящей работы, он успешно руководил новой организацией «Управление городского хозяйства». Она работает до сих пор, и его вспоминают добрым словом.

Александр КАРГАЕВ: Вся жизнь в командировках

Отслужив в ноябре 1962 года три года в рядах Советской Армии, начал обдумывать свою дальнейшую жизнь. Время было такое, что молодым хотелось романтики. А в это время была объявлена Всесоюзная комсомольская стройка Качканарского горно-обогатительного комбината. Рядом с комбинатом строился молодежный город Качканар.

По комсомольской путёвке я поехал в этот далёкий таёжный город. У меня была хорошая по тем временам специальность – шофер-профессионал 3-го класса. Я приехал уволенным в запас солдатом в автобазу №38 треста «Качканаррудстрой», которая тогда относилась к совнархозу. Меня встретили руководители автобазы, как говорится, с распростёртыми объятьями и направили в гараж №3. Начальником автогаража был М.С. Дмитриев. Мне сразу вручи-



ли добротный автомобиль ЗиЛ-164.

Для повышения плана перевозок я предложил эксплуатировать свой ЗиЛ-164 с прицепом. Это предложение было встречено с удовольствием руководством автогаража и автоколонны. Особенно улучшилось материально-техническое состояние автобазы, когда она перешла под крыло треста «Свердловскстройтранс».



А.С. Каргаев, водитель

Одновременно с другими водителями я повышал свой профессиональный уровень. В течение двух лет стал водителем 2-го класса и водителем 1-го класса. За хорошие показатели по выполнению и перевыполнению плана перевозок мне вручили новый ЗиЛ-130 с полуприцепом. У нас была очень сильная бригада, которой руководил хороший бригадир и замечательный человек В.И. Терентьев. В состав бригады входили водители: Бурцев, Коновалов, Галямов, Постышев, Пожарских, Меринов, Дралов и ваш покорный слуга. Нас считали элитой автобазы.

Много работал на междугородних перевозках. Меня почему-то каждый год направляли на уборку урожая в сельские районы Свердловской области, а также в Курганскую, Омскую области и Башкирскую автономную Республику. Там также всегда перевыполнял план перевозок сельхозпродукции.

За время моей работы в автобазе многократно награждался различными поощрениями, в том числе был ударником четырёх пятилеток.

24 февраля 1994 года ушёл на пенсию. Часто вспоминаю автобазу и своих товарищей по работе: Симонова А., Уткина В., Скоробогатова В., Лаптева А.Ф., Терентьева В.И., Галямова Ф., Семёнова А., Козырева А., Кувшинова В., Крупенко Н.И., Смирнова В., Бахаева В., Кошелева А., Манакова Н., Чулкин А.



Водители-дальнобойщики Каргаев А.С., Лаптев А.Ф., Коновалов В.И., Роор А.А., Терентьев В.И.

Сергей КРИВОШЕИН:

Водители автобазы №5 трудились на важных стройках



С.И. Кривошеин,
начальник колонны

В 1961 году я поступил в Исовский геологоразведочный техникум на специальность «автомеханик».

В ноябре 1963 года по направлению техникума был направлен на практику в город Качканар в автобазу №5. Начинать работать слесарем 3 разряда. В июне 1964 года был переведен водителем на автомашину ЗиЛ-585. Работал на перевозке стройматериалов. С января 1966 года на преддипломной практике был назначен механиком в автогараж №2 на автомашины МаЗ-525 и направлен на строительство дамбы в город Нижнюю Туру. На отсыпке дамбы работали 9 автомашин МаЗ-525, работали в две смены. На машинах работали водители: Горб С.,

Зуев, Вяткин, Замыслов В., Рассохин М.И., Волков В.В. и другие. В это же время, без отрыва от производства защитил дипломную работу «Воздухоподогрев автомобиля». Моя дипломная работа была оценена председателем комиссии Блиновым Н.А. на отлично. По моему проекту была построена линия воздухоподогрева в гараже №3. Во время учебы я ощущал материальную и моральную поддержку моих старших товарищей: Белоус В.Ф., Чагина В.А., Роор А.А.

В ноябре 1966 года после окончания строительства дамбы был назначен начальником АРМ гаража №2. Начальником гаража стал Старухин В.Г. В декабре из-за сильных морозов произошла крупная авария на котельной посёлка Валериановска. Отопление гаража было полностью разморожено, поэтому водители МаЗ-525 и КРАЗ-222 автомашины на ночь оставляли с работающими двигателями, так как температура воздуха была 38-45 градусов ниже нуля, иначе утром трудно было завести машины. Приходилось назначать дежурных: слесарей, механиков, для контроля за безопасностью работающих авто-



Водители автоколонны Большая Лая

машин. Водители и слесари, находившиеся на ремонте, обогревались самодельными электрообогревателями, так как в цехах мастерских была минусовая температура.

С июня 1967 года по ноябрь 1969 года служил в Советской Армии.

24 ноября 1969 года был принят в гараж №3 начальником первой автоколонны.



На балансе автоколонны числилось 87 автомашин ЗиЛ-585, водителей - 142 человека. Одной третью водителей были условно-досрочно освобожденные. Автоколонна занималась перевозками бетона, раствора и других материалов в три смены. Водителями работали: Деревянко А., Маров В., Крамсков В., Новожилов В., Королёв К. и другие. Техника в основном была старая. Приходилось часто ездить на Карпинский АРЗ, где осуществлялся капитальный ремонт машин. Дорог в то время не было, поэтому автомашины отправляли железнодорожным транспортом или зимой по зимнику в сопровождении автомашины ЗиЛ-157 - водитель Кремлёв Ю. В апреле 1971 года произошло объединение первой и третьей автоколонн. Начальником автоколонны стал Старухин В.Г., меня назначили старшим механиком. В это же время стали поступать новые автомашины ЗиЛ-555. Первыми водителями были: Габадулин, Назаров А., Поцелуев Г., Воронцов В.В., Гацкало В.Я. и др. С запчастями было очень трудно. Приходилось ездить в другие автобазы с просьбой о помощи. Директором 10-й автобазы был Белоус В.Ф., он часто помогал мне в решении вопросов с запчастями на автомашины ЗиЛ-555.



К.Л. Королёв

В связи с началом строительства Б-Лайского свиноводческого комплекса в июне 1972 года, был назначен начальником автоколонны Большая Лая. Площадка под расположение автоколонны была выделена практически на болоте. Строители огородили территорию. Пришлось срочно отсыпать скальным грунтом площадку и дорогу к ней. Отделом ПТО был разработан план строительства: водомаслогрейки, линия раздачи горячей воды и автозаправка. Большое участие в строительстве принимали главный инженер автобазы Кожевников М.П., начальник ПТО Попов С.В., главный механик Удовенко Ю.Е., инженер ГСМ Костицин А.С. В конце октября все эти объекты были введены в строй. В колонне в это время работало до 100 машин, водители работали вахтовым методом из города Качканара, в основном в две смены. Стройматериалы для строительства доставлялись из г. Нижнего Тагила. Весной 1972 года был проведен первый годовой технический осмотр автомашин в Лае. Старшим механиком был Можейко В.А., механиком Голдобин, диспетчерами работали Блинкова К.Н., Мандрыкина А.В., Лявина Г.И., Фурман А., техником по учету ГСМ Красулина Т.Ф. В 1973 году построили контуру и ремонтный бокс на 12 автомашин.

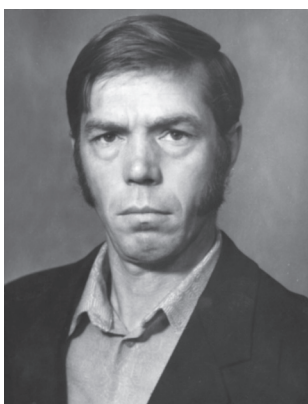
На перевозке стройматериалов работали следующие водители: Гордеев В.Л., Кононов Л.Ф., Удалов, Петров Н.В., Збруев И.П., Бокатов С.Р., Сесёкин А.С.,



В.Я. Гацкало



В.Н. Артемьев



Ю.М. Южанин



Н.В. Петров

Сесёкин В.С., Глушков П., Южанин Ю.М., Малов Н.В., Логунов И., Брюхов Н., Пузырёв Н., Воробьёв А., Степанов Н., Евдосюк, Пожарских, Потеряхин А.А., Каргаев А.С., Артемьев В.Н., Логунов А., Казаринов Н., Перевозчиков В., Пестышев Н., Бурцев И., Долгополов П., Лаврентьев В., Ежов В., Меринов П., Бакатов С.Р., Серёгин В., Шулья И., Семёнов А., Меринов П. и другие.

В 1975 году было закончено строительство первой очереди комплекса и часть автомашин, в количестве восемнадцати КРЗ-256 была направлена в автобазу №6 города Нижнего Тагила на строительство ШПС НТМК. За досрочное выполнение земляных работ в 1976 году на ШПС многие водители - Петров Н.В., Гордеев В.Л., Сесекин В.С., Сесекин А.С., Южанин Ю.М., Малов Н.В., Сбруев И.П., Чагин Ю.А. и другие - были награждены ценными подарками; я получил талон на приобретение автомашины ВаЗ. В этом же году началось строительство дамбы на Ленёвском водохранилище города Нижнего Тагила, которое продолжалось до мая 1978 года. В 1978 году началось строительство второй очереди Б-Лайского свиноводческого комплекса, одновременно началось строительство автодороги Свердловск – Серов, где автоколонне был выделен участок с Малой Лаи на город Красноуральск. Отрезок дороги был очень сложный:



На строительстве автодороги Свердловск – Серов. Брюхов, Ковшов, Южанин, Воробьёв А.В.

болото, горный рельеф. Несмотря на сложности, отсыпка дороги была завершена согласно графику в июне 1986 года. За строительство второй очереди Б-Лайского комплекса строительство автодороги Свердловск - Серов водители - Кошелев П.С., Дерёткин П., Леднёв П., Уткин Ал., Заводов П., Пузырев Н., Брюхов Н., Брюхов А., Роор А.А., Сафонов, Мерзликин А., Копытцев А.,



Федосеев А., Лаптев А., Дарында А., Граблин М., Шестаков Г., Луковкин В., Замышляев Ф., Постовой Н., Зуев В., Поскрёбышев В., Пожарских В., Замалетдинов А., Мухаметжанов М., Кучумов В, Мухаметгалиев Б., и другие - были также награждены почетными грамотами «Главсредуралстрой». Липатов Валентин был награждён орденом «Трудового Красного Знамени». Воробьёву Анатолию было присвоено звание «Заслуженный работник автомобильного транспорта РСФСР».

В ноябре 1986 года вышел на пенсию.

Мои дочери: Кривошеина Л.С. работала бухгалтером в ОАО ПТК «Свердловскстройтранс» с июля 1997 года по май 2001 года, Кривошеина О.С. работала главным бухгалтером Пригородного подсобного хозяйства «Таватуй» филиал ОАО ПТК «Свердловскстройтранс» с 22.03.2010 по 22.03.2013.



А.М. Копытцев

Юрий УДОВЕНКО:

Автобаза №5 – начало трудового пути



Ю.Е. Удовенко,
заместитель генерального
директора ОАО ПТК
«Свердловскстройтранс»

После окончания института, службы в армии, работы на строительстве, меня в 1974 году пригласили в Качканарскую автобазу №5 на должность главного механика, где по этой специальности я проработал восемь лет.

Впервые узнал о тресте «Свердловскстройтранс» в 1965 году в городе Качканаре Свердловской области. На меня, молодого студента, произвело неизгладимое впечатление, когда утром выезжали на работу колонной автомобили. А это было около трёхсот дизельных автомашин марки КамАЗ, МАЗ-525 (прародитель БелАЗ-540) – автомобиль на 25 тонн, их насчитывалось 97 единиц. В целом в автобазе №5 насчитывалось около тысячи автомобилей.

Автобаза №5 была организована путем слияния автобаз №37 и №38. Весь этот транспорт предназначался для обслуживания строительного комплекса Всесоюзной ударной комсомольской стройки – это строительство Качканарского горнообогатительного комбината.

По заведенному порядку посёлок Качканар просыпался с рёвом автомобилей с шести часов утра. Были созданы автоколонны в Красноуральске, Большой Лае, что предусматривало большие разъезды по объектам.

Особое внимание хотелось бы обратить на труд водителей. Вот зачастую, видя условия быта и работы наших водителей, я преклоняюсь перед ними за исполнительность и патриотизм. Люди работали по 12–14 часов в сутки, поездки с перегрузками, по бездорожью. Также со временем не считались и руководители подразделений, директора, начальники автоколонн, механики, ремонтный персонал. Если нужно, оставались сверх графика – режима работы, в выходные и праздничные дни. Мне довелось поработать со многими интересными и ответственными людьми, я всех вспоминаю с благодарностью. Выскажу своё убеждение, что эти люди заслуживают уважения, многому меня научили, это была хорошая школа жизни. Я и по сегодняшний день вспоминаю о них с теплом и благодарностью.

Это очень интересная и наполненная страница жизни, 48 лет производственной деятельности. На моем жизненном пути мне всегда встречались интересные и ответственные руководители: Дмитрий Васильевич Тарарухин, директор АТП №5 в 1961–1987 годах, человек, воспитавший целую плеяду руководителей, с которыми я работал и продолжаю работать; Николай Алексеевич Блинков, работавший главным инженером с 1965 года до 1997-го в тресте «Свердловскстройтранс»; Валерий Федорович Белоус, ныне генеральный директор ОАО ПТК «Свердловскстройтранс» и многие другие. Этих руководителей всегда отличала особенность во взаимоотношениях с людьми: открытость, объективность, твердость решений для достижения результата.

Павел ЛЕЛЮШКИН: Урал стал моим домом



П.А. Лелюшкин, директор автобазы №7

В 1972 году я приехал с семьёй из Сумской области (Украина) на Урал в город Качканар и устроился в автобазу №5 на автомашину ЗиЛ-555. В начале перевозил щебень, бетон, но через некоторое время начальник автоколонны Старухин В.Г. предложим мне перейти на другую автомашину, перевозящую раствор. На перевозке раствора работало пять ЗиЛ-555: работали в две смены. Специально для этих машин была выделена тёплая стоянка, так как выезд на линию был с пяти часов утра. В зимнее время температура воздуха опускалась до минус 40 холода – чтобы раствор не замерзал, кузова машин утеплялись и закрывались пологом. Раствор доставляли на строящиеся объекты: дома, детские сады, школы. Со мной работали: Плетнёв В., Королёв К., Попов А., Юферов и другие водители.

В 1974 году был назначен старшим механиком автоколонны №1. В это



время поступил учиться на заочное отделение Челябинского политехнического института. С 1976 по 1978 годы работал начальником автоколонны №1, а затем был назначен заместителем директора автобазы по эксплуатации. Работая здесь, однажды был направлен в командировку заместить на время отпуска начальника автоколонны Большая Лая Кривошеина Сергея Ивановича. Мне очень понравилось, как была организована работа колонны. На одном из совещаний у директора автобазы Тарарухина Д.В. я сказал, что в Большую Лаю на время отпуска начальника автоколонны можно не посылать за него никого; механик на выпуске справится один.

В 1981 году был назначен директором Кушвинской автобазы №7. В Кушве в это время строился завод прокатных валков, Волковский рудник, щебёночный завод, жилье.

Урал определил всю мою дальнейшую жизнь. Он стал моим вторым домом. Работая в автобазе №5, я получил большой опыт и навыки руководителя, и благодарен всем, у кого я этому учился - прежде всего, директору автобазы №5 Дмитрию Васильевичу Тарарухину и всему коллективу автобазы.

Дарья СОСНОВСКИХ:

С мужчинами работать было легко



Д.В. Сосновских,
техник по резине

В 1964 году поступила в автобазу №5 старшей заправщицей. Со мной работали: Красулина Т.Ф., Карагаева А.А., Рагаткина З.П., Полякова О.И., Осламенко А., Сабитова Р.

В 1965 году перешла работать техником по резине. Со мной работали: Горохова Е., Железнова А.М., Русских А.А., Латушко В. Следили за эксплуатацией авторезины. Проводили испытания опытных образцов резины Омского и Московского шинных заводов. Проверяли износ рисунка про-

ектора, раз в квартал посылали отчеты на заводы. Оценка за нашу работу была всегда хорошая.

В гараже №3 был вулкан.цех, где ремонтировали автопокрышки и камеры. Работали там: Демидова А.М., Козлова Н., Сотникова А. В монтажном цехе работали: Попов А., Вылегжанин В.

За доблестный труд и участие в общественной работе была награждена грамотами и медалью «Ветеран труда».



Участники художественной
самодельности
Железнова А.М.,
Сосновских Д.В.,
Коновалова Л.

Василий ГОРДЕЕВ: Комсомол позвал в дорогу



В.Л. Гордеев,
водитель

В 1965 году Свердловским обкомом комсомола был направлен по комсомольской путёвке на строительство города Качканар и Качканарского горно-обогатительного комбината. 26 апреля 1965 года был принят шофёром 3-го класса в автобазу №38 на автомашину КраЗ-222. Вскоре автобазу передали в трест «Свердловскстройтранс», и она стала называться автобазой №5.

С 1965 года участвовал в строительстве Качканарского горно-обогатительного комбината и самого города Качканар. Строили шламовую плотину для нужд ГОКа, Верхневыйскую плотину питьевой воды для нужд города, автомобильную дорогу. Обеспечивали песком и щебнем завод ЖБИ, ТЭЦ – тор-

фом. При строительстве жилых объектов вся тяжесть ложилась на автобазу №5.

Наряду с тем, что автобаза обеспечивала автотранспортом строящиеся объекты КГОКа и города, автомобили автобазы использовались при строительстве широкополочного стана (ШПС), конверторного цеха НТМК, цехов на Уралвагонзаводе в Нижнем Тагиле.

Много труда наши водители отдали при строительстве плотины на реке Леневке. Огромный вклад мы внесли при строительстве Большелайского свинооткормочного комплекса. Здорово потрудились и при строительстве автомобильной дороги Свердловск – Серов.

В Красноуральске принимал участие в отсыпке дамбы на реке Сорья. В Кушве наша автоколонна отсыпала дамбу на очистных сооружениях. Не обошлось без нашего участия при реконструкции Волковского рудника.



Последний КраЗ-256 автобазы.
Водитель В. Гордеев

И на всех этих стройках в течение всей моей шофёрской жизни я трудился только на автомобиле КраЗ.

За свой труд имею множество грамот и других поощрений. Мой портрет был неоднократно помещен на доску почёта. Награжден значками «За работу без аварий» всех степеней. Являюсь ветераном труда.



Галина ГРЯДУН: Незаметная работа кладовщика



Г.В. Грядун,
кладовщик

30 сентября 1968 года была принята на работу в Качканарскую автобазу №5 кладовщиком склада №3. Директором автобазы был замечательный человек и хороший организатор Дмитрий Васильевич Тарарухин. Главным инженером в то время был Михаил Павлович Кожевников. Бухгалтерию возглавлял главный бухгалтер Е.И. Штерман – профессионал высшей пробы. Начальником автогаража №3 был М.С. Дмитриев.

Кладовщиком в автогараже трудилась десять лет. Затем была переведена на центральный склад, где проработала до ухода на пенсию. В 1979-1980-х годах по совместительству работала кассиром. Моей обязанностью в этой должности была выдача заработной платы рабочим, которые находились на строительстве Лайского свинооткормочного комплекса. Это были в основном водители автобазы №5. Начальником автоколонны на строительстве комплекса был Сергей Иванович Кривошеин.

На центральном складе мне пришлось много приложить усилий, чтобы навести образцовый порядок, как в учёте, так и в правильном размещении мате-



На Первомайской демонстрации

риальных ценностей. Новый начальник гаража №3 Александр Иванович Башкиров по этому поводу даже посвятил мне небольшое стихотворение:

*И по новому приказу, непривычно встретил взгляд.
Ту большую автобазу, запчастей холодный склад.
Было сложностей немало, люд шоферский многолик.
Но старалась, привыкала. И народ к тебе привык.
Всё по полкам разложила. Всё по маркам - к ряду ряд.
Этикетки закрепила, и пошли дела на лад.
Долгий труд твой, несомненно, стали люди замечать
И Васильевной почётно с уважением величать.*

Кроме основной работы активно участвовала в общественной жизни коллектива. Работала в цеховом комитете профсоюза. Пела в хоре художественной самодеятельности, принимала участие в концертах, посвященных праздникам. Ходила на демонстрации, субботники.

За многолетний и добросовестный труд и общественную работу неоднократно награждалась почётными грамотами. В 1989 году присвоено звание «Ветеран труда».

26 сентября 2007 года в связи с 70-летием со дня моего рождения, ОАО ПТК «Свердловскстройтранс» наградило меня почетной грамотой.

Виктор Андреевич КИРИН



На уборке урожая в р.п. Пышма.
С радиоприёмником стоит В.А. Киринов.
Сентябрь 1980 г.

Киринов Виктор Андреевич в 1960 году, после окончания училища, поступил работать в автобазу №5 гараж №3 автоэлектриком. Пользовался большим авторитетом среди водителей. Он мог определить причину неисправности, не выходя из своего цеха. Растерянного водителя, у которого на машине заглох мотор, спрашивал, как проявила себя неисправ-

ность, выслушав – говорил, какая причина поломки. Водитель уходил к машине и устранял неисправность. Виктор Андреевич восстанавливал детали в приборах электрооборудования, внедрял свои рационализаторские предложения, так как запасных частей не было.



Кири́н В.А. выписывал много газет и журналов, был начитанным, коммуникабельным человеком, поэтому к нему тянулись молодые водители и слесаря. Комсомольцы избрали его комсоргом гаража №3. Он организовывал в выходные дни выезды на природу, учил жизни, обучал своей специальности и просто помогал им в трудные моменты. Ни одна уборка урожая не обходилась без его участия.

К нему обращались все организации города, в которых находился автотранспорт, а также водители личного транспорта.

Виктор Андреевич неоднократно награждался грамотами, ему было присвоено звание «Ветеран труда». Семьи у него не было. Когда его не стало, водители добровольно собрали средства, изготовили и установили памятник на его захоронении.

Николай СЕРЕБРЯКОВ: **От водителя до начальника**



Н.А. Серебряков,
начальник автоколонны

В автобазу №5 устроился в июне 1969 года в гараж №3. Начальником гаража был Дмитриев М.С. Показали на ряд стоящих ЗиЛ-585. Выбрал с хорошим внешним видом, но оказалось, что у него слабые крепления редуктора заднего моста. Заказал выточить болты с увеличенной резьбой, затянул и стал возить бетон на вторую очередь фабрик среднего дробления и обогащения, на фабрику окатышей с начала её стройки. Бетонный завод работал в три смены, гараж тоже. Когда водителю Габадулину Анатолию дали ЗиЛ-555, то его ЗиЛ-585 отдали мне, он стоял в тёплом боксе. Так стал возить раствор с 5 часов утра на разные объекты. Машины ЗиЛ-555 были с гидроусилителями руля, что позволяло заезжать в трудные места стройки.

Когда пришла партия новых этих машин с завода, то водитель Трофимов Николай попросил руководство отдать его старый ЗиЛ-555 мне. Так я стал работать на современной модели.

В конце 70-х годов начальник колонны Лелюшкин П. выделил мне новый ЗиЛ-555. За работу на самосвале был награждён нагрудным знаком «За работу без аварий» 3-й степени. Награжден знаком ударника девятой и десятой пятилеток. Со мной вместе работали водители: Вострых В., Потапов В., Антонов К., Шарогович А., Петунин, Кудрявцев Ф., Дектярёв А., Мерешевский А., Суворов, Могила В., Бобков В., Костельцев А., Копысев А., Ильин В., Булатов А.М., Мионов К., Афонин Е., Федорахин Л., Фарфутдинов Аг., Малышев А. и другие.

В 1980 году, после окончания вечернего техникума, меня приняли в партию и назначили начальником автоколонны №2, бортовых машин и автобусов.



Н.П. Майков, Ю.Ф. Дралов, П.С. Кошелев

Водителей было 120 человек, машин 102 единицы. Старшим механиком работал Майков Николай Петрович. Начальником гаража был Башкиров А.И., начальником автоколонны №1 Крылов И.Ф., начальником АРМ Ильин Н.А.

Пять раз приходилось ездить на уборку урожая: два раза механиком, три начальником. Механиком со мной ездил Мартыновский М.В. При поступлении приказа о

списании оставшихся ЗиЛ-164, мною было принято решение оставить один ЗиЛ для установки на постамент перед автобазой №5. Выбор пал на автомашину Ерахтина Петра Васильевича. В 1993 году по приказу директора Долгих А.В. машина была установлена на постамент.

За работу начальником автоколонны присвоили звание «Ударник одиннадцатой пятилетки». Запомнил водителей: Игнатович В.П., Травкина П., Зеленцова В., Низамутдинова М., Гайфутдинова М., Сафронова А.П., Королёва В.Н., Волкова Ф., Горяева С., Анисимова, Васильченко П., Нургалиева Р., Суклетина В., Соловьёва Ан., Хаматзарова Ф., Лучина И., Мамонтова С., Сигарева В., Анфёрова Ан., Чикишева Н.Н., Перминова Н., Тюлькина В. и других.

В начале 90-х годов меня избрали освобожденным председателем профкома автобазы.

Стройка заканчивалась, машины стали не нужны. Автогараж №3 передали ГОКу. Многие водители ушли работать в другие организации. Профком упростили. Перешёл работать начальником производства автобазы.

Перестройка страны пошла решительными темпами. Трест «Качканаррудстрой» распался. Заказы на транспорт прекращались. Водители и ремонтные рабочие уходили в ГОК и в другие организации. Многих пришлось сокращать, резали по живому. После увольнения Долгих А.В. директором автобазы стал Смирнов В.Н., главным инженером Замошников С.Ф., главным бухгалтером Окунева З.Я., начальником колонны назначили меня. Транспорт практически остановился из-за отсутствия работы. Заработную плату стали задерживать. За неуплату коммунальных платежей отключили воду, электроэнергию, отопление. Зимой проработали в валенках, в ватных брюках, полушубках. После увольнения Смирнова Валерия Николаевича, вместо него назначили Головниц М.В. На совещании автоколонны решили строить котельную в бывшем складе запчастей автогаража №1. Для воды пробурили скважину. С электроэнергией помогло объединение «Свердловскстройтранс», выделив дизельный генератор большой мощности и водяные насосы. С котельно-радиаторного завода г.Ниж-



На заседании профкома, 1991 г.

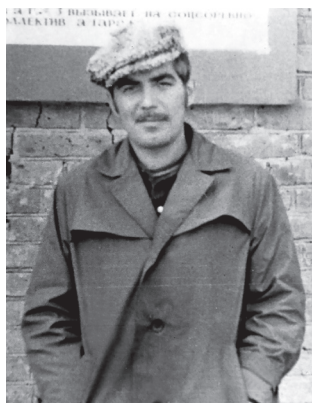
Грядун Г.В., Вылегжанин, Башкиров А.И., Бароненков Ф.А., Серебряков Н.А.

него Тагила привезли два котла по 5 тонн каждый. Инженеру ОГМ Шишигину М. было дано задание сварить трубу и приготовить растяжки. Трубу сварил сварщица Ольга Никонova. Труба была установлена на свайный фундамент. Установку трубы большим краном помог бывший шофёр Трофимов. Дров купили в Качканарском леспромхозе, пилу в магазине. Набрали круглосуточную вахту кочегаров. Зиму прожили со своим теплом. Прекратили выдачу заработной платы, правда стали перечислять за квартплату взаимозачётами.

В 1999 году уволился, но автобазу до сих пор вспоминаю. Ветераны автобазы по настоящее время обращаются в головное предприятие - ПТК «Свердловск-стройтранс» - и к его руководителю Белоусу В.Ф. за помощью и справками.

*Когда-то в городе гремела автобаза,
Гудела, как большой пчелиный рой.
Но как-то все обрезало вдруг сразу.
Мой дом второй – теперь уже не мой.
Здесь лучше, чем Высоцкий и не скажешь.
Судьба нас разбросала, как котят.
Все разбрелись, со стажем и без стажа,
И выживают, по былым годам грустя.
А город смотрит на своих хозяев,
Которые построили его:
Усталые, с потухшими глазами,-
Он совершенно их не узнаёт.
Идет другой эпохи прыть,
Уже другие рвутся с силой.
А нас лишь вспомнят, может быть,
Над тихой и скромною могилой.*

Николай ПОЛЕВЩИКОВ: Наука познания жизни



Н.Н. Полевщиков,
начальник автоколонны

5 августа 1968 года я устроился на работу в автобазу №5 водителем на период прохождения преддипломной практики. С этого момента началась моя трудовая деятельность. Работать пришлось на ЗиЛ-585 на перевозке бетона на объекты строящего комбината, завода «КЗРГО». Работали в три смены, для меня это была школа приобретения трудовых навыков и шоферского мастерства. Зима 1968–1969 гг. была суровой, температура воздуха опускалась до минус 40 градусов, а в тёплых мастерских мы только ремонтировались и проводили тех. обслуживание. Но несмотря на препоны погоды и нехватку запчастей, комбинат и город строили автомобилями автобазы №5. По окончании производственной практики в апреле 1969 года после защиты диплома был призван в Советскую армию. В июне 1971 года после увольнения в запас вновь устроился в автоколонну №1 водителем на самосвал. Главный инженер автобазы Кожевников Михаил Петрович дал указание в отдел кадров принять меня механиком по выпуску автомобилей на линию. Механиками в это время работали: Романович В.А., Дьяченко Е., Назипов А.Н. На этой должности я проработал до октября 1971 года. В первых числах октября начальник гаража М.С. Дмитриев пригласил меня на собеседование к директору автобазы Д.В. Тарарухину, где мне была предложена должность начальника автоколонны №2. Старшим механиком был назначен Майков Николай Петрович. Автоколонна №2 – это бортовые, тягачи с полуприцепами, автомашины, оборудованные для перевозки людей на строительные участки треста «Качканаррудстрой».

Дальнобойщиками доставляли оборудование для строящегося комбината и



Н.П. Майков, П.А. Лелюшкин, Ю.Р. Шувалов, И.Г. Зотин

стройматериалы на все объекты города. Обеспечивали снабжение города продуктами и товарами бытового пользования. На дальних рейсах работали водители: Чалов Г., Лобастов А., Крупенко Н.И., Пестышев Н.Ф., Галямов Ф., Терентьев В.И., Бурцев Иван, Бурцев Иннокентий, Меринов П.В., Черников В.А., Караван И., Коновалов В.И., Пожарских В., Артемьев В.Н., Ежов В., Ха-



В.П. Игнатович



В. Черников



В.С. Ежов

матзаров Ф., Карсали Ф., Журавлёв В.Я., Шувалов Ю.Р., Погудин П.С., Абрамов Алексей, Криванков Юрий, Чулкин и другие.

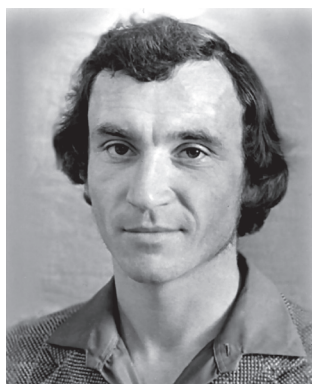
Водительский состав автоколонны №2 – это в основном опытные водители с многолетним стажем, да и по возрасту они были старше своего начальника. Поначалу водители с недоверием смотрели на своих молодых руководителей (Майков Н.П. был со мной одноклассником). Но прошёл год, а с ним и трудности молодого возраста, водители стали нам больше доверять и подходили с вопросами по техническому состоянию автомобилей и не только. Начальник автоколонны занимался и воспитательной работой, приходилось разбираться и с семейными неурядицами. А главное - нужно было выполнение плана. Мы справлялись и с этим, несмотря на изношенность нашего транспорта.

В мае 1979 года в связи со сложившимися семейными обстоятельствами я уволился из автобазы №5. Мне очень повезло в жизни в том, что я с самого начала своей трудовой деятельности попал в трудовой коллектив под руководством Д.В. Тарарухина. Я очень благодарен всему коллективу автобазы №5 за науку «Как нужно работать и как жить в трудовом коллективе».



Автоколонна на субботнике

Михаил ГОЛОВЧИЦ: Выживали, как могли



М.В. Головчиц,
начальник автоколонны

В 1976 году поступил на работу в автобазу №5 водителем на самосвал КрАЗ-256. Работал в Свердловской и Пермской областях. Принимал участие вместе с другими водителями в строительстве Лайского свинооткормочного комплекса; на Нижне-Тагильском металлургическом комбинате – широкополочного стана; металлобазы – в г. Н-Тагиле; на дамбу Ленёвского водохранилища возили грунт; строители автодорогу Свердловск – Серов. В Пермской области возили хромитовые руды с Саранского рудника; строили дорогу в Средней Усьве. В 1977–1980 годы обучался в Нижне-Тагильском строительном техникуме по специальности «Строительство и эксплуатация зданий и сооружений».

В начале 90-х годов работал начальником автомашин в автобазе №5. Это были самые загадочные годы перестройки в нашей стране. Это было такое время, когда строительство развитого социализма закончилось, и началось строительство «дикого капитализма». Ценности, создаваемые десятилетиями, приобрели иное значение. Вот в это самое время генеральный директор объединения Белоус В.Ф. назначил меня начальником Качканарской автоколонны №7. Так стала называться бывшая автобаза №5. Её упразднили из-за значительного сокращения численного состава работников и списания большого количества единиц автопарка. Количество автоперевозок резко сократилось по стране, региону и городу. Автоколонна просто выживала в сложнейших условиях безденежья. Все финансовые операции между автопредприятием и клиентами проводили взаимозачётом. Заработную плату работникам выплачивали очень редко. Долги по заработной плате гасили товаром, продуктами, полученными предприятием от заказчиков за оказанные услуги. Но надо было как-то выживать. Нашли новые маршруты перевозок на крайнем севере (о. Ямал); по всей России и по городу перемещали различные грузы. Но с каждым годом спрос на автоперевозки всё уменьшался, так как частные предприниматели стали приобретать в свою собственность различную автотехнику и самостоятельно перевозить груз. Когда всё вокруг плохо и непонятно, что ждать впереди, обязательно ищут виновника, то есть стрелочника. Упрёки в развале автобазы были предъявлены и мне некоторыми лицами. Хотя многие понимали, что дело не в нас, а тем более не во мне. В стране происходила смена взаимоотношений между хозяйственниками, передел владений и имущества. Крупные автопредприятия в стране стали не нужны в прежнем виде. Настало время частной предпринимательской деятельности по всей стране, и изменилась вся логистика.



В июне 1994 года я был срочно вызван генеральным директором объединения Белоусом В.Ф. на совещание в г. Екатеринбург. Было предложено срочно строить свою котельную на дровах. Это звучало как-то странно! Век космонавтики и прогресса, а тут котельная – на дровах! Но генеральный директор оказался прав, так как цены на энергоносители, а особенно на тепло, оказались для автобазы неподъёмными. За четыре месяца – к первым холодам – была построена и запущена в эксплуатацию котельная. Руководил строительством котельной главный энергетик автоколонны Шишигин М.Ф. Эта котельная и сейчас функционирует, но уже на природном газе.

В те уже неблизкие сложные годы моими помощниками в работе автоколонны были: Замошников С.Ф.; главный энергетик Шишигин М.Ф.; специалист по кадрам Кремлёва И.В.; главный бухгалтер Окунева З.Я.; водители: Потеряхин С., Бокатов С., Тетерин Н., Дерёткин П., Дерендяев Г., Мерзликин А., Постовой Н. и многие другие. Спасибо вам всем! Мы жили и выживали в непростое время.

Геннадий ХОДЫРЕВ: Мы готовили водителей



Г.В. Ходырев

В 1969 году, в июне месяце, после армии устроился на работу в автобазу №5 механиком по выпуску автомобилей на линию. В сентябре записался на курсы повышения квалификации водителей автомобиля в вечерне-сменное училище №2. Преподаватель автодела Левандовский В.М. на первом же занятии спросил меня: «Где Вы работаете?» Я ему ответил, что работаю в качканарской автобазе №5, механиком. На другой день меня вызвал к себе директор училища Прилуцкий Н.А., поинтересовался, где я учился, и предложил мне поработать мастером производственного обучения в автошколе. Подумав, я дал согласие. На этой должности отработал почти 25 лет. Заместителем Прилуцкого Н.А.

был Казнин Ю.Н. Автодело преподавали: Левандовский В.М., Сарапкин К.Е., Сагайдачный Ю.М. Хочется отметить, что обучение велось ими грамотно и на высоком уровне. По каждой теме были плакаты и наглядные пособия. Преподаватели сами изготавливали действующие стенды: по правилам дорожного движения, по проверке приборов электрооборудования.

Практическое вождение преподавали инструктора: Бабушкин Г.П., Качан А.А., Сергеев А.А., Нечаев А.К., Журавлёв М.Е., Лебедев В.К., Лебедев П.К., Прибавин К., Черкасов П.А., Орехин Г., которые работали в автошколе сравнительно долгое время.

В 1984 году ВСПТУ–2 стало филиалом профтехучилища №92, директором



Н.А. Пересторонин

которого был Усманов Ю.Ф. Автошкола готовила водителей не только для народного хозяйства, а также осуществляла подготовку водителей для вооруженных сил. Военкомат направлял нам допризывников в количестве 35–40 человек, и автошкола за 4,5 месяца готовила водителей для армии. Водителей обучали на следующих марках автомобилей: Газ-51, Газ-63, Газ-52, Газ-66, Зил-130, Зил-130В. Прием экзаменов спецконтингента осуществляла военная комиссия и ГАИ.

После ухода директора Прилуцкого Н.А. в автобазу №5 впоследствии работали директорами: Сарапкин К.Е., Попов Ю.Г., Давлетханов З.Г., Казнин Ю.Н., Ходырев Г.В. Мастерами производственного обучения работали: Федулов А.М., Тимошкин В.Г., Пересторонин Н.А.

В учебной мастерской были установлены четыре двигателя горячей установки: ЯмЗ-206, Газ-53, Газ-52, Зил-130, на которых выполнялись практические работы: установка зажигания, регулировка карбюраторов, обслуживание систем смазки, охлаждение газораспределительного механизма, производились работы по техническому обслуживанию дизельного двигателя. В классе технического обслуживания находился действующий стенд электрооборудования автомобиля Газ, на котором выявлялись и устранялись неисправности приборов электрооборудования.

Автошкола располагалась в конце улицы Первомайской, в двух одноэтажных зданиях. После передачи дополнительно находящихся рядом ещё двух зданий и при активной помощи автобазы №5, в них были оборудованы учебные классы, что позволило перейти на предметное обучение и обустроить крытую стоянку машин.

Необходимо отметить класс по изучению правил дорожного движения, который оборудовал препода-

ватель Давлетханов З.Г. Дорожные знаки размещались на стенде с внутренним освещением, при объяснении знаки включались преподавателем с пульта управления. Автошкола готовила водителей 3-го, 2-го и 1-го класса. В дальнейшем готовила водителей категории В, С, Д, Е.



Работники автошколы: Лебедев П.К., Сергеев А.А., Ходырев Г.В., Попов Ю.Г.



Тимофей ДРАЛОВ: Работа снится до сих пор



Т.Ф. Дралов, водитель

До армии я успел поработать газорезчиком на Ису в цехе в мастерской. Но когда вернулся из армии, не смог устроиться на работу по этой специальности. Пришлось даже написать в ЦК: пришёл из армии, а меня на работу не устраивают. После этого меня устраивают в геологоразведку, но работа там не задалась: машина, на которой мы ехали и везли оборудование, опрокинулась, и я сломал ногу.

Между тем, наступила весна 1957 года. Пошла молва: «Качканар открывается!» Стала собираться молодёжь с Троицкого, с Трудного, с других посёлков: «Пойдём устраиваться на Качканар!» Рабочих принимали на Савиной горке. Мы приехали. Там был такой Несмелов – начальник Управления Спецстроя. Он забрал у нас трудовые книжки, сказал: придёте туда-то, у кого пилы, топоры – берите с собой. Будем рубить трассу от Савиной горки до Валериановска для дороги.

Стали работать. Прорубили до Валериановска. На Валериановске два дома построили – общежитие и дом двухэтажный. Дальше делали вырубку от Валериановска до плотины. Через Выю мост деревянный строили. От моста до ТЭЦ - тоже вырубку делали. От ТЭЦ - на площадь, где город будет. Тут палатки были, а нас возили домой через Бушувку. Качканарскую улицу строили, Октябрьскую, баню...

Так целый год рубил и строил. И вдруг впервые в Качканаре объявили курсы шоферов. Мне это было очень интересно. Начальником учебно-курсового комбината был Теплых Пётр Макарович. Своих помещений не было, они арендовали их на Ису. Там мы жили и учились. Платили нам по 400 рублей в месяц.

Окончили курсы – и опять в Качканар, в свои управления. Я тогда работал





в СУ-1. Но гараж находился в Нижней Туре. Машины - ЗИС-5 «Захары»: кабина деревянная, подножки деревянные. Возили мы оттуда строительные материалы: брус, щиты. Там перевалочная база была. По железной дороге везли, там оставляли. Мы всё это перевозили в Качканар, а тут уже строили.

Время шло. Пришли новые машины - целый эшелон машин ЗиЛ-164. Гараж уже был в Качканаре, автобаза образовалась. 11 лет в Уралспецстрое возил рабочих на объекты. С той поры хорошо знаю В.Е. Штермана, одного из руководителей управления.

За время работы в автобазе 20 раз на уборку урожая съездил. Наступала осень и водители отправлялись на уборочную. В Алтайский край ездили. От Бийска - 50 км. Зерна там - края не видать. В Омске были. Уезжали туда на платформах. А в Курганскую область добирались - самоходом. объездил буквально все районы Курганской области. Последнее время работали в Свердловской области. И так - до 50 лет. Когда исполнилось 50 лет - уже не отправляли. Ведь там работали не 8 часов, а день и ночь. Ответственность была огромная: зерно везёшь на элеватор, 5 тонн! А случалось всякое. Бывало, везёшь зерно ночью, чтобы выгрузить. И усталость, и в сон клонит. Что тогда? Вылезаю из кабины, вокруг машины побегаешь, встряхнёшься - опять едешь. А некоторые, бывало, переворачивались.

Что ещё? Лаю строили, в командировках там же жили, другие объекты. Так время и шло. Был в передовиках. Дважды - на доске почёта. Имею знаки за безаварийную работу, медали «Победитель соцсоревнования 1975 г.»,

«За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина». Указом Президиума Верховного Совета СССР «за успехи, достигнутые в увеличении продажи государству зерна, других продуктов земледелия, и проявленную трудовую доблесть на уборке урожая» награждён медалью «За трудовую доблесть». Этим же указом и такой же медалью был награждён шофёр нашей



Автосамосвал Урал-ЗИС-355 с механическим приводом подъёма кузова. На этой машине Т.Ф. Дралов работал с 1958 по 1963 г.



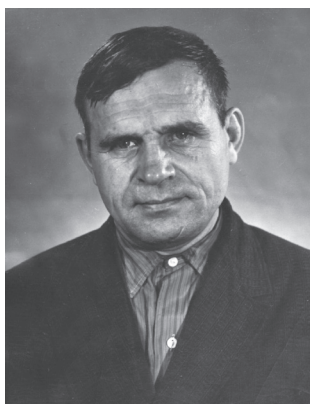
автобазы Сергей Фёдорович Однобоков. Вручали медаль в Качканаре – председатель исполкома К.П. Сухенко.

В 60 лет ушёл на пенсию. Сейчас мне 81 год. Здоровье - соответствует годам. Уже 22 года как на пенсии, но работа снится чуть не каждый день, и всё с каким-то переживанием: где-то не могу доехать, или ремонтируюсь, ищу болт и не могу найти...

Закончить свои воспоминания хочу стихотворением, которым семья поздравила меня с юбилеем:

*Сколько вёрст ты отмерял в кабине,
Хоть дорога была нелегка.
На своём нестареющем ЗиЛе
Ты прославил Урал на века.
И, наверное, помнят поныне
Те, кто строил тогда Качканар,
Как с ребятами молодыми
Ты дороги в тайге покорял.
А теперь этот юности город
Обнимает тебя, как отца.
Он, как сын твой, и весел, и молод,
Красотой согревает сердца.*

Как у него хватало на всё сил?



Б.И. Защеринский

Летом 1966 года мы переехали на постоянное место жительства в город Качканар, где полным ходом шла комсомольско-молодежная стройка Качканарского горно-обогатительного комбината и самого города. В первое время жили в съемной комнате на Кулацком поселке, а уже в сентябре 1966 года купили свой дом на Пушкинской улице этого поселка.

Какое-то время отец работал шофером в леспромхозе, «Уралспецстрое», но как только появилась возможность в автобазе №5 пересест на большегрузный автомобиль, не раздумывая сделал это. В то время ему уже исполнилось 46 лет. За эти годы отцу пришлось многое пережить и повидать в

жизни. Его трудовая жизнь многообразна - от Владивостока до Москвы, на различных местах и управленческих должностях. И при этом он еще успел закончить Обозерскую лесотехническую школу, получил профессию автомеханика. Из армии был уволен только в 1949 году с Дальнего Востока, хотя призван был в 1939 году, в итоге 10 лет службы и раньше уволиться не мог в силу политической обстановки, да и по другим причинам и обстоятельствам службы. Но об

этом не любил рассказывать, из-за определенных обязательств той военной жизни...

Несмотря ни на какие перипетии жизни, он сохранил в себе добрую отзывчивую душу, невероятное желание постоянно трудиться на благо людей, как бы это высокопарно ни звучало. Насколько я знаю это со слов его коллег, товарищей по работе, что на работе ему не было равных. Он мог работать подряд две смены несколько недель подряд, а то и месяц, если это требовалось для выполнения тяжелых плановых заданий в те годы. При этом норма выработки доходила до 140%, о чем свидетельствуют имеющиеся грамоты и фотографии. Был очень справедлив, принципиален и честен, как с коллегами, так и с руководством автобазы. За что, вероятно, тогдашний директор автобазы Тарарухин Д.В. уважал его и доверял ему руководство бригадами шоферов в длительных командировках по СССР (неоднократные поездки за новыми КраЗами в Кременчуг, многолетнее строительство Лайского свинооткормочного комплекса, нашего Уральского БАМа: самая большая в то время автомагистраль области Свердловск - Серов и строительство 6-й домны на НТМК под качканарское металлургическое сырьё.

В автобазе работал на различных марках автомобилей: МаЗ, КраЗ и особенно в этом ряду, стояли, конечно «Четвертаки» - 25-тонные МаЗЫ, по сути предвестники нынешних БелАЗов. Как они попали на Качканарский ГОК - никто не знал, в тот время их обычно давали на самые грандиозные стройки века - на строительстве ГЭС на Ангаре, Енисее и др., это можно увидеть в старой документалистике. После завершения таких строек они и попадали на менее важные по значимости строительные объекты. Справедливости ради надо сказать, что они сыграли особую роль на строительстве плотин на реке Выя не только как транспортная техника, но и что более важно, уплотнительно-строительная техника. Так как в груженом состоянии общая масса «Четвертака» достигала более 50-тонн, при укатывании каждого слоя удавалось достигнуть проектную плотность грунта в теле плотин.

Отец мой был человеком физически достаточно сильным, умеющим постоять не только за себя, но за других. И, как он частенько говорил мне, что сил ему хватает благодаря тому, что от папы и мамы получил недюжинное здоровье и с молодости занимался различными видами спорта: тяжелой и легкой атлетикой, штангой, метанием копья, диска, молота, волейболом и, конечно же, футболом. Участвовал несколько раз в региональных спартакиадах народов в Костроме, о чем свидетельствуют сохранившиеся еще с тех времен призовые награды и фотографии в семейном альбоме.

О его силе и выносливости в леспромхозе ходила такая быль-легенда. Как-то раз в начале 60-х годов на сырой скользкой лежневой дороге его тяжело-груженный лесовоз занесло, и машина съехала с лежневки. Помощи ждать было неоткуда. Тогда он, недолго думая, вручную сначала разгрузил весь лесовоз, с трудом выехал на лежневку и опять же в одиночку загрузил все бревна в лесовоз вручную, имея при себе лишь веревку и березовый кол. А подъехавшие за ним водители смотрели и качали головами. Вот ведь как бывает в жизни.



Этому факту, если не сказать артефакту, остались и доныне живые свидетели, и один из них - шофер Пospelов Алексей, который продолжает уже давно, на пенсии работать водителем, в последнем оставшемся Качканарском леспромохозе на Промбазе.

А в последующие годы за длительный и добросовестный труд, как раньше писали в официальных документах, за победу в соцсоревновании и высокие производственные показатели имел много почетных грамот. И еще в завершении моих воспоминаний такой курьезный показательный случай. Как-то раз отец пришел получать зарплату за очередной месяц в кассу автобазы, после месячной командировки. И как бы случайно за ним в очередь встал директор Тарарухин Д.В. И когда отец получил свои 750 рублей за месяц с двойной переработкой, то стоявший за ним директор демонстративно, с пафосом сказал: «Ну, Болеслав Иванович, ты, брат, больше меня, директора, зарабатываешь, мне всего 500 рублей причитается». Затем расхохотался и добавил: «Да не смущайся, я знаю, что ты больше всех работаешь; вот если бы все так, каждый год знамена бы получали».

Я до сих пор не могу понять, как у него хватало столько сил на все. До конца трудовой деятельности работал в автобазе №5, обучал молодых водителей, будучи инструктором, и после выхода на пенсию продолжал оставаться активным, жизнерадостным, добрым прекрасным мне отцом. На 89-м году жизни после непродолжительного инсульта 17 апреля 2009 г. ушел из жизни.

Владимир Защеринский, сын

Леонид ЯРАНЦЕВ:

С юности тянуло к машинам



Л.С. Яранцев

Я родился в 1952 году в посёлке Артельный Нижне-Туринского района. Школа в посёлке была до 4-го класса. После приходилось ходить в школу в посёлок Федино за 9 километров. Иногда ездили на рабочей машине, крытой брезентом, которая возила рабочих из посёлка Косья в город Качканар. Возили нас водители: Белоус В.Ф., Роор А.А., Чагин В.А., Иванов С. Вскоре в посёлке Федино построили интернат, но мне приходилось возвращаться домой, так как я рос без отца, и нужно было помогать матери по хозяйству.

В 1969 году мы переехали в город Лесной. В 16 лет я пошёл работать, заканчивал вечернюю школу и обучался на водителя. В 1972 году я переехал в город Качканар на строительство молодого города, устроился работать в автобазу. В это время был призван в армию. Уволившись в запас, продолжил рабо-



Автоколонна на субботнике

ту в автобазе №5. Первое время работал на автомашине КрАЗ-222. В гараже №1 начальником был Леконцев Сергей Михайлович. Проработал два месяца в городе Качканаре, меня направили в автоколонну Большой Лаи на строительство свинооткормочного комплекса. Начальником автоколонны был Кривошеин С.И. По окончании строительства Лайского комплекса часть автоколонны была переведена в город Нижний Тагил на строительство широкополочного стана, дамбы Ленёвского водохранилища, а затем на строительство автодороги Свердловск – Серов.

В 1988 году был назначен старшим механиком автоколонны №1. В 1989 году – назначен начальником автоколонны №1. В это время со мной работали: Гордеев В.Л., Дерёткин П., Бокатов С.Р., Южанин Ю.М., Роор А.А., Тетерин Н., Мионов К., Романенко В.И., Бароненков А.Ф., Кремлёва И.В., Окунева З.Я., Мионов К. и другие.

В связи с сокращением работ треста «Качканаррудстрой» спрос на автотранспорт упал на 70%, упали и доходы.

В 1994 году я уволился. В 1999 году по приглашению генерального директора ОАО ПТК «Свердловскстройтранс» Белоус Валерия Фёдоровича вернулся на предприятие, которое тогда называлось автоколонна №7 с подчинением ОАО ПТК «Свердловскстройтранс» генеральному директору Белоусу В.Ф.

Работы для автомашин практически не было. Рабочие долгое время не получали заработную плату. Заключение договора о поставке автомашин для строительства жилого комплекса в г. Лесном. Ранее по договору г. Лесной поставлял продовольствие взаиморасчётами (крупа, мясо, мука, макаронные изделия) по ценам выше, чем в магазине. С согласования с ген. директором мне удалось договориться с представителем заказчика платить за услуги транспорта наличными деньгами. В 1999–2001 г. заработная плата работникам предприятия выдавалась наличными деньгами.



С 13 января 2001 года и по настоящее время структурное подразделение АТП-5 остаётся в подразделении компании ОАО ПТК «Свердловстройтранс».

Юрий ДРАЛОВ: **Коллектив был дружный**



Ю.Ф. Дралов

Я выучился на шофёра в Оренбургской области. До этого съездил в Тагил, на монтажника выучился. Завод бетонный строили. Поехал в Оренбургскую область - на тракториста выучился. Объявили набор на шоферов, я - туда! Написал заявление, сдал на шофёра, поработал на водовозке месяца два - и меня забрали в армию. Попал в Казахстан, и тоже служил водителем.

В 1967 году вернулся из армии, устроился в автобазу. И поехал пеньки возить в Новую Лялю. Там познакомился со своей будущей женой - Валей.

О том, как работал в автобазе, говорят многочисленные благодарности, почётные грамоты, знаки «За безаварийную работу» всех 3 степеней. Как-

то Тарарухин пошёл в отпуск, за директора остался Кошелев. Говорит: «Надо мне хорошего надёжного человека! Кого?» - «Дралова!» Я возил Кошелева. На север посылали нас: Толю Лаптева, коммуниста, и меня. Таких примеров можно привести множество.

Много раз ездил на уборку урожая - в Слободо-Туринский, Тугулымский районы. Возили зерно. С вечера загружусь, и утром часика в 4 - на элеватор, чтобы быть первым. Там выгрузиться, приехать, снова загрузиться - и так 3-4 рейса. Силос также возили. Не спали, можно сказать, бегом бегали. В кузов на низ шпала такая укладывалась и троса. Подъезжаешь к яме, трактор цепляет и стягивает всю эту массу. Там хоть и стоял помощник-грузчик - волокушу закидывал, быстрее хватаешь всё это и закидываешь. Мы с братом Тимофеем, бывало, наперегонки: кто скорей.

По тому времени коллектив был дружный: едешь, у кого-то сломалась машина - остановишься обязательно, нечего и говорить. Особенно мне нравилось ездить вдвоём с Володиёй Коноваловым. Как-то нас вдвоём отправили в Бакал за трактором, и у него машина поломалась. Или его оставить, или трактор погрузить и везти? А кто за ним потом поедет? Сварил угольник, прицепили его - и поехали! В автобазе работал и мой сын Владимир.



Владимир Дралов

Александр ЧЕРНОСКУТОВ: От механика КПП до начальника АРМ



А.Н. Черноскутлов,
начальник АРМ

В автобазу №5 пришёл после окончания Исовского техникума и службы в армии в начале 1972 года. Директором был Тарарухин Д.В., главным инженером Кожевников М.П. Приняли в гараж №1, механиком КПП. Начальником гаража был Леконцев С.М., начальником АРМ Сухенко А.М. В гараже в то время было около 120 машин. Поработав немного, перешёл водителем автобуса.

В 1986 году назначили инженером по безопасности движения. В разное время эту должность занимали: Прилуцкий Н.А., Можейко В.А., Матвеев Л.Г. При работе с документами обнаружил, что в 1962 году численность работавших в автобазе была 1620 человек, а в 1995 году не было и 400 человек. В

1991 году был назначен начальником АРМ автогаража №1. В это время была проведена реконструкция мастерских. Вспоминаются многие, с кем довелось поработать: Старухин В.Г., Бароненков Ф.А., Тарасов В.Д., Гилетин П.Ф., Нелюбин Н., Ворончихин А., Топорков Г.И., Докторович В.П., Крупин В., Слепнёв, Харин А., Лазарев Н.И., Ульянова Л., Салангин П., Русских Г., Волченкова М., Кремлёва Н., Смердова А. и другие. В 1995 году с автобазы уволился.



Автоколонна на субботнике



Управление автобазы №5

Директора:	Медецкий, Тарарухин Д.В., Долгих А.В., Смирнов В.Н.
Главные инженеры:	Блинков Н.А., Подлесный Н.А., Кожевников М.П., Кошелев В.С., Попов С.В., Смирнов В.Н.
Секретарь:	Крылова З.Н.
Главные бухгалтера:	Мандрыкин, Штерман Е.И., Дудля А.Ф., Соколова Е.А., Окунева З.Я.
Бухгалтерия:	Устинова, Барановская А.Г., Погудина С., Коновалова Л.Г., Мурзина, Леконцева, Махнёва Т.М., Рябова Р., Кошелева Л., Кюйц Н.Г., Дягилева Т., Нургалеева И.Ф., Быстрова А.П., Чернышёва Г.С., Потеряхина О.Н.
Плановый отдел (начальники):	Ярославцева В.К., Пызырёва В.В., Самочёрнов Г.М., Лохмотова Е.
Экономисты-нормировщики:	Билалова С., Черных Н.А., Палкина Е.Д., Богачёва, Костырина Т., Вьюкова Т.Д., Коновалова Е.
Главные механики:	Лаврушин А.И., Токарев И., Ильин Н.А., Бондарчук, Сеченин Б.А., Тарасов В., Удовенко Ю.Е., Шишигин.
Отдел ПТО (начальники):	Михайлов, Токарев И., Матвеев Л.Г., Попов С.В., Замошников С.Ф., Матвеев В.Л.
Инженеры ПТО:	Попова Н.Н., Кожуховская, Красовская, Смердова В.
Отдел кадров:	Едигарьева Г., Овсянникова С., Кремлёва И.В., Сесёкина М.В.
Отдел эксплуатации (начальники):	Жуков, Дмитриев М.С., Долгушин В.Г., Ульянов А.В., Лелюшкин П., Малов Н.В., Дягилев В.А.
Диспетчера:	Сегид Н.Ф., Медведева В.Н., Кравцова В.П., Исупова Р.И., Мандрыкина А.В., Погудина М., Винокурова И., Смирнова А., Нечаева Е., Гладыборода Н., Блинкова К.Н.
Отдел снабжения (начальники):	Никитонов В.Г., Петров Н.В.
Отдел снабжения:	Писковой Н.В., Камаев Г, Шахов А., Совков И.Н., Черникова Г., Грядун Г.В.
Отдел ГСМ (начальники):	Григорьев, Костицын А.С., Красулина Т.Ф.

Заправщицы ГСМ:	Токарева В., Сабитова Р., Карагаева А., Костицына Л.Н., Бахарев, Семёнов В.
Медицинские работники:	Куликова А.С., Сметанина Л.П., Зотина, Салахутдинова А., Смирнова М.П., Воронова Л.Н.
Начальники гаражей:	Виноградов, Шитоев П.К., Дмитриев М.С., Старухин В.Г., Башкиров А.И., Крылов И.Ф., Яранцев Л.С., Мочалов, Леконцев С.М.
Начальники авторемонтных мастерских:	Ильин Н.А., Башкиров А.И., Сухенко А.П., Крылов И.Ф., Кривошеин С.И., Шитоев П.К., Мартыновский М.В., Попов С.В., Смирнов В.Н., Черноскутов А.М.
Начальники автоколонн:	Русских С.Ф., Канисев, Рассадников, Хуторской И.И., Говорухин П., Козлов С., Кривошеин С.И., Полевщиков Н.Н., Серебряков Н.А., Лелюшкин П., Диев А., Головчиц М.В.
Старшие механики:	Лебедев А., Попов Н.Н., Окатьев В.Н., Майков Н.П., Грядун В.П., Бароненков Ф.А., Бабушкин Г.П., Можейко В.А.
Механики по выпуску:	Русских С.Ф., Щербаков Н., Ходырев Г.В., Бикмулин Х., Матюшкин А., Сарапкин, Лобанов В.И., Голдобин Р.Н., Крестьянинов С.
Техслужащие:	Мещерякова Л.Н., Пыжьянова А.



Коллектив управления автобазы №5 (1968)



Профсоюзная и спортивная жизнь автобазы

Первым председателем профсоюзной организации был выбран Саяхов В. Работал он недолго. Впоследствии председателями профкома работали: Крылов И.Ф., Бурков В.М., Прилуцкий Н.А., Токменинов А.В., Серебряков Н.А. Около 20 лет была заместителем председателя профкома автобазы Палкина Е.Д. Профсоюзный комитет разрабатывал и заключал коллективный договор с администрацией, занимался проведением собраний и конференции, подведением итогов социалистического соревнования (вручением грамот, знаков соцсоревнований и подарков). Профсоюзная организация распределяла санаторно-курортные путёвки, при этом оказывали материальную помощь, занимались приобретением путёвок в пионерские лагеря для детей работников, распределением жилья.



В.М. Бурков

В 1990 году освобожденным председателем профкома избрали Н.А. Серебрякова. Председатель профкома объединения Чадюк Н.Т. направил в Свердловск на месячные курсы. Получив удостоверение, приступил к работе. Кроме санаторно-курортных путёвок объединение выделяло нам путёвки в санаторий-профилакторий – «Таватуй». Многие поправили в нём своё здоровье. Однажды там провели выездное заседание профкома всех автобаз объединения. От подсобного хозяйства «Таватуй» для наших рабочих отпускали: мясо, масло сливочное, огурцы, помидоры и другие продукты. Мы в свою очередь помогали в ремонте теплиц и строительстве пирса на берегу озера Таватуй, для причала прогулочных лодок.



Хоккейная команда автобазы



Лыжные соревнования слева направо: Замошников С.В., Потеряхин С., Крылова З.Н., Крылов И.Ф., Хамидулин, Роор А.А.

В нашем городе тоже был профилакторий треста «Качканаррудстрой». Строители выделяли путёвки и для наших работников. Многие ходили туда с большим удовольствием. Только водители путёвки брали редко. Частые командировки мешали этому отдыху. Однажды в профком пришёл водитель, умеющий брать на голос: «Ты почему путёвки даёшь одним женщинам, а нам нет?» «Какой разговор, Ваня, вот тебе путёвка на следующий заезд», - сказал я. После заезда прошла неделя. Он снова заходит и говорит: «Ты куда меня отправил?» «Куда ты спросил», - сказал я. «Там только пареное, жареного ничего нет. И каши, каши, каши». До конца заезда он не доходил, бросил.



Лобанов Анатолий, Шутов, Ковшов, Смирнов, Пузырёв, Дягилев, Бобылёв Леонид, Быстров Александр



В перестроечное время рабочие обратились с просьбой привезти им весной поросят молодняка и кур несушек трёхмесячных. Время собраний, заседаний и парадов уходило в прошлое. Пошёл им навстречу и занялся этим делом. Сесёкина Маргарита Васильевна помогла с оформлением списка и сбором личности. Руководство выделило машину с водителем и грузчиком. С первым вопросом помог совхоз в Курганской области, где мы работали на уборке урожая. Продал 100 поросят. Кур отпустила Свердловская птицефабрика. Возвращались обычно ночью, но все нас ждали, даже по пятницам. Такие привозы поднимали значимость профсоюза и руководства. Помогли выжить в трудное время. Список с каждым годом увеличивался, но самое сложное было совместить желание рабочих и волю руководителя - найти золотую середину.

У профсоюзного комитета был богатый профсоюзный инвентарь: лыжи, коньки, комплекты спортивной одежды хоккеистов и футболистов, мячи, шайбы, клюшки, сетки. Была своя киноаппаратура (демонстрировались фильмы по гражданской обороне, технике безопасности и безопасности дорожного движения), музыкальные инструменты, магнитофон и т.п. Организаторами спортивной работы были: Пастухов В., Боболев Л., Абрамов А. В спортивных мероприятиях города автобаза часто занимала призовые места.

Склад ГСМ и заправочной станции



А.С. Костицын

Первым инженером по ГСМ был Григорьев. После его ухода в 1963 году, назначили инженером по ГСМ Костицына А.С. Учет по приходу и расходу ГСМ вела Красулина Т.Ф. Оба они отработали на этих должностях до самой ликвидации автобазы.

Строительство склада ГСМ и автозаправочных станций осуществлялось непосредственным руководством и по чертежам главного инженера Блинкова Н.А.

Дизельное топливо и бензин поступали в железнодорожных цистернах до территории склада, где переливали в подземные резервуары. Масла для двигателей, агрегатов получали на Нижне-Тагильской нефтебазе и перевозили их бензовозами. Водителями на них работали: Красулин В., Костицын В., Солохин Л., Соболев С., Шалаев Н.

На складе ГСМ и АЗС долгое время работали: Костицын Л.Н., Рублёва, Сосновских Д.В., Сабитова Р., Токарева В., Карагаева А., Бахарев, Семёнов В.



Т.Ф. Красулина

Отдел главного механика



Лаврушин А.И., Григорьев Ю.,
Матвеев Л.Г.

В обязанности отдела главного механика входило: следить за силовым электроснабжением и электрооборудованием автобазы, в случае поломки устранять неисправность, также следить за водоснабжением, отоплением и отводом стоков.

Первым главным механиком автобазы назначили Лаврушина Александра Ивановича. Это был энергичный и добросовестный работник. В строящихся мастерских трёх гаражей надо было в сжатые сроки провести электро-водоснабжение, отопление, устанавливать различные станки, подъёмные механизмы и оборудование. Верным его помощником был бригадир ОГМ Васильев Павел Филиппович, который своими связями и знакомствами доставал необходимые материалы, инструменты, кабели и прочее. Лаврушин А.И. пригласил на должность инженера по ГСМ Григорьева Юрия. Они вместе оборудовали заправочные станции в трёх гаражах. В те годы и руководители, и рабочие работали, не считаясь со временем, выполняя свои задания на совесть. Заместитель директора автобазы Кожевников Михаил Петрович организовывал и курировал строительные работы. Строительство велось в основном хозяйственным способом, при непосредственном участии ОГМ.

В последующие годы главными механиками работали: Токарев И., Бондарчук, Ильин Н.А., Удовенко Ю.Е., Сеченин Б.А., Тарасов В.Д., Шишигин М.

Слесарями работали: Васюков В., Мотах Н., Магиленских В., Пересторонин П., Куликов, Бахарев, Беляев, Корнилов Л.М., Держун В., Антошкин А., Бровкин.



Н.А. Ильин



Б.А. Сеченин



В.Д. Тарасов

Женщины-водители

Наряду с мужчинами-водителями, работали водителями и женщины. В мае 1959 года в транспортную контору треста «Качканаррудстрой» поступила на ра-



боту водителем девушка Адель Елькина. По просьбе комитета комсомола стройки ей выделили новый самосвал ГАЗ-93. Затем по её убедительной просьбе она перешла работать на 2-сменный самосвал Зил-585.

В основном женщины работали на автомашинах ГАЗ-51, ГАЗ-53. Женщины были самыми дисциплинированными водителями. Все они неоднократно награждались грамотами, ценными подарками. Водители Л.Н. Бастракова и А.Д. Логунова были отмечены правительственными наградами. Также женщины обеспечивали бесперебойную работу автотранспорта: вулканизаторщицы А. Демидова, А. Сотникова; техники по резине А.М. Железнова, Д.В. Сосновских; токари Л. Елагина, Н. Кремлёва, В. Смердова, Н. Потеряхина, Т. Сесёкина; смазчицы Р. Мухамедгалеева, Р. Попкова, А. Пыльнова; сварщицы О. Никонова, А. Меньшикова; рабочие склада ГСМ и заправки Л.Н. Костицына, Т.Ф. Красулина, М. Воронцова, А. Новикова и др.

В автобазе также на многих других специальностях трудились женщины: В. Ногина, Г. Грядун, З. Назипова, В. Логинова, Г. Газизова, Н. Воложанина, В. Медведева и другие. В управлении автобазы на инженернотехнических должностях также работали женщины.

Спасибо вам, дорогие женщины, за ваш добросовестный труд, внесённый в общий большой вклад в работу автобазы.



Елькина
Адель Викентьевна

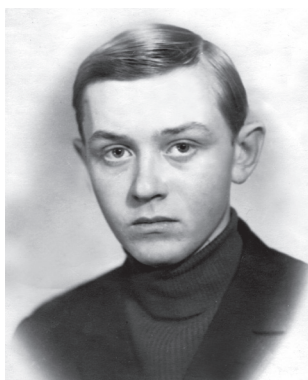


Бастракова
Лидия Николаевна

Водители легковых машин



А. Фокин



В. Мартынов



Ф. Идрисов

Шишков Ю., Устинов, Шевчук Е., Озорнин В., Кощеев П., Шахов А., Баринцев И., Вальков В., Дюльдин А., Хамидулин А., Виноградов В., Евстигнеев В.Ю.

Посвящается светлой памяти первостроителя Юрия Сергеевича Ошуркова



*Как первый друг, отрадно-верный,
Той светлой юною порой
Был твой «ЗиС-5» поры военной,
Наш легендарный, фронтовой.
Рулил в кабине деревянной
И с каждым рейсом все смелей
Ты вёл машину неустанно,
Гордясь профессией своей.
И в обстановке той убогой
Своё искусство проявлял,
Порой немыслимой дорогой
Ты груз на стройку доставлял.
Потом вручали, как подарки,
(И ты восторга не таил)
Уже машины свежей марки
И все российские, свои.
По городам своим и весям
Твой след везде добро хранит:
В общенье был ты прост и весел,*

*В труде – предельно деловит.
И все пространство покоряя,
Ты чувства сердца не гасил,
Работе время отдавая,
Любовь семье ты приносил.
И годы шли в движенье скором,
Твой стаж нелегкий трудовой
С привычной музыкой мотора
Ты отдал стройке молодой...
Внезапно горе вдруг подкралось
С тем холодком от синих гор:
На отдых время не осталось,
Умолк твой собственный мотор.
Но свет над Долгою горою
Вовек с тобой, в твоей судьбе,
И город, выросший с тобою, -
Живущий памятник тебе.*

Алексей Башкиров

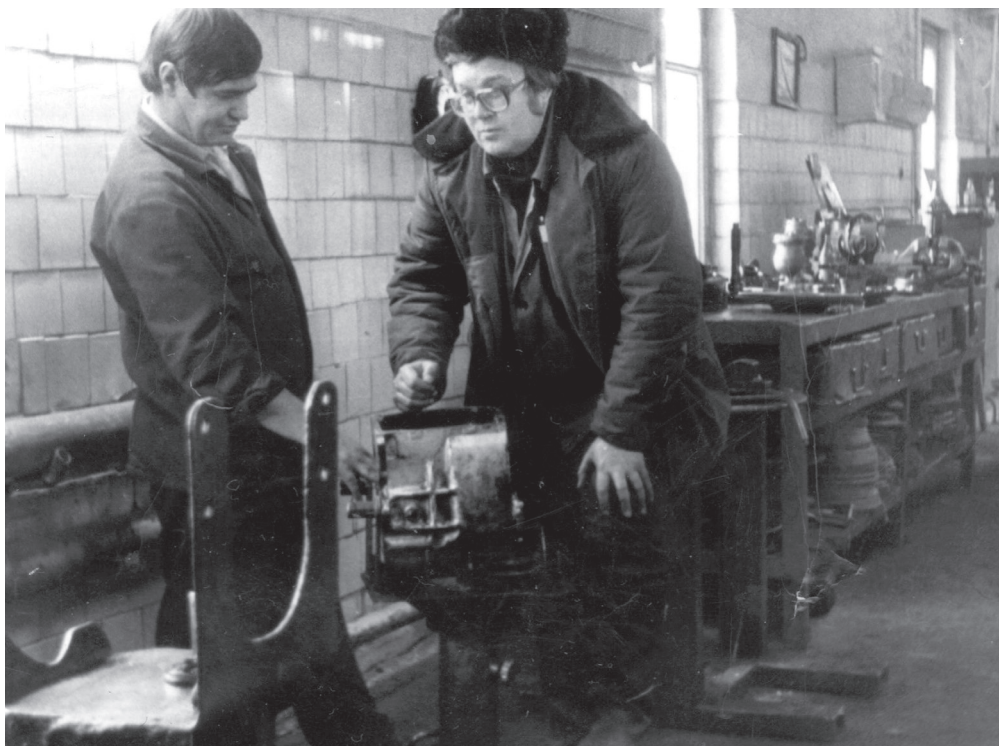


Авторемонтные цеха: сварочные участки



П.А. Пересторонин

При эксплуатации автомобилей требовалась необходимость в сварочных работах. Приходилось часто заниматься сварочными работами кузовов самосвалов ЗиЛ и КрАЗ, лонжеронов. Газосварочным оборудованием ремонтировали кабины, оперенья, бензобаки. Электрогазосварка требовалась также при ремонте производственных помещений. Сварщиками работали: Порошин Н., Магиленских, Титов И., Пересторонин Н.П., Никонова О., Меньшенина, Ложеницин С., Мотах Н., Пыльнов и другие. За свой труд награждались грамотами и знаком «Победитель соцсоревнования».



Мартыновский М.В., Жубрин Николай

Вулканизаторные цеха и шиномонтажные посты

В первые годы работы автобазы были только электровулканизаторы, так как в гаражах не было ни воды, ни тепла. Из-за отсутствия шин водителям приходилось ездить на совершенно изношенных покрышках. Опытным вул-

канизаторщиком и мастером своего дела была Делидова А. У неё учились и становились специалистами: Лазарев Н.И., Харин А., Сотникова А., Прилуцкий Н.А., Козлова Н., Салангин П.

В начале 60-х годов в вулканизаторных были установлены паровые мульды, для ремонта шин и камер разных размеров. Для обеспечения их паром были установлены два парогенератора.

Параллельно с вулканизаторными цехами организовали работу шиномонтажных постов, где первым слесарем был Прилуцкий Н.А. Со временем в гаражах №1 и №3 на шиномонтажных постах оборудовали пневматическими подъёмниками, для вывешивания автомобилей, приспособлениями по выпрессовке дисков колёс, электрогайковёртами, компрессорами (для надува колёс). Более 20 лет отработал на шиномонтажном посту Геннадий Андреев, который честно и добросовестно выполнял свою работу, помогая водителям быстро и качественно менять камеры, шины колёс КрАЗ, МаЗ, КамАЗ.

Техниками по резине работали: Горохова Л., Русских Т., Сосновских Д.В., Железнова А.М., Латушко В., Машталяр А. Когда был заключён договор о прямых поставках авторезины с Московским и Омским шинными заводами об испытании новых образцов шин, техникам по резине приходилось по каждой шине, отдельно по номерам, ежеквартально писать отчеты о состоянии износа покрышек. Железнова А.М. обобщала все данные и оформляла отчёты для шинных заводов ежеквартально.

В начале 80-х годов Свердловский завод резино-технических изделий начал наварку протекторов изношенных шин. Сдачей и получением готовых шин (после ремонта) занимался Камаев Геннадий, поэтому прекратились простои автомобилей из-за отсутствия шин. Все работники вулканизаторного цеха, техники по резине были награждены грамотами и знаком «Победитель соцсоревнования».

Кузнечные цеха

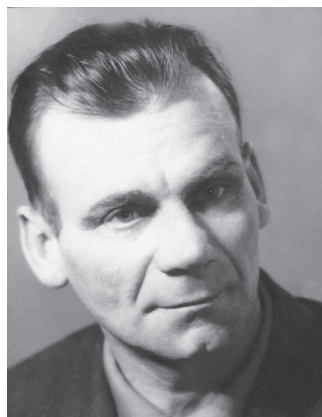
В 1959 году первая кузница располагалась в небольшом деревянном сарайчике. Кузнецом работал Николай Автушко, которого все звали «Коля-Дух». В те годы работы ему хватало, так как из-за бездорожья у машин часто ломались рессоры. За три года эксплуатации по бездорожью у грузовых машин ослабевало крепление траверсов к лонжеронам.

По инициативе главного инженера Блинкова Н.А., начальника мастерских Демичева и главного механика Лаврушина Н.И. в 70-х годах в кузнечном цехе организовали и наладили переключку соединения лонжеронов с траверсами. Кузнецами работали: Мошкин, Карпов А.И., Жилин Е.В., Писковой Н.В., Карагаев М., Попов А. и другие. Все они награждались грамотами и знаком «Победитель соцсоревнования».



Моторные цеха

Первый моторный цех в 1959 году находился в общем ремонтном помещении, где также находились агрегатчики, оборудование и инструменты всего ремонтного персонала. Полноценные моторные цеха со специальным оборудованием были построены в 1961 году. Трудоёмкая работа была при ремонте двигателей ЗиС–5. Подшипники коленчатого вала заливали бабитом, с последующей расточкой и ручной швабровкой. Со временем начали выпускать двигатели со сменными вкладышами. Оставалось только шлифовать коленчатый вал под определенный размер и ремкомплект вкладышей. Клапаны распределительного вала менялись. Цилиндр блока растачивали и шлифовали под ремкомплект поршней. После ремонта двигатель ставился на обкаточный стенд, где проводилась холодная и горячая обкатка. В разное время мотористами работали: Морозов В., Баскаков А., Сабитов М., Соловьёв А., Бароненков А.Ф., Варноков, Ворончихин А., Кривицких Н., Багдановский, Анисимов Г. и другие. Многие из них награждались грамотами и знаками «Победитель соревнований».



Н.А. Кривицких



Бароненко А.Ф. с практикантами. 1974 г.

Токарные цеха

Первыми токарями были отец и сын Токаревы, которые работали посменно; токарный станок находился в утеплённой досчатой будке автогаража №1. Когда была выстроена ремонтная база, появились токарные цеха. Много лет отработали токарями: Фербер Т., Смердова А., Волченкова М., Кремлёва М., Потеряхина Н., Елагина Л. Особенно надо отметить токаря Шулепова Ф., который мог работать на всех металлорежущих и плоскошлифовальных станках. Был работником высокого класса.

Все вышеперечисленные работники неоднократно награждались грамотами и знаком «Ударник пятилетки».



Смердова А., Фербер Т., Кремлева Н.Г.

Плотницкие цеха



В.И. Фербер

Автопарк насчитывал более двухсот единиц бортовых машин и прицепов - без услуг плотника никак не обойтись. Приходилось часто ремонтировать кузова, а также заниматься ремонтом окон, дверей, ворот всех зданий и помещений. Каждый год готовили инвентарь (лопаты, метлы, носилки) к Ленинскому субботнику, а подшефному совхозу п. Сигнальный к сенокосу готовили косы, грабли, вилы, выполняли заявки плотницких работ для подшефных школ и детских садов.

Особенно хочется отметить добросовестный труд плотников: Потеряева П., Русских Г., Фукалова, Фербер В., Большакова И., Микитюк П. и швей: Логоновой В.С., Светляковой А.Е. Все перечисленные рабочие неоднократно награждались грамотами и знаками «Победитель соцсоревнования».



ДИНАСТИИ автобазы №5

Династия МЕДВЕДЕВЫХ

После окончания Кировоградского техникума в 1959 году Медведев Юрий Павлович с женой Раисой Михайловной приехали в Качканар. Он начал работать механиком на КПП в автобазе №37. Со временем его перевели старшим механиком, начальником автоколонны самосвалов ЗиЛ–585.



Ю.П. Медведев



Р.М. Медведева

Раиса Михайловна

поступила работать диспетчером в гараж №3. После объединения автобаз №37 и №38 ее перевели в плановый отдел объединенной автобазы №38, инженером по труду.

В 1962 году автобаза направила супругов Медведевых учиться в Челябинский политехнический институт, после окончания которого они стали работать в Сухоложской автобазе №15.

Династия ПОТЕРЯХИНЫХ

Алексей Абрамович Потеряхин после службы в армии с 1955 года работал шофёром на строительстве Н.-Туринской ГРЭС, а в 1957 году устроился в автотранспортную контору треста «Качканаррудстрой». Тогда контора и гараж, располагались около ж/д станции Н.-Тура. Первая машина у Алексея была ЗиС-5 с деревянной кабиной.

Алексей Абрамович отработал в автобазе №5 42 года за рулём карбюраторных автомобилей всех марок. Награждён медалью «За трудовое отличие», почётными



Юрий и Надежда Потеряхины



Дмитрий, сын Юрия Потеряхина и Алексей Абрамович с сыном Игорем у родной автобазы. 2012 г.

в это же время туда после окончания института пришла работать бухгалтером молодая девушка Ольга. В 1989 году они сыграли свадьбу. Ольга Николаевна проработала в автобазе до её расформирования, то есть до 2000 года.

Брат Алексея - Юрий Абрамович начал работать на стройке Качканара с 1957 года плотником, а в 1961 году после окончания курсов поступил в автобазу водителем, но через несколько месяцев его призвали в армию. После службы Юра снова вернулся в автобазу, работал на Зил-134 и Зил-130. Женился на Надежде Анатольевне, токаре гаража №3.

За добросовестную и активную работу на уборке урожая Юрий Абрамович награжден орденом «Знак почёта», также знаками победителя соцсоревнований и «За работу без аварий».

Общий стаж семьи Потеряхиных в автобазе более 100 лет.

грамотами, знаками победителя соцсоревнования и знаком «За работу без аварий». Алексей Абрамович уволился после выхода на пенсию.

Его сыновья Сергей и Игорь до армии выучились на шоферов, и после службы в армии стали работать водителями в автобазе рядом с отцом. Они и в командировки старались ездить вместе всей семьёй.

Когда второй сын Игорь после армии вернулся в автобазу,

Династия БАРОНЕНКОВЫХ

Бароненков Фёдор Андреевич в 1958 году приехал на стройку города Качканара и работал на автосамосвале Зил - 585 в транспортной конторе треста «Уралспецстрой». После поступления в автобазу 25 тонных МаЗ-525 Фёдор Андреевич один из первых начал осваивать новую автомашину и работал на ней до самого списания. МаЗ-525 работали в три смены.

За весь период работы в автобазе водителем, механиком Бароненков Фёдор Андреевич





постоянно награждался: знаками «Победитель соцсоревнования», пятилетних планов, ценными подарками, грамотами. 11 августа 1966 года Президиум Верховного Совета СССР наградил его орденом Ленина. Он имел звание «Ветеран труда». Последние годы перед выходом на пенсию работал старшим механиком гаража №1.

Сын Фёдора Андреевича, Бароненков Александр Фёдорович, после окончания 8 класса поступил работать слесарем в моторный цех, стал высококвалифицированным мотористом, особенно по дизельным двигателям. Свой опыт обслуживания ремонта двигателей Александр Фёдорович передал своему сыну Евгению, который поступил учеником к отцу в 2001 году.

Династия КОШЕЛЕВЫХ



В.С. Кошелев, главный инженер автобазы



Л.А. Кошелева, бухгалтер



П.С. Кошелев, водитель БелАЗ-540

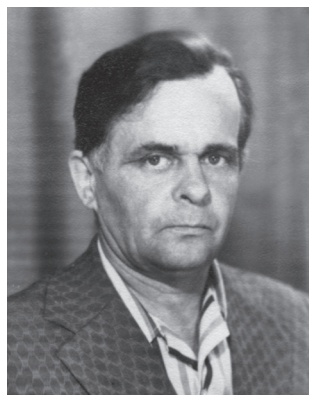
Династия СЕСЁКИНЫХ



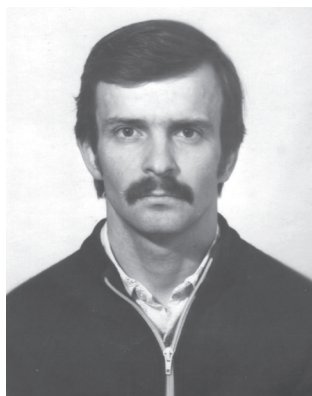
А.С. Сесёкин, работал с 1961 по 1994 г. электросварщиком, бригадиром автослесарей. Награждался грамотами



М.В. Сесёкина, инспектор отдела кадров (1976-1994). Награждена медалью «Ветеран труда»



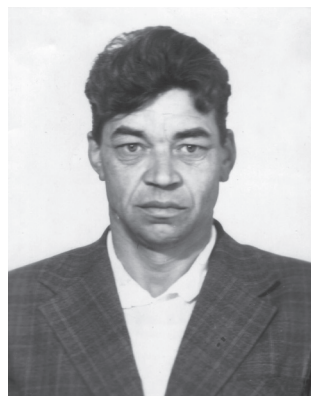
В.С. Сесёкин, водитель КрАЗ-256 (1963-1984). Награждён медалью «Ветеран труда»



А.В. Сесёкин,
водитель автомашины
КраЗ-256 (1980-1993).
Награждён грамотами



Т.И. Сесёкина (Фербор).
Работала токарем
с 1976 по 1995 г.
Награждена грамотами



П.В. Меринов, водитель
автомшины ЗиЛ-130.
Награждён знаками
«За работу без аварий»
3-й и 2-й ст., медалью
«Ветеран труда»

Династия КРЕМЛЁВЫХ

Кремлёв Юрий Геннадьевич в ноябре 1958 года после службы в рядах советской армии был принят в трест «Качканаррудстрой», гараж №1 шофёром 3-го класса, где отработал в качестве водителя по сентябрь 1997 год. Работал на автомобилях ЗиЛ-157, ЗиЛ-585. За добросовестное отношение к труду награждался почётными грамотами, нагрудным знаком «За работу без аварий» 3-й и 2-й степеней. В 1986 году был награжден медалью «Ветеран труда».

Жена, Кремлёва Ираида Викторовна, является первостроителем города Кач-



Кремлев С.Ю., Кремлев И.В., Кремлев Ю.Г.

канара. С сентября 1957 года по 1966 год работала в строительных управлениях №1 и №4. С 10 апреля 1966 года была принята в автобазу №5 треста «Свердловскстройтранс». На данном предприятии работала в должности старшего инспектора



отдела кадров и спецработе. В 1986 году была назначена начальником отдела кадров.

В момент поступления в автобазу №5 было работающих одна тысяча человек. На предприятии работало много молодежи, работали шоферами на автомашинах по доставке строительных материалов: раствора, бетона и другое. На предприятии отработала до 15 марта 2001 года. За период работы в автобазе неоднократно награждалась почётными грамотами. В 1986 году была награждена медалью «Ветеран труда».



Н.Г. Кремлева

Сын, Кремлёв Сергей Юрьевич, после окончания техникума, в июле 1980 года был принят в автобазу №5, водителем на грузовую автомашину. С 20 октября 1980 года был призван в ряды советской армии, а после окончания военной службы вернулся в автобазу водителем 3-го класса на грузовой автомобиль и отработал в ней до 12 июля 1994 года. За время работы неоднократно награждался почётными грамотами, нагрудным знаком «За работу без аварий» 3-й степени. За высокие трудовые успехи присвоено почётное звание «Отличник автомобильных перевозок сельскохозяйственных продуктов урожая 1984 года».

Сестра, Кремлёва Наталья Геннадьевна, с октября 1969 года по 25 июня 1995 года проработала токарем в автобазе №5. За время работы неоднократно награждалась почётными грамотами, дважды была избрана депутатом городского совета и была секретарём комсомольской организации автобазы №5.

Династия ЧАГИНЫХ



А.А. Чагин,
водитель автомашины
ГАЗ-93, Зил-164.
Перевозил рабочих на
строительные объекты



В.А. Чагин,
водитель автомашины
МАЗ-205, Зил-164.
Перевозил рабочих
с п. Косья в
г. Качканар



Ю.А. Чагин,
водитель автомашины
КрАЗ-256

Династия КУМАНЕЕВЫХ



Куманеев В.П. с сыновьями Валерием и Владимиром

Куманеев Виктор Прохорович принят шофером в автобазу №38 переводом из Кировградской автобазы №33 Свердловского «Совнархоза» 30 мая 1961 года. Работал на автомашинах МаЗ-525, БелАЗ-540. Виктор Прохорович проработал на одном предприятии до 16 апреля 1996 года, то есть 35 лет.

Куманеев В.П. за многолетний и добросовестный труд был награжден: знаком «За работу без аварий» второй степени, юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», орденом «Знак Почёта», знаком «Победитель соцсоревнования», медалью «Ветеран труда».

Много лет участвовал в добровольной народной дружине по безопасности движения автобазы.

С 1974 по 1976 год в автобазе работали слесарями сыновья Валерий и Владимир, которые одновременно учились на водителя профтехучилищ. В 1976 году призваны в армию.

Династия БАРИНЦЕВЫХ



И.В. Баринцев



И.И. Баринцев

Баринцев Иван Васильевич, после службы в армии в 1961 году приехал в Качканар и поступил работать в автобазу №5, водителем на автомашину УАЗ-452. После списания этого автомобиля, работал на ЗИЛ-585 до самого выхода на пенсию.

Награжден орденом «Трудового Красного

Знамени», знаком «За работу без аварий» всех степеней, «Ветеран труда».

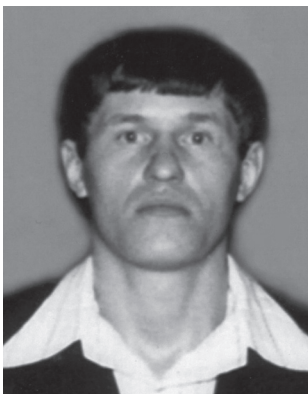
Старший сын Игорь после окончания средней школы работал автослесарем в гараже №1, а после службы в армии работал водителем на КраЗ-256.



Династия ПОПОВЫХ-ПУПОВЫХ



Попов А. – водитель



Пупов А.Б.



Пупов В.Б.

Династия Медведевых

Медведев В.А. – водитель.

Медведева В.Н. – диспетчер.

Династия Логуновых

Логунов И. – водитель.

Логунов А. – водитель.

Логунова А.Д. – водитель.

Династия Караван

Караван И.П. – водитель.

Караван С.И. – водитель.

Династия Бастраковых

Бастраков В. – водитель.

Бастракова Л.Н. – водитель.

Династия Лубниных

Лубнин – водитель.

Лубнин С. – водитель.

Лубнин В. – водитель.

Династия Пироговых

Пирогов А. – водитель.

Пирогов Н. – водитель.

Династия Пузырёвых

Пузырёв Н. – водитель.

Пузырёв А.Н. – водитель.

Пузырёва В.В. – начальник планового отдела.

Династия Лобановых

Лобанов В.И. – водитель.

Лобанов А.В. – водитель.

Лобанов А.В. – водитель.

Династия Матвеевых

Матвеев Л.Г. – старший инженер по ТБ и БД.

Матвеев В.Л. – начальник ПТО.

Матвеев Н.Л. – преподаватель автошколы.

Династия Пыльновых

Пыльнов В. – электросварщик.

Пыльнова А. – смазчица.

Династия Скоробогатовых

Скоробогатов В.Н. – водитель.

Скоробогатов В.В. – водитель.

Династия Джабраиловых

Джабраилов А. – водитель.

Джабраилов К. – водитель.

Династия Сивковых

Сивков В. – водитель.

Сивков А. – водитель.

Династия Быстровых

Быстрова А.П. – кассир.

Быстров А. – водитель.

Династия Сегиды

Сегиды Г.Г. – водитель.

Сегиды Н.Ф. – старший диспетчер.

Династия Карагаевых

Карагаев М. – аккумуляторщик.

Карагаева А. – заправщица.

Династия Смердовых

Смердов П. – водитель.

Смердова А. – токарь.

Династия Назиповых

Назипов М. – мастер АРМ автогаража №3.

Назипова З. – маляр.

Ветераны Великой Отечественной войны автобазы №5

Золотым фондом автобазы можно считать ветеранов Великой Отечественной войны. Они трудились на разных должностях, но были примером отношения к делу. Назовём этих замечательных людей.

Вахмянин С.И., автослесарь автогаража №1;

Варнаков В.П., автослесарь автогаража №1;

Емельянов В.Е., автослесарь автогаража №1;

Енютин Г.И., транспортный рабочий автоколонны Большая Лая;

Лазарев Н.И., вулканизаторщик автогаража №1;

Русских Г.А.; автослесарь автогаража №1;

Фукалов Г.А., автослесарь автогаража №1;

Деревянко А.П., шофёр автоколонны №1;

Сынков М.И., шофёр автоколонны №1;

Горяев С.Ф., шофёр автоколонны №2;

Лебедев П.К., шофёр автоколонны №2;

Федосеев А.А., шофёр автоколонны №2;

Хафизов М.С., шофёр автоколонны №2;

Широких И.С., шофёр автоколонны №2;

Анисимов А.А., слесарь автогаража №3;

Баяндин Н.Л., слесарь-сантехник автогаража №3;

Корюкин В.П., слесарь-инструментальщик автогаража №3;

Карагаев М.А., паяльщик автогаража №3;

Метёлкин Н.И., автослесарь автогаража №3;

Соловьёв В.Н., автослесарь автогаража №3;

Русских С.Ф., слесарь автогаража №3;



Ивонин Д.М., слесарь кр. автоколонны;
 Мулин Н.А., аккумуляторщик кр. автоколонны;
 Рощевкин В.П., шофёр кр. автоколонны;
 Никитонов Г.В., начальник снабжения;
 Ульянов А.В., старший инженер отдела эксплуатации;
 Шитоев П.К., начальник АРМ автогаража №1;
 Мурзин И.В.;
 Николаев М.А.;
 Писковой Н.В.;
 Сергеев Ф.Е.;
 Семёнов И.И.;
 Фукалов А.Д.;
 Фадеев А.М.;
 Шуклецов А.Х.;
 Бахарев Г.И.;
 Паршинцев А.М.;
 Булатов П.Ф.



А.В. Ульянов и П.К. Шитоев



1 ряд: П. Горяев, А.А. Федосеев, М. Хафизов, Н. Широких, С.И. Вохмянин, Н. Баяндин, А.И. Ульянов. 2 ряд: Н. Бахарев, Ворончихин, Емельянов, В. Соловьев, П.К. Лебедев, А.П. Деревянко, Г.А. Фукалов, Г.А. Русских, Паршанцев. Август 1976 года

Их наградила родина



А.Ф. Бароненко



В.П. Куманеев



Н.И. Метёлкин

За успехи, достигнутые в выполнении заданий пятилетних планов, за заслуги в области соцстроительства, за вклад, внесённый при строительстве Качканарского ГОКА, за проявленные трудовые успехи на уборке урожая были награждены правительственными наградами следующие работники автобазы:

- Орденом «Ленина»: Ф.А. Бароненков.
- Орденом «Дружбы народов»: Д.В. Тарарухин, А.И. Вылегжанин.
- Орденом «Трудового красного знамени»: А.И. Вылегжанин, А.А. Серебренников, И.В. Баринцев, В.Н. Липатов, В.А. Потапов.
- Орденом «Знак почёта»: В.Г. Старухин, В.П. Куманеев, С.В. Меньшиков, Г.А. Нятин, Д.В. Тарарухин, Ю.А. Потеряхин, М.П. Кожевников, Н.И. Метёлкин.
- Орденом «Трудовой славы» III степени: Л.Н. Бастракова, П.Г. Глушков, М.И. Рассохин.
- Медалью «За трудовое отличие»: В.Ф. Никулин, А.Ф. Меньшенин, А.М. Павлов, И.К. Бурцев, И.К. Зотин, В.Н. Королёв, В.А. Киринов.



А.В. Воробьёв

- Медалью «За трудовую доблесть»: К.Л. Королёв, А.И. Башкиров, А.Д. Лагунова, Т.Ф. Дралов, С.Ф. Однобоков, А.А. Потеряхин.

- Звание «Заслуженного работника автомобильного транспорта РСФСР» присвоено водителю цементовоза А.В. Воробьёву.



Качканарская автобаза – кузница кадров

Когда на 70-летний юбилей директора Тарарухина Д.В. собрались автомобилисты треста «Свердловскстройтранс», управляющий Белоус В.Ф. в своем выступлении сказал: «Мы по праву можем назвать автобазу №5 кузницей кадров, которой руководит Дмитрий Васильевич...»

Бывшие работники автобазы отсюда уходили на повышение, начиная с 1965 года:

Блинков Н.А. – главный инженер треста «Свердловскстройтранс»;

Белоус В.Ф. – генеральный директор треста «Свердловскстройтранс»;

Самочернов Г.М. – директор Кушвинской автобазы №7;

Кожевников М.П. – директор Свердловской автобазы №2;

Дмитриев М.С. – директор Сухоложской автобазы №15;

Лелюшкин П.А. – директор Кушвинской автобазы №7;

Кошелев В.С. – директор Свердловской автобазы №1;

Удовенко Ю.Е. – заместитель генерального директора треста «Свердловскстройтранс»;

Бурков В.М. – директор Серовской автобазы №13.

Содержание

Сергей КРИВОШЕИН: Это нельзя забыть (предисловие).....	4
Валерий БЕЛОУС: Автобаза №5 – начало моего трудового пути.....	6
Николай Алексеевич БЛИНКОВ	8
Дмитрий Васильевич ТАРАРУХИН	9
Виктор ШТЕРМАН: Любая стройка не могла обойтись без транспорта	10
Г. КИРЕЕВ: Стройке требовался транспорт	12
Августа БАРАНОВСКАЯ: Автобаза №5 – второй дом	14
Леонид МАТВЕЕВ: И уносят вдаль воспоминания	15
Кабир БИКМИЛИН: 35 лет работы в автобазе №5	19
Валерий ТАЙФУК: Работать было интересно	20
Виктор Григорьевич СТАРУХИН	21
Алексей БАШКИРОВ: Было трудно, но мы справились	22
Александр РООР: На протяжении десятилетий перевозил рабочих	24
Виталий ТУРКОВ: Доверие коллектива автобазы №5, работая в ГАИ, оправдал	26
Александр Васильевич ДОЛГИХ	28
Александр КАРГАЕВ: Вся жизнь в командировках	28
Сергей КРИВОШЕИН: Водители автобазы №5 трудились на важных стройках	30
Юрий УДОВЕНКО: Автобаза №5 – начало трудового пути	33
Павел ЛЕЛЮШКИН: Урал стал моим домом.....	34
Дарья СОСНОВСКИХ: С мужчинами работать было легко	35
Василий ГОРДЕЕВ: Комсомол позвал в дорогу	36
Галина ГРЯДУН: Незаметная работа кладовщика	37
Виктор Андреевич КИРИН	38
Николай СЕРЕБРЯКОВ: От водителя до начальника	39



Николай ПОЛЕВЩИКОВ: Наука познания жизни	42
Михаил ГОЛОВЧИЦ: Выживали, как могли	44
Геннадий ХОДЫРЕВ: Мы готовили водителей	45
Тимофей ДРАЛОВ: Работа снится до сих пор	47
Владимир ЗАЩЕРИНСКИЙ: Как у него хватало на всё сил?	49
Леонид ЯРАНЦЕВ: С юности тянуло к машинам	51
Юрий ДРАЛОВ: Коллектив был дружный	53
Александр ЧЕРНОСКУТОВ: От механика КПП до начальника АРМ	54
Управление автобазы №5	55
Профсоюзная и спортивная жизнь автобазы	57
Склад ГСМ и заправочной станции	59
Отдел главного механика	60
Женщины-водители.....	60
Водители легковых машин.....	61
Авторемонтные цеха: Сварочные участки	63
Вулканизаторные цеха и шиномонтажные посты	63
Кузнечные цеха	64
Моторные цеха	65
Токарные цеха	65
Плотницкие цеха	66
Династии автобазы №5	67
Ветераны Великой Отечественной Войны автобазы №5	74
Их наградила Родина.....	76
Качканарская автобаза – кузница кадров	77

Автор идеи и руководитель проекта:

Кривошеин Сергей Иванович.

Редакторы - составители:

Кривошеин Сергей Иванович,
Матвеев Леонид Гурьевич,
Серебряков Николай Александрович,
Титовец Михаил Иванович.

Помощники составителей:

Палкина Елена Даниловна,
Медведева Валентина Николаевна,
Кривошеина Ольга Сергеевна.

Фотографы:

Кривошеин Иван Сергеевич,
Кривицких Любовь Николаевна.

Использованы фотографии из личных архивов работников автобазы №5.

Отпечатано в типографии «Репринт»,
622001, г. Нижний Тагил, ул. Ломоносова, 49.
Тел.(3435) 215-210.
e-mail: info@reprint.ru
Подписано в печать 12.09.2016 г.
Печать офсетная.
Формат 70*100/16. Объем 10 п. л.
Бумага мелованная 130 г/м2.
Заказ № 164166. Тираж 150 экз.