

К1403070

Василий ВЕЛОУСОВ

*Золотые звезды
Заполярья*



Василий БЕЛОУСОВ

*Золотые звезды
Заполярья*



Мурманск, 2008

*Автор выражает искреннюю благодарность
руководителям организаций и предприятий области
за помощь в издании этой книги.*

РЕЦЕНЗЕНТЫ:

Владимир Блинов,
вице-президент Мурманской городской Ассоциации
исследователей Арктики,
член Союза журналистов России

Вячеслав Сидорин,
консультант губернатора Мурманской области,
член Союза журналистов России

РЕДАКТОР

Татьяна Агапова,
член Союза писателей России,
член Союза журналистов России

Белоусов В. С.

Б 43 Золотые звезды Заполярья. — Мурманск: Север, 2008. —
176 с.

ББК 63.3 (2) Рос — 4 Мур) 6-8

НА НИХ РАВНЯЛИСЬ ПОКОЛЕНИЯ МУРМАНЧАН

В своей книге известный мурманский журналист Василий Белоусов, долгие годы являющийся собственным корреспондентом ИТАР-ТАСС по Мурманской области, а до этого 16 лет работавший в "Полярной правде", поместил рассказы о 60 жителях области, удостоенных почетного звания Героя Социалистического Труда. Казалось бы, издание краеведческого, даже историко-справочного характера, которые, несомненно, тоже нужны. Но, по-моему, значение книги шире.

В любые эпохи власть отмечает лучших в обществе, независимо от того, какая она, власть. В нынешнее "скептическое" время кого-то, возможно, и покоробит само сочетание слов — социалистический труд. Конечно, есть в нем дань идеологии, но ведь от этого труд-то не становится менее значимым. А вот то, что в судьбах и делах людей, на кого равнялись другие, отразилось своеобразие самого времени, никак не оспоришь. И это очень важно. Если мы не сумеем объективно оценить прошлое — не с чем будет сравнивать настояще и намечать горизонты будущего. Неосмысленное прошлое равносильно беспамятству, которое всегда мстит.

Конечно, о времени можно судить по материальным при метам, оставшимся после него. Здания, предприятия, действующие до сих пор технические сооружения, наконец, города и поселки много расскажут. Но это, можно сказать, застывшая история, притом неизбежно уходящая, а нередко и сознательно перестраиваемая и переделываемая по современным образцам. Живую же сущность живой эпохи выражают ее люди, преодолевающие обстоятельства и, что не менее важно, самих себя. Именно это нашло отражение в книге "Золотые звезды Заполярья".

В лучшие из очерков автор включил свои личные впечатления и размышления о людях, с которыми его постоянно сводила журналистская судьба. Неожиданные детали, подроб-

ности заметно усилили достоверность рассказов и расширили наши представления о послевоенной жизни в Заполярье. Ну как не удивляться, узнав, что на руднике "Центральный" комбината "Апатит" условия прокладки рудоспусков проходчиками из бригады Александра Алтынникова были настолько тяжелы, что цензура просто запретила писать о них в газете. А как оценить отношение к своему делу старшего аппарата-чика комбината "Североникель" Василия Пузанова, месяца не просидевшего на пенсии и вернувшегося в родной цех. Будучи пенсионером он и стал героем труда. Или взять судьбу бригадира монтеров "Кандалакштрансстроя" Катерины Приходько, после 17 лет работы воспитателем детсада выбравшей тяжелый труд путейца...

У каждого времени свои ценности. Само понятие "звезды", вынесенное в заглавие книги, сегодня разительно отличается от смысла, который вкладывали в него в эпоху, ныне именуемую застойной. Знать об этом необходимо, иначе все в жизни станет относительным и преходящим, даже общепризнанные человеческие ценности.

Книга "Золотые звезды Заполярья" является своеобразным публицистическим свидетельством ушедшей советской эпохи, которое пригодится не только исследователям истории нашего края, но и будет полезно для воспитания молодого поколения на лучших традициях нашего народа. Оно органично дополняет рассказ о героическом военном прошлом Кольской земли, изложенный в недавно вышедшем сборнике "Они сражались в Заполярье: Герои Советского Союза 1939–1945".

*Владимир Блинов,
вице-президент Мурманской городской Ассоциации
исследователей Арктики,
член Союза журналистов России*

ИХ ИМЕНА НЕ СОТРУТСЯ В ПАМЯТИ

Людская память не совершенна. Сегодня мы знаем своих героев, а через годы можем забыть. Между тем имена знатных тружеников имеют право на долгую жизнь, поскольку люди, о которых идет речь, своим честным, добросовестным трудом заслужили его перед обществом и государством. К таким людям, несомненно, относятся те, кто в свое время был удостоен высокого звания Герой Социалистического Труда.

Книжка журналиста Василия Белоусова как раз о них, людях труда, по заслугам отмеченных Родиной, — волевых, пытливых, целеустремленных, общественно активных. Эти люди руководили коллективами, водили поезда и корабли, выплавляли металл, добывали руду и рыбу, ремонтировали суда, строили города и промышленные объекты, занимались животноводством. Их отношение к работе служило примером для подражания. Обо всех них надо было вспомнить и рассказать, за что они получили такую награду.

Без сомнения можно сказать, что каждый из героев книжки Василия Белоусова заслуживает того, чтобы о нем был написан, скажем, полноценный очерк. Вероятно, это и делалось в периодической печати в то время, когда награды находили своих героев. Автор же неставил перед собой такой цели. Ему было важно пустить коротко, без художественных затей, но напомнить северянам и особенно подрастающему поколению о делах всех без исключения шести десятков знатных людей, прославивших родное Заполярье во второй половине прошлого века. Чтобы память о них не канула в Лету. И журналист напомнил об этом, собрав воедино разрозненные сведения о тех, кто получил Звезду Героя труда, работая в Мурманской области.

Молодому читателю могут показаться странными стимулы и почести, которые шли рядом с трудовыми достижениями передовиков производства: кого-то поддержал или отметил обком партии, кто-то был избран членом обкома КПСС,

кто-то — делегатом очередного партийного съезда... Но так было. И стимулы и почести, кстати, отличались высокой действенностью. Это наша история, а к истории надо относиться бережно.

"Золотые звезды Заполярья" помогут читателю окунуться в мир самоотверженного труда на благо Отечества. И что не менее важно — узнать много интересного. К примеру, кем были и как трудились Петр Баяндин, Николай Момот, Вячеслав Егоров. В их честь названы областная клиническая больница, профессиональное училище в Мурманске, Дворец культуры в Апатитах. После прочтения книжки будет понятно, почему в Мурманске появилась улица капитана Орликовой, в Кировске — улица Чуйкина, в Мурмашах — Цесарского, за какие заслуги рыболовные суда Мурманского трашового флота названы "Капитан Маклаков", "Иван Шаньков", "Павел Городилов".

Работа В. Белоусова расширяет горизонт наших познаний о своем крае. И за это ему — наше признание.

*Вячеслав Сидорин,
консультант губернатора Мурманской области,
член Союза журналистов России*

ОТ АВТОРА



В канун 70-летия Мурманской области вместе с группой фронтовиков довелось мне встретиться с ребятами из 10-й мурманской гимназии. В коридоре, заполненном детворой, перед началом встречи разговорились мы с наиболее любознательными. Оказалось, даже шестиклассники знают фамилии многих участников обороны советского Заполярья в годы Великой Отечественной войны: их портреты помещены на стенах школьного музея боевой славы. И это не могло не порадовать нас.

— А кто из вас может назвать хотя бы одну фамилию мурманчан — Героев Социалистического Труда? — спросил я ребят.

Ответа не последовало.

Увы, кроме Серикова, не смогли назвать больше никого и студенты одного из местных вузов, перед которыми мне довелось выступать с рассказом о нашей области.

Как выяснилось, и многие мурманчане постарше с трудом вспоминали те имена. А ведь каких-то два десятка лет назад гремела слава знатных наших земляков. Они не просто отлично трудились. Они были гордостью Мурманска и области. И вот — забыты?

Своей тревогой я поделился с губернатором области. Юрий Алексеевич Евдокимов, выслушав меня, сказал, что и он считает несправедливым такое отношение к тем, кто трудом своим, выдающимися достижениями в различных сферах деятельности прославил Кольскую землю. Зная, что я был знаком едва ли не с каждым из этих людей, он предложил мне в честь юбилея области подготовить книгу о земляках, удостоенных почетного звания Героя Социалистического Труда.

Так родился замысел этой книги.

Трудности с ее подготовкой возникли сразу. В архивном управлении не нашлось полного списка Героев. Пришлось заново изучать местную краеведческую литературу, листать подшивки "Полярной правды", запрашивать предприятия, в которых они работали. Увы, некоторые из этих предприятий и организаций, не вписавшись в рыночную экономику, перестали существовать. Выручили старые журналистские блокноты, где сохранились записи давних бесед с героями книги. Ведь мне действительно довелось знать большинство из них. Одних – лично, других – по наградным документам, которые по поручению обкома КПСС мне приходилось редактировать. Помогли и сотрудники музеев – областного краеведческого, Кировского городского, Тралового флота, Мурманского морского пароходства, Кольской горно-металлургической компании и другие, поделившиеся со мной не только материалами о знатных людях Заполярья, но и их фотографиями. Искренняя им благодарность за это!

Всего, как выяснилось, высшую трудовую государственную награду СССР имели 60 жителей области, из них 16 – представители рыбной промышленности, 13 – строители, 10 – работники предприятий Министерства морского транспорта, 8 – труженики цветной и черной металлургии, 5 – горно-химической отрасли, 4 – железнодорожники, 3 – сельские труженики и 1 врач. В таком порядке и помещены в этой книге рассказы о них.

Автор неставил перед собой цели написать о каждом из награжденных большой публицистический очерк. Задача была иная – "вытащить" из забытья фамилии людей, которые своим самоотверженным трудом действительно внесли большой личный вклад в социально-экономическое развитие области и многие годы служили примером для северян. Хотелось, чтобы по деталям зарисовок, а не только по биографическим данным, жители области, особенно ее ветераны, узнавали о героях труда. Насколько удалось это автору, судить читателям. Я свою задачу считаю выполненной, но не теряю надежды на то, что другие, более молодые журналисты и писатели Кольского полуострова, продолжат начатое мною дело воскрешения памяти о самых достойных людях Заполярья.

Рыбная промышленность



АБАКУМОВ

Александр Викторович,

капитан-флагман управления "Мурмансельдь"



Даже в простой рыбалке, на каком-либо затерявшемся в сопках озере, надо знать повадки рыбы. "Иначе вам удачи не видать", как поется в известной песенке. Но когда об этом заходила речь в кругу друзей-промысловиков, знаменитый мурманский капитан Александр Викторович Абакумов неизменно добавлял, что у рыбака должна быть еще и твердая промысловая выдержка.

"Море – не озеро, – говорил он. Здесь рыба мигрирует столь часто и столь неожиданно, что порой диву

даешься, куда же делась селедка, только что буквально забивавшая все ячи выставленных в море сетей".

Секреты такого поведения рыбы Абакумов узнавал не столько из учебных пособий, сколько из рассказов старых поморов, и охотно делился ими с другими промысловиками, чему мне довелось однажды быть свидетелем. Тогда на борту среднего рыболовного траулерса, которым командовал Иван Скороход, по какому-то поводу собралось несколько капитанов и старших штурманов. Разговор шел о предстоящем выходе на промысел сельди в Северной Атлантике.

"Рыбы там много, – говорил Абакумов. – Но ведь она не стоит на месте. Ее надо искать. Поморы знают, что ранней весной, например, прорвав широкую полосу холодных вод, сельдь из наших российских вод Баренцева моря бесконечными густыми стаями устремляется к берегам Норвегии. Вот тут-то и надо не зевать, иначе вернешься в порт с пустыми трюмами.

Ну а если та же селедка вдруг стала обходить ваши сети, не торопитесь искать другое место рыбалки. Даже в течение суток сельдь может неоднократно менять вертикальную миграцию. Наберитесь терпения и ждите, когда ее косяки окажутся на уровне ваших сетей..."

Был в практике Абакумова случай, когда ждать "клева" пришлось целых десять суток. Море тогда штормило, рыба в сети не шла. Но капитан чувствовал, что она в этом месте есть. И действительно, когда шторм стал стихать и рыбаки поставили сети на большую глубину, сельдь "пошла". Экипаж с лихвой восполнил то, что не смог взять за эти неудачные десять дней.

На север Александр Викторович приехал по окончании Астраханского речного техникума. Капитанскую должность получил на СРТ-4167 "Фестивальный". Дела у него шли хорошо, и вскоре Абакумов получил повышение – возглавил на промысле группу судов. Переходя на отстающие корабли, он учил экипажи разбираться в промысловой обстановке, правильно вооружать орудия лова.

Когда производственная необходимость заставила руководство "Мурмансельди" осваивать и смежные виды промысла, первым на это дело направили Абакумова. Он и стал на своем флоте первопроходцем в освоении тралового лова трески. Многие даже в его передовом экипаже не имели тогда понятия о траловом лове, но капитан не отчаялся. Терпеливо, изо дня в день занимался с подчиненными постижением нового дела. И успех пришел!

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 апреля 1963 года Александру Викторовичу Абакумову за успешную производственную и новаторскую работу было присвоено звание Героя Социалистического Труда. В последние годы перед выходом на заслуженный отдых он работал в должности заместителя начальника управления по мореплаванию, щедро делясь своим опытом с молодыми судоводителями.

АРДЕЕВ Клавдий Валерьянович,

капитан управления "Мурманельдъ"



В отечественную историю шестидесятых годов яркой строкой вписан патриотический почин знатной ткачихи Вышневолоцкого камвольного комбината Валентины Гагановой, перешедшей из передовой в одну из самых отстающих бригад предприятия, которую она сумела за короткий период времени вывести в число лучших на комбинате. Этот почин нашел поддержку не только в Вышнем Волочке, но и во многих других городах Советского Союза. Немало последователей знатной ткачихи было и среди рыбаков Северного бассейна.

Одним из первых мурманских "гагановцев" стал капитан среднего рыболовного траулера № 4202 управления "Мурманельдъ" Клавдий Валерьянович Ардеев, в начале 1959 года добровольно перешедший на отстающий, из года в год не выполнявший заданий СРТ-4239. Перестроив работу по-своему, Ардеев сумел в том же году обеспечить вылов судном 10082 центнеров рыбы, отстающий экипаж сравнялся с лучшими на флоте. В следующем году успех был закреплен, а по инициативе Ардеева развернулось соревнование за годовой вылов каждым средним рыболовным траулером не менее десяти тысяч центнеров рыбы.

Ардеев – потомственный помор. Родился он в 1924 г. в деревне Нессы на Канином Носу. С детства ходил на промысел вместе с отцом, привык к морю и полюбил его. Когда нача-

лась война, крепкого паренька из поморской деревни призвали на Северный флот. Там он прошел нелегкий путь от матроса до старшего боцмана боевого корабля. Не расстался с морем и после Победы. Окончив мореходное училище, стал работать на плавбазе "Онега", где подружился с ее капитаном В. Н. Суворовым. У него, признался он во время одной из наших встреч, перенял качества, необходимые каждому руководителю трудового коллектива – принципиальность, нетерпимость к недостаткам, вдумчивое отношение к людям. И это ему пригодилось, когда он сам стал капитаном траулера.

Организаторские способности и высокий профессионализм фронтовика не остались незамеченными. В 1967 году Ардеев как один из лучших промысловиков Северного бассейна возглавил экипаж большого морозильного траулера. Мурманчане избрали его депутатом областного Совета народных депутатов и доверили представлять интересы области во Все-союзном Центральном Совете профсоюзов СССР. Страна в те годы быстро набирала темпы экономического развития, но не успевала обеспечивать население основными продовольственными товарами. В этих условиях роль рыбной отрасли неизмеримо возросла. В решении поставленных перед нею задач особая роль отводилась Северному бассейну, богатому биоресурсами. И рыбаки Заполярья делали все зависящее от них, чтобы справиться с этой неимоверно сложной задачей.

За годы семилетки, говорится в книге "Очерки истории Мурманской организации КПСС", рыбная промышленность области увеличила добычу рыбы в 1,6 раза, выработку продукции – в полтора раза. Только в 1965 году моряки добыли почти 8 миллионов центнеров рыбы и морепродуктов. Более половины готовой продукции было выработано непосредственно на судах в море. Рыбаки, в том числе и работающие на средних рыболовных траулерах, стали круглогодично промышлять в дальних районах Северной и Западной Атлантики. Их самоотверженный труд высоко оценили партия и советское правительство. За 1959–1966 годы свыше 700 работников рыбной промышленности Кольского полуострова,

в основном рядовые труженики, были награждены орденами и медалями Советского Союза. Девятерым из них, в том числе Клавдию Валерьяновичу Ардееву, было присвоено звание Героя Социалистического Труда. В условиях нынешних рыночных отношений о таком признании важности своего труда простые труженики страны могут только мечтать. Награждать стали в основном чиновников разного ранга, коммерсантов, артистов да музыкантов. Не это ли стало одной из причин того, что отечественная рыбная промышленность оказалась на грани раз渲ла? Ведь если нет стимула к высокопроизводительному труду, нет и роста его эффективности.

ГОРОДИЛОВ

Павел Иванович,

*старший мастер по добыче рыбы
Мурманского тралового флота*



Редким трудолюбием и новаторским подходом к делу отличался в Мурманском траловом флоте старший мастер по добыче рыбы Павел Иванович Городилов. Родился он в далекой от моря деревне Городиловца Кировской области и, как многие деревенские юноши, рано познал тяжелый ручной труд. Наверное, это и заставило его, ставшего в 1940 году матросом рыболовного траулера, работа которого была ничуть не легче колхозной, искать пути ее облегчения. Уже тогда, в предвоенном сороковом году,

были внедрены на судах тралового флота первые его рационализаторские предложения.

Промыслом рыбы занимался Павел Иванович и в суровые военные годы. Не раз судно, на котором он выходил в Баренцево море, попадало под обстрел вражеской авиации, но каждый раз траулер возвращался в порт с богатым уловом. Умел его экипаж уходить от опасности. Возможно, ему еще и везло больше. Ведь в годы войны под ударами фашистских самолетов и подводных лодок погибло 32 судна мурманского рыболовного флота.

После войны Городилов стал тралмейстером прославившегося высокими уловами траулера "Киров", которым командовал опытный капитан П. И. Баев. Хорошая должность, признание коллег по работе, казалось бы, давали повод для

спокойной жизни. Но рядом были явные "невезунчики". В основном – из числа молодых рыбаков. Они нуждались в помощи более опытных специалистов. Таких, как Павел Иванович. И он решил помочь им. В 1949 году Городилов выступил инициатором соревнования тралинейстеров флота, одним из условий которого было оказание помощи лучшим специалистам начинающим мастерам по добыче рыбы.

Бюро Мурманского горкома ВКП(б) вынесло постановление о распространении его опыта на других кораблях. В соревнование вступили все тралинейстеры флота. Их примеру последовали штурманы, бригады грузчиков рыбного порта, рыбообрабочики. Так родилось в Мурманске соревнование за ускорение оборачиваемости оборотных средств, в котором участвовали 69 предприятий. В результате за год в общей сложности удалось сэкономить 23 миллиона рублей – деньги по тем временам огромные.

За годы работы на РТ "Киров" Павел Иванович внес более десяти усовершенствований трала, что дало большой экономический эффект. Стремление к изобретательству не оставило его и на новом месте – БМРТ "Хабаровск", куда он был направлен в 1958 году. И здесь только за первый год он внедрил восемь рационализаторских предложений, облегчивших труд моряков.

За успехи в работе и активную рационализаторскую деятельность П. И. Городилов был награжден медалями "За трудовое отличие" и "За трудовую доблесть". А в апреле 1963 года его удостоили высшей награды страны.

Более тридцати лет трудился Павел Иванович в трашовом флоте. Из них 24 года – старшим тралинейстером. Им подготовлены к самостоятельной практике десятки молодых специалистов, многие из которых в профессиональном мастерстве потом сравнялись со своим наставником. И это была для него самая дорогая награда. Но его не забыли на флоте и после того, как он ушел из жизни. В его честь названо одно из новых трашловских судов.

КОЗЛОВ
Василий Тихонович,
*старший мастер по добыче рыбы
 Мурманского тралового флота*



Старые мурманские капитаны, обычно возвращавшиеся с промысла с полными трюмами, не любили рассказывать о своих рыбакских секретах. Встречавшим их в порту журналистам они говорили примерно так:

— Спросите у тралмейстера. От него наша удача зависит прежде всего...

И действительно, мастер по добыче рыбы, отвечающий за состояние промыслового вооружения и умелое его использование, — фигура на любом судне всегда очень авторитетная. Заполучить лучших

из них в свой экипаж стараются все капитаны. И не случайно среди десяти тралфлотовских рыбаков, удостоенных звания Героя Социалистического Труда, трое — тралмейстера. Самым молодым из них был Василий Тихонович Козлов. Высшую награду СССР он получил в январе 1974 года.

Родился Василий Тихонович в 1932 году в селе Демкино Пензенской области. После школы был призван в армию. Служил на Севере. Здесь и остался, когда пришло время увольняться в запас. На работу устроился в Мурманский траловый флот. Путь от матроса до тралмейстера прошел за шесть лет. Так быстро по служебной лестнице в те времена продвинуться было не просто. Выделяли особенно одаренных и трудолюбивых, каким оказался и молодой человек из сухопутного пензенского села.

Жила в Василии этакая хозяйствская жилка. В совершенстве освоив все виды тралового снаряжения, он всегда старался бережно их использовать. В 1973 году это стремление вылилось в инициативу – начать соревнование тралфлотовских мастеров по добыче рыбы за максимальную экономию орудий лова. В итоге по флоту расход тралов в том году снизился наполовину и было сэкономлено более 350 тысяч рублей. По тем временам – большие деньги. А ведь соревнование тралмейстеров на этом не завершилось. Оно продолжалось вплоть до перестройки. Василий Козлов, переходя с одного траулера на другой, нередко прямо в море, щедро делился опытом с начинающими тралмейстерами.

Среди знаков трудового отличия на груди рыбака сверкают орден Трудового Красного Знамени, медаль "За доблестный труд", ведомственные награды. Благодарностям руководства флота за его самоотверженную работу не хватило места в трудовой книжке моряка: пришлось делать к ней вкладыш. Но не меньше этих наград ценил Василий Тихонович признание и уважение товарищей. Овладев в совершенстве своей профессией, он считал долгом передать богатейший опыт другим рыбакам. И это у него получилось на славу.

КОНДАКОВ

Федор Германович,

бригадир слесарей Мурманской судоверфи



Многие годы одной из лучших на Мурманской судоверфи считалась бригада слесарей, возглавляемая фронтовиком Федором Германовичем Кондаковым. На это предприятие он пришел в 1948 году, отслужив положенный срок в армии и в избытке хватив фронтовых "прелестей".

Воевал Кондаков не только отважно, но и умело, о чем свидетельствуют его боевые награды: орден Красной Звезды, медали "За боевые заслуги", "За оборону Ленинграда", "За взятие Берлина" и другие. На

верфи стал слесарем по ремонту главных судовых двигателей. Бывшему классному фрезеровщику, в довоенное время успевшему отличиться в механических мастерских Архангельского треста "Северолес", куда пришел учеником после окончания семилетки, новое дело давалось легко. Вскоре ему доверили руководство бригадой, костяк которой составили кадровые рабочие судоверфи, работавшие на ней и в военные годы. Спокойный, располагающий к себе бригадир пришелся им по душе, и они стали его опорой в организации труда и в сплочении коллектива.

Сотням двигателей продлила жизнь бригада Кондакова. И на каждый из них она давала гарантийный паспорт — свидетельство их безупречной работы. Но не только высоким качеством ремонта славилась эта бригада. Слесари и работали споро, выполняя пятидневные задания за четыре дня, что

способствовало быстрейшему завершению ремонта судов и выпуска их на промысел. Пример в труде показывал бригадир. В 1966 году к боевым наградам фронтовика прибавилась медаль за мирный труд, а спустя пять лет ему вручили орден Октябрьской Революции. В марте 1976 года он стал Героем Социалистического Труда.

Семидесятые годы для Мурманской судоверфи были периодом расцвета. Быстро обновлялись старые цеха и строились новые, внедрялись передовые методы организации ремонтных работ. Верфь, включившись в соревнование под девизом "Берег – промыслу, промысел – берегу", во многом способствовала увеличению добычи рыбы и выпуска рыбной продукции всего Северного бассейна.

Достойный вклад в это дело вносила и бригада Федора Германовича Кондакова. Девятую пятилетку она выполнила 16 июля 1974 года с выдачей 126 гарантитных паспортов на отремонтированные судовые механизмы. Это было рекордное достижение. За то же время в бригаде подготовили более двух десятков молодых рабочих, которые продолжили ее славные трудовые традиции после ухода ветеранов, в том числе и бригадира, на заслуженный отдых. Несколько его учеников в разное время также были удостоены государственных наград. Всего же на верфи только высшей награды Родины – ордена Ленина за годы советской власти удостоены 77 работников. 4 июля 1986 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за досрочное выполнение заданий очередной пятилетки и достижение высоких технико-экономических показателей и судоверфь в целом была награждена орденом Октябрьской Революции.

КОПТЯКОВ

Герман Михайлович,

боцман управления "Мурманельдъ"



Не секрет, что рыбный промысел на Мурмане еще в царское время основали выходцы из поморских селений Архангельской губернии и жители Терского побережья. Им же пришлось восстанавливать отрасль и после изгнания с Кольской земли интервентов и белогвардейцев, практически полностью разрушивших здесь рыбацкое дело.

Возрождаться отрасль начала лишь в 1921 году, когда по прямому указанию тогдашнего лидера Советской России В. И. Ленина в Норвегии были закуплены 19 моторных

ботов, значительное количество лодок, снастей, парусины.

Особенно интенсивно переселялись поморы в Мурманск в тридцатые годы прошлого века. Был среди них и Герман Коптяков, уроженец деревни Койда Мезенского района Архангельской области. Потомственный рыбак, он смолоду освоил премудрости хлопотного рыбакского дела. Отличался Герман хозяйствской хваткой, был бережлив, но не скуп, охотно делился с товарищами накопленным опытом. Так отзывался о нем известный мурманский капитан Николай Иванович Гуцкалов, хорошо знавший Коптякова.

Герман готовился стать судоводителем, но все планы его, как и тысяч других северян, перепутала война. Коптяков ушел на фронт. В составе десятой гвардейской дивизии защищал от фашистов ставшее для него родным Заполярье. В боях с немецкими егерями проявлял мужество, отвагу и присущую

всем поморам находчивость. За ратные подвиги награжден орденом Славы III степени, несколькими медалями.

Через год после Победы Коптяков вернулся к нелегкому рыбакскому труду. Время было тяжелое, и от мечты выучиться на судоводителя Герману пришлось отказаться. Он стал боцманом.

Говорят, какой на судне боцман, такой там и порядок. Коптяков держал его чуть ли не идеальным. Особенно на траулере "Пингвин", где проработал более десяти лет. Многим товарищам помог он тогда утвердиться в звании рыбака. И когда в "Мурмансельди" решался вопрос, какое из судов управления направить на освоение круглогодичного лова сельди в открытом океане, выбор пал на экипаж "Пингвина", отличавшегося стабильно успешной работой в прибрежных районах промысла. И с этой задачей рыбаки справились. Затем, последовав примеру моряков траулера "Орочен", взявшись обязательство выловить за год 10 тысяч центнеров рыбы при плановом задании 5 тысяч, тоже добились цели. Всего же по управлению за годы пятой пятилетки добыча сельди возросла в восемь раз! Мурманские промысловики на много опередили партнеров по соревнованию – рыбаков Прибалтики. Но на достигнутом не остановились. И в последующие годы объемы добычи морепродуктов у них постоянно росли. За достигнутые успехи многие труженики моря были отмечены государственными наградами. За высокие трудовые достижения боцмана Коптякова наградили орденами "Знак Почета" и Трудового Красного Знамени.

В те годы на флоте существовала добная традиция: самые опытные специалисты выходили в море и, пересаживаясь с одного траулера на другой, прямо на промысле передавали свой опыт товарищам по профессии. Не раз такие рейсы были и у боцмана Коптякова. В 1971 году за большой личный вклад в развитие рыбной промышленности и подготовку высокопрофессиональных кадров Герман Михайлович был удостоен звания Героя Социалистического Труда. Но и после этого он еще долгое время работал в "Мурмансельди", прочно удерживая позиции лучшего боцмана управления.

МАКЛАКОВ

Андрей Яковлевич,

капитан Мурманского тралового флота



Старейшим представителем капитанов поморской школы в траловом флоте по праву считался Андрей Яковлевич Маклаков, проработавший на флоте более сорока лет. Родился он в 1906 году в деревне Солза Архангельской области. Пятнадцатилетним пацаном поступил учеником в сетевязальные мастерские, только что открывшиеся в областном центре. Уже имевший навыки вязки сетей в домашних условиях, Андрей быстро освоился и на новом месте, до тонкостей изучив орудия лова. Его

руками — а в мастерской тогда еще преобладал ручной труд — были изготовлены сотни тралов для промысловых судов. Кстати, и сетевязами в большинстве своем были временно прикомандированные к мастерской штурманы и тралмейстеры с рыболовных судов. Среди них мастерством отличался Иван Николаевич Демидов, тот самый, именем которого была позднее названа богатая рыбой промысловая банка, открытая им в Баренцевом море. У него-то и учился новому делу юный Андрей Маклаков.

Поморские корни тянули парня на рыболовные корабли, в море. И он стал матросом на маленьком траулере "Пинагор", где и прошел первую школу рыбакского мастерства, попутно знакомясь со штурманским делом. Вскоре Маклаков стал здесь тралмейстером, а потом и штурманом. Знание и опыт помогли молодому специалисту увидеть недостатки в кон-

структурции судовых орудий лова. Он сконструировал новый трал, который в предвоенные годы с успехом использовали промысловики не только Северного бассейна, но и Прибалтики, Дальнего Востока.

В годы войны Андрей Яковлевич служил на боевых кораблях. Сперва – боцманом, а потом ему доверили командование сторожевым катером. За успешное выполнение боевых заданий он был награжден орденом Красного Знамени.

Отгремели бои, и Маклаков вернулся в ставший для него родным траловый флот. В первый мирный рейс Андрей Яковлевич пошел на траулере "Полярный", штурманом. И здесь ему пригодился командирский опыт. Особенно в работе с людьми. Это способствовало быстрому продвижению его по служебной "лесенке". Он быстро вырос до капитана траулера. Ему везло. Судно всегда приходило в порт с полным грузом. За Андреем Яковлевичем закрепилась довоенная слава удачливого промыслового капитана.

В 1954 году моряки тралового флота стали делать так называемые скоростные рейсы. Это позволило добыть за год дополнительно свыше 30 тысяч центнеров рыбы. Внес в этот сверхплановый улов свой вклад и экипаж капитана Маклакова. Но он не ограничился этим. Зная, каким большим спросом пользуются у мурманчан свежая треска и другие ценные породы морских рыб, Андрей Яковлевич ввел в практику флота свежьевые рейсы. Опыт Маклакова и других удачливых капитанов был обобщен и распространен среди всех экипажей. Мне довелось видеть в каюте одного из тралфлотовских судоводителей целую серию печатных изданий, вышедших в свет под рубрикой "Опыт новаторов производства" и "Библиотека моряка тралового флота". Хозяин брошюр признался, что часто заглядывает в них, сверяя свою работу с опытом передовиков. И это помогало ему добиваться успеха в работе.

Интересно, что опыт экипажа траулера "Симферополь", которым в свое время командовал Маклаков, обобщил даже областной комитет партии, рекомендовав распространить его

на всех судах флота. В постановлении бюро обкома КПСС подчеркивалось, что капитан и судовая партийная организация "умело направляли работу профсоюзной и комсомольской организаций, обеспечивали правильную расстановку своих сил и заботились о технической учебе моряков". И это вполне соответствовало действительности. Новаторский дух не покидал старого промысловика до последних дней работы на флоте.

Так, Маклаков, будучи капитаном траулера "Треска", ввел такое новшество. Пока стандартный трал находился в воде, запасной силами палубной команды переоборудовали по схеме капитана с расчетом на работу в конкретном районе промысла. Как правило, второй трал оказывался уловистее, и экипаж досрочно справлялся с рейсовыми заданиями.

Высокие уловы "работали" на авторитет капитана Маклакова. Однако он не таил своих секретов от других. Несколько раз Андрей Яковлевич переходил на отстающие суда и выводил их в число лучших. За большие производственные успехи в апреле 1963 года ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда. А вскоре мурманчане избрали его депутатом Верховного Совета РСФСР. И депутатские обязанности старый рыбак выполнял с присущей ему обстоятельностью и добросовестностью. Имя "Капитан Маклаков" выведено на борту одного из траулеров Мурманского тралового флота.

МОШНИКОВ Константин Матвеевич,

*старший мастер по добыче рыбы
Мурманского тралового флота*



Свыше трех десятилетий насчитывает морской стаж Героя Социалистического Труда Константина Матвеевича Мошникова – старшего мастера по добыче рыбы Мурманского тралового флота. Но прежде, чем стать рыбаком, он успел исколесить немало морей Мирового океана, будучи матросом на одном из экспедиционных судов Академии наук СССР. Ему довелось побывать даже в Антарктиде в составе первой Антарктической экспедиции прославленного советского ученого Михаила Сомова.

Вскоре после того памятного похода к ледовому матерiku Мошников сменил место работы и стал рыбаком. Природное трудолюбие, тяга к знаниям помогли ему быстро освоиться в новом коллективе, стать мастером по добыче рыбы. Он в совершенстве изучил устройство всех видов тралов, используемых на рыбакских судах Северного бассейна, умело руководил постановкой их в районах промысла. Капитаны траулеров считали за честь иметь в экипаже такого мастера своего дела. Не обходили его и наградами. Одним из первых в траловом флоте Константин Матвеевич получил знак “Отличник социалистического соревнования рыбной промышленности СССР”. Вскоре к нему добавились Почетная грамота Минрыбхоза СССР, другие ведомственные награды.

Первая половина шестидесятых годов минувшего века ознаменовалась бурным развитием и ростом всего промыслового флота Заполярья. На глазах происходило невиданное техническое перевооружение всего рыболовного хозяйства, в первую очередь его основы – рыболовных судов. Большой личный вклад в решение этой задачи вносили ведущие тралмейстеры, в число которых входил и К. М. Мошников. Обновление флота продолжалось и в следующем десятилетии. Так что спрос на опытнейших специалистов промыслового дела оставался большой. И они не таили своих секретов, охотно делились накопленным опытом с молодыми рыбмастерами. Константин Матвеевич был одним из самых активных участников этого дела. Новая высокая награда ждать не заставила. В апреле 1971 года ему присвоили звание Героя Социалистического Труда. И после этого Мошников еще несколько лет плодотворно трудился в траловом флоте, передавая свой опыт молодым морякам.

ОРЛИКОВА Валентина Яковлевна,

капитан Мурманского трашового флота



Морская работа всегда была чисто мужской. Было время, когда вообще присутствие женщины на борту считалось признаком надвигающейся беды. Поэтому понятно удивление бывалых мурманских рыбаков, когда они узнали, что капитаном большого рефрижераторного траулера "Николай Островский" трашового флота назначили Валентину Орликовой, работавшую до этого в аппарате Министерства рыбного хозяйства СССР.

Многие из них, не стесняясь, говорили:

– Не бабское это дело. Загубит судно...

Самые суеверные даже предлагали начальнику флота отменить это назначение. Но приказ о новом капитане остался в силе. Флотское руководство знало о женщине-капитане гораздо больше, чем другие трашотовцы, и оказывало ей всяческую поддержку.

Родилась Валентина Яковлевна в 1915 году в Забайкалье. После школы училась во Владивостокском вечернем рабочем техникуме на судоводительском отделении и одновременно работала подручной судосборщика на местном судостроительном заводе. Как ей удалось поступить на судоводительское отделение, так никто и не узнал. Но, видимо, столь сильным было ее желание, что в приемной комиссии пошли ей навстречу.

После техникума Валентина переехала в Ленинград. Устроилась на работу чертежницей, а потом – разметчицей

на местном судостроительном заводе. Мечту же свою не забывала. Пробилась-таки и на судоводительский факультет Ленинградского института водного транспорта. Получив столь желанный диплом, плавала третьим, вторым штурманом, старшим помощником капитана на вспомогательных судах Балтийского пароходства.

В годы войны Орликова, накопившая солидный опыт судовождения, участвовала в обороне Ленинграда. Ей не раз доводилось бывать и в районе боев, доставляя туда оружие и боеприпасы, а на обратном пути - вывозить раненых бойцов и командиров Красной Армии. Но как только закончилась война, Валентина Яковлевна отправилась снова на Дальний Восток. Устроилась по своей специальности в китобойную флотилию, где проявила себя с самой лучшей стороны.

В 1953 году она вынуждена была перейти на работу в управление флота Министерства рыбного хозяйства СССР, но при первой же возможности снова вернулась в море. На сей раз - на Север. Приехав в 1955 году в Мурманск, приняла под свое командование тралфлотовский рефрижераторный траулер "Николай Островский".

Ей было нелегко соревноваться с бывальными северными капитанами, но не было случая, чтобы ее судно вернулось с промысла с невыполненным заданием. С трудовыми успехами пришло и признание рыбаков. С женщиной-капитаном, справлявшейся с делом лучше многих ее коллег, стали советоваться даже опытные промысловики. Мне не раз доводилось слышать добрые отзывы об Орликовой от таких уважаемых и авторитетных в траловом флоте капитанов, как С. И. Карпенко, Н. Д. Полукаров и Г. А. Войнов, первыми на флоте удостоенных почетного звания "Лучший по профессии".

В те годы рыбаки Мурманска активно осваивали дальние районы промысла. Вместе с другими судами там вела лов рыбы и команда капитана Орликовой, ставшей к тому времени капитаном БМРТ "Новиков-Прибой". В 1970 году рыбаки Мурмана впервые перешагнули 10-миллионный рубеж по добыче и выловили сверх годового плана 133 тысячи

центнеров рыбы. Был в этом успехе и вклад экипажа траулера, руководимого первой на Севере женщиной-капитаном.

За достижение высоких производственных показателей многие промысловики были удостоены высоких государственных наград. Валентине Яковлевне Орликовой присвоили звание Героя Социалистического Труда.

Последние годы жизни Орликова провела в Москве. Но в Мурманске и сейчас помнят о ней. Ее именем названа одна из улиц областного центра. В память о женщине-капитане на этой улице установлена мемориальная доска.

ПЕТРОВ
Виктор Данилович,
капитан управления "Мурмансельдь"



С детских лет жизнь еще одного мурманчанина – Героя Социалистического Труда была связана с морем. Уроженец города Махачкала Республики Дагестан, Виктор Данилович Петров вырос на Каспии. Очень любил, когда отец – потомственный рыбак, брал его с собой на промысел. Эти походы и зародили в нем мечту стать моряком. Осуществить ее, как ни странно, помогла война. В 1943 году, когда Виктору не было еще и 18 лет, его призвали в армию.

Служить довелось сначала в учебном отряде подводного плавания, потом – на подводных лодках. Не раз он участвовал в боевых походах. За добровольное выполнение воинского долга получил и первые государственные награды. Вернулся домой лишь спустя пять лет после Победы над гитлеровской Германией. И сразу пошел учиться. В 1953 году успешно закончил организованные в Баку курсы штурманов малого плавания, а спустя два года – еще и ленинградские курсы штурманов дальнего плавания, по окончании которых получил направление в управление "Мурмансельдь", где вскоре стал капитаном среднего рыболовного траулера.

В те годы капитанам в силу сложившихся обстоятельств часто приходилось переходить с одного судна на другое: так требовала производственная необходимость. Надолго Петров

задержался на СРТ "Юнона", который вывел в число лучших на флоте.

По натуре человек общественно активный, Виктор Данилович даже при всей своей занятости и частых выходах в море находил возможность и для выполнения других поручений. Он был депутатом Мурманского городского и областного советов народных депутатов, неоднократно избирался членом партийного комитета флота, обкома КПСС, областного комитета профсоюза работников рыбной промышленности – всюду отстаивая интересы тружеников отрасли. Самоотверженная работа и активная общественная деятельность капитана Петрова получили достойную оценку. 7 июля 1966 года ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Виктору Даниловичу предложили престижную должность на берегу, в управлении главка "Севрыба", однако он остался верен своей мечте. И после награды еще долго ходил капитаном в море. Ушел на заслуженный отдых только тогда, когда стало подводить здоровье. Он был уверен, что его экипаж сохранит лидерство среди однотипных судов и при новом капитане. Так и получилось.

ПОПОВ

Василий Александрович,

старший механик Мурманского тралового флота



В шестидесятые годы прошлого века среди тралфлотовских рыбаков ходили легенды о старшем механике траулера "Сванетия" Василии Александровиче Попове. К какому бы забарахлившему судовому механизму ни приложил он руки, тот начинал работать как часы. А механизмов, облегчавших труд промысловиков, на судах хватало и в те годы — лебедки, разного рода насосы, рыбомучные установки... Всех и не перечтешь. На "Сванетии" до прихода на судно Попова они работали из рук вон плохо. И пришлось новому механику все переделывать на свой лад. Конечно же, вместе с судовыми специалистами, для которых эта работа стала своеобразной школой передового опыта. А когда все сделали, сами удивились: каждая плановая партия рыбного сырья стала обрабатываться на час быстрее.

Прослышав о механике — мастере на все руки, к нему в помощники стали проситься члены машинных команд других траулеров. Попов не отказывал им. И вскоре на флоте заговорили о нем, как о лучшем наставнике и учителе специалистов механико-судовой службы.

Интересно, что трудовую биографию Василий Попов начал на предприятии, не имеющем отношения к морю, хотя и расположенному в краю древних поморов. Он родился в 1921 году в деревне Комешник Шенкурского района Архангельской области. Когда подрос, стал работать на местном

целлюлозно-сульфатном заводе. Оттуда ушел на фронт. Воевать пришлось в разных местах, в том числе и в Заполярье. Попов пять раз был ранен, но всегда возвращался в строй. На фронте стал коммунистом. Был награжден орденом Красной звезды и медалью "За оборону Советского Заполярья", с Севером после Победы и решил связать свою дальнейшую судьбу.

С детства тянуло Василия к механизмам. И когда ему по возвращении с фронта предложили пойти на курсы судовых машинистов, он с удовольствием согласился. Выучившись, ходил в море на ледокольных и транспортных судах, одновременно ведя активную партийно-политическую работу. В 1952 году ему предложили должность помполита на одном из судов тралового флота. Василий Александрович согласился. Но вскоре понял, что это не его призвание. Просил перевести в машинную команду. И ему пошли навстречу, назначив сразу старшим механиком траулера "Соловецкий". Судно работало хорошо, устойчиво. Его экипаж ставили в пример. И вдруг стармех попросился со своего передового траулера на отстающий "Воткинск".

Стараниями опытного механика и на этом судне все механизмы быстро были приведены в образцовый порядок. Часть ремонтных работ экипаж стал делать своими силами, что гарантировало хорошее качество ремонта и давало возможность сэкономить время стоянки в порту. Не чурался Попов и знакомства с опытом других механиков. На одном из судов увидел так называемое плавающее кольцо, позволяющее снизить расход пара, и тут же запасся чертежами, чтобы при первом удобном случае внедрить новинку на своем траулере. Более того, помог внедрить новшество еще на четырех однотипных судах.

Когда в апреле 1963 года Василию Александровичу Попову присвоили звание Героя Социалистического Труда, никто на флоте не удивился. Моряки понимали: награду он действительно заслужил.

РЕШЕТОВ

Прокопий Прокопьевич,

капитан Мурманского тралового флота



Прокопий Решетов входит в когорту тех промысловиков, благодаря которым росла слава рыбного Мурмана еще в довоенные годы.

Родился он в 1918 году в деревне Белогорье Рослятинского района Вологодской области. Окончив сельскую школу, поехал в Мурманск учиться на моряка. Поступил в морской техникум, как раньше называлась мурманская средняя мореходка. Вместе с дипломом судоводителя по окончании учебы получил направление на поисковый траулер "Семга". Однако в море хо-

дить пришлось не долго: Прокопия призвали в армию. Стал он сигнальщиком на одном из эсминцев Северного флота, где и застала его война.

Судьба благоволила к молодому моряку. Хоть он не раз принимал участие в боевых операциях, вернулся с войны живым и невредимым. Снова стал ходить в море, но уже на буксируемых судах вспомогательного флота. В 1956 году набравшегося морского опыта фронтовика пригласили в траловый флот, доверив командование траулером "Засольщик". Его судно не устанавливало рекордов добычи рыбы, но работало стабильно, успешно справляясь с заданиями. И это сыграло свою роль, когда в 1961 году руководство флота подбирало капитана для нового судна – большого морозильного траулера "Добролюбов". Выбор пал на Решетова.

Уже в первых рейсах Прокопий Прокопьевич убедился, что на судах такого типа можно добывать значительно больше рыбы, чем предусматривалось проектным заданием. И промысловое оборудование БМРТ, и его энергетическая установка, как выяснилось, спроектированы с большим запасом мощности. Использовать этот резерв капитан считал своей первой обязанностью. И стал готовить к этому экипаж.

Когда же убедился, что команда поддерживает его и готова начать борьбу за повышение эффективности работы, предложил экипажу начать соревнование за ежегодный вылов не менее ста тысяч центнеров рыбы. Обязательство было выполнено, а у моряков "Добролюбова" появились последователи. Так на флоте зародилось принесшее замечательные плоды соревнование "стотысячников". Многие рыбаки за выдающиеся успехи были награждены орденами и медалями Советского Союза, а капитану Решетову Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 апреля 1966 года присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Высокая награда не вскружила голову промысловику. В том же году он выступил с новой инициативой - соревноваться за выпуск самой дешевой в стране рыбной продукции. Слово опять подкрепил конкретным делом. В первый же год из 130 тысяч центнеров общего улова его экипаж изготовил 80 тысяч центнеров готовой продукции. Это было рекордное достижение, писала тогда "Полярная правда".

Несмотря на занятость на судне, Прокопий Прокопьевич находил время и для общественной деятельности. Он был депутатом Верховного Совета СССР, избирался делегатом XXIII съезда КПСС, в полную меру используя новые полномочия для решения острых рыбакских проблем не только Северного бассейна, но и других рыбных районов страны. Его всегда волновали вопросы взаимодействия со смежниками. Он видел, что неоправданно много времени уходит в порту на разгрузку судна и подготовку к очередному рейсу. Чтобы хоть как-то снизить остроту этой проблемы, экипаж "Добролюбова" стал заключать разовые договоры о сотрудничестве

с бригадами портовых рабочих. Это позволяло сократить стоянку и дольше находиться на промысле, оборачиваясь в конце концов добычей дополнительных тонн рыбы. Но в масштабах всей отрасли внедрить такое соревнование удалось лишь после того, как им в плотную занялись руководители главка "Севрыба", обком профсоюза, партийные комитеты флотов. Договор о соревновании смежников, получивший название "Договор двенадцати", был подписан только в январе 1975 года. Он помог поднять эффективность работы всех мурманских флотов.

ТЕЛОВ Прокопий Федорович, капитан Мурманского трашового флота



Поморские корни Прокопия Федоровича Телова определили выбор им профессии. Он стал моряком.

Родился Прокопий в деревне Кянда Архангельской области в 1912 году. Как и многие в ту пору, жили Теловы бедно. Чтобы помочь семье, он в шестнадцать лет пошел на заработки в город. Работал сперва на Онежском лесозаводе, а через полгода сумел устроиться матросом на буксир "Понота". Здесь платили больше, но семье и этого не хватало. От речников деревенский парнишка нередко слышал о морских промыслах на Мурмане, где, сказывали, живут рыбаки припеваючи. И Прокопий решил попытать свое счастье на новом месте.

В Мурманск он приехал в 1932 году. Действительно, кадры на рыбном промысле были нужны. И Телова охотно приняли матросом на паровой траулер "Большевик" трашового флота. Новичок с интересом вникал в промысловое дело, был очень старательным. Это понравилось капитану, и он дал парню рекомендацию для учебы на штурмана в местном учебно-курсовом комбинате. По окончании курсов Прокопий прошел стажировку на более современном траулере, а потом для него начались самостоятельные вахты. До самой войны ходил он ловить рыбу в Баренцево море, набираясь опыта. Довелось ему и повоевать. А как закончилась война, вернулся

в траловый флот. Был вторым штурманом, старшим помощником капитана и капитаном траулера "Полярный". Его манили океанские дали, но без диплома капитана дальнего плавания это было недостижимо. И Прокопий Федорович снова пошел учиться. На сей раз на специальные курсы для практиков, созданные при мореходном училище. Вместе с заветным дипломом об окончании курсов он получил и новое назначение – капитаном большого морозильного рыболовного траулера "Салтыков-Щедрин".

К началу шестидесятых годов мурманские рыбаки не плохо освоили районы промысла в Северо-Западной Атлантике, куда так стремился Телов. От базы флота эти районы далеко, поэтому важно было так организовать работу рыбаков, чтобы они находились на промысле как можно дольше, передавая уловы на плавучие базы и частично перерабатывая на судовых рыбобарниках. Экипажу "Салтыкова-Щедрина" удача сопутствовала с первого же дальнего рейса. Судно сделали опорно-показательным, и оно стало своеобразной плавучей школой передового опыта, в которой прошли обучение многие мурманские рыбаки. Экипаж первым на флоте заслужил звание коллектива коммунистического труда. Несколько моряков, в том числе и капитан Телов, были отмечены государственными наградами.

Особенно хорошо промысловики Мурмана проявили себя в первые годы семилетки 1959–1965 годов. В 1962-м они выступили инициаторами Всесоюзного соревнования за досрочное выполнение плана. Несмотря на сложную промысловую обстановку в тот год было добыто 5665 тысяч центнеров рыбы. Такого высокого вылова не достигали за все предыдущие годы работы. При этом резко увеличился выпуск готовой продукции непосредственно на борту траулеров. А лучшим среди тралфлотовских БМРТ был признан "Салтыков-Щедрин". Среди его экипажа появились новые орденоносцы, а капитан П. Ф. Телов в 1963 году был удостоен звания Героя Социалистического Труда.

После выхода на пенсию Прокопий Федорович обосновался в городе Умань Черкасской области. Однако при первой же возможности приезжал в Мурманск. И каждый раз выкраивал время для встреч с молодыми рыбаками, делился с ними своим богатым опытом. Не удивительно, что и сейчас его тепло вспоминают в траловом флоте, которому он отдал лучшие годы трудовой жизни.

ШАНЬКОВ

Иван Тимофеевич,

капитан Мурманского тралового флота



Так уж устроена жизнь рыбацких капитанов, что за десятилетия работы в этой престижной должности каждому из них приходилось ходить в море на разных судах. Не был исключением и Иван Тимофеевич Шаньков. С его именем связаны трудовые успехи экипажей больших морозильных рыболовных траулеров "Витебск", "Гоголь", производственного рефрижераторного траулеров "Апатит" и еще нескольких тралфлотовских судов. Но прежде, чем стать признанным промысловиком, ему пришлось пройти довольно тернистый и долгий путь.

Родился Иван Тимофеевич в деревне Каменка Гомельской области. Как и тысячи его земляков, он на себе испытал все "прелести" немецкой оккупации. Даже школу-семилетку ему пришлось заканчивать уже после того, как гитлеровских захватчиков прогнали с советской земли. Это открыло деревенскому пареньку путь к продолжению учебы, и он поступил в Клайпедский речной техникум. Потом было Клайпедское мореходное училище, по окончании которого Шаньков получил направление на работу в Мурманск.

Штурманскую науку на практике постигал на траулере-угольщике, где за три года прошел путь от третьего помощника капитана до старпома. В 1956 году получил повышение – был назначен старшим помощником капитана на боль-

шой морозильный рыболовный траулер "Витебск". Это было официальным признанием его профессиональной подготовки. И не удивительно, что молодой старпом уже через четыре года стал капитаном. Ему доверили в числе первых на Северном бассейне осваивать промысел новым для мурманских рыбаков разноглубинным тралом. С поставленной задачей экипаж под его руководством справился успешно.

Вскоре Шанькова перевели на БМРТ "Гоголь", считавшийся одним из лучших в траловом флоте. И при новом капитане его экипаж оставался лидером соревнования. В 1965 году команда "Гоголя" выловила 123 тысячи центнеров рыбы. Из нее изготовили 84 тысячи центнеров высококачественной рыбной продукции. Это было рекордное достижение. Экипаж отметили государственными и ведомственными наградами, а сам траулер первым из кораблей тралового флота удостоился ордена Трудового Красного Знамени.

Раскрывая секреты своих успехов, Иван Тимофеевич в одном из номеров "Полярной правды" писал: "Я веду корабль средним ходом и прослушиваю по приборам море. Уловив эхо косяка, прохожу над рыбой, "записываю" ее, отхожу на расстояние, необходимое для спуска трала точно на центр косяка, и только тогда отдаю команду — "Трал — за борт!". Рыбе в таких условиях путь один — в рыбацкие снасти."

Конечно, это лишь малая часть той кропотливой повседневной работы в море, которую приходится выполнять капитану, чтобы обеспечить успех промысла. Были у него и другие "секреты", которыми он охотно делился с другими моряками.

Был случай. Судно Шанькова вместе с калининградским БМРТ-311 вело промысел в проливе Ла-Манш. У него что ни траление, то полный трал, а у калининградцев — пусто. Те попросили Шанькова о помощи. Капитан направил к ним своего старшего мастера по добыче рыбы Д. Уманского. Неделю работал тот с калининградскими рыбаками, помог настроить трал. И у них пошло дело!

В 1966 году Иван Тимофеевич за успехи в труде получил высшую награду Советского Союза, а вместе с наградой – новое назначение – капитаном-директором на производственный рефрижераторный траулер "Апатит". Под его руководством и это судно вышло в лидеры соревнования траулфлотовцев, достигнув самых высоких показателей в использовании рыбы-сырца в пищевых целях.

Имя Ивана Шанькова носит одно из траулфлотовских судов.

ШАЙТАНОВ Дмитрий Иванович,

капитан Мурманского тралового флота



Поморскую рыбацкую школу прошел и знатный мурманский капитан Дмитрий Иванович Шайтанов.

Родился он в 1907 году в деревне Малошуйка Онежского района Архангельской области. С ранних лет ему пришлось самому зарабатывать себе на хлеб: сперва — пастушонком в родной деревне, а когда подрос и окреп — сплавщиком леса и матросом на рыболовных судах, занимавшихся промыслом в Белом море. Жизнь не только закалила его в суровых испытаниях, но и помогла выбрать профессию, которая оказалась его призванием. Он стал моряком.

В Мурманске Дмитрий Шайтанов впервые оказался в 1932 году. Имевшего к тому времени уже солидный морской стаж паренька охотно приняли на работу в траловый флот. Здесь прошел он все ступени профессионального роста от матроса до капитана.

Наиболее успешными для Шайтанова были пятидесятые и шестидесятые годы, когда он уже возглавлял экипажи рыболовных судов. Выбирать траулеры не приходилось: шел туда, куда направляло руководство. Но любое судно он быстро выводил в передовые. А когда в стране началось гагановское движение, сам стал просить о переводе в отстающие экипажи. Впервые это случилось в 1959 году, когда Дмитрий Иванович добровольно перешел со своего передового судна "Шексна" на

безнадежно отстающий рыболовный траулер "Поллукс" и уже через пару рейсов сумел вывести его в число успешно работающих. А в 1961 году Шайтанов взялся за самый невезучий в траловом флоте траулер "Сириус". Даже его друзья сомневались тогда в успехе задуманного Дмитрием Ивановичем, но он не отступил. Никогда не боявшийся трудностей капитан сумел и на новом месте настроить людей на победу. И успех пришел!

За выдающиеся достижения в трудовой деятельности в апреле 1963 года Указом Президиума Верховного Совета СССР ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина.

Потом были годы работы на траулере "Перекоп", экипаж которого все это время оставался в числе лучших на флоте. Накопленным опытом Дмитрий Иванович охотно делился с молодыми коллегами. Не отвернулся от тралфлотовских проблем и после того, как пришло время уйти на заслуженный отдых. Его часто можно было видеть на рыболовных судах, которые возвращались с промысла или готовились выйти в море. Старый рыбак жил интересами коллектива, и делал все, что мог, для его благополучия. Таким он и остался в памяти тралфлотовцев.

ШЕРОНКИН Михаил Васильевич,

бригадир слесарей Мурманской судоверфи



Не только судоремонтники, но и старые рыбаки Мурманска до сих пор добром вспоминают бригадира слесарей Мурманской судоверфи Михаила Васильевича Шеронкина. Рассказывая о нем, бывший генеральный директор предприятия Борис Дмитриевич Иванов сказал мне:

— Редкого таланта и трудолюбия человек. Бывало, все другие бригады отказываются выполнить задание, так как оно не вписывалось в профиль работы верфи и считалось невыполнимым, а он брался. И справлялся с ним на удивление сослуживцев.

Не менее лестно отзывался о Михаиле Васильевиче и главный инженер Евгений Алексеевич Коренский. Приведу лишь одно из его высказываний, опубликованное в книге о Мурманской судоверфи: "Очень яркая личность. Таких людей очень мало. В ремонтной ситуации ориентировался моментально, всю большую бригаду держал в кулаке. Иногда и кувалдой замахнется, ежели что. Толстенький, вроде бы неповоротливый, а в любую дыру залезет. Добродушный, но и жесткий. Если кто-то придет с похмелья или выпивши, — это все, могила. Но зато люди у него всегда хорошо зарабатывали, он заботился об этом очень тщательно".

Особых секретов успеха у бригады не было. Михаил Васильевич просто лучше других умел сконцентрировать свое внимание не только на работе, но и на подготовке к ней. Если

что не получалось у подчиненных, он тут же брался за дело сам. Личный пример был самым действенным методом управления коллективом и отношения к делу.

Конечно, помогал бригадиру, особенно в последние годы его работы на судоверфи, огромный жизненный и трудовой опыт. Еще в 1937 году Михаил, тогда семнадцатилетний подросток, начал слесарничать на Навашинской судоверфи Горьковской области, где котельщиком работал его отец. А когда отца послали строить завод на Дальнем Востоке, уехал с ним. Оттуда Миша ушел и на фронт.

После войны Шеронкин оказался в Мурманске. Более четверти века ремонтировал рыболовные суда на Мурманской судоверфи. С 1953 года до выхода на пенсию возглавлял бригаду слесарей слипо-докового цеха. Под его началом было четыре десятка крепких мужчин. Заслужить их доверие и уважение было непросто, но и это Шеронкину удалось. А выполнять им приходилось довольно сложные работы – ремонт винтов и рулевых устройств, забортной аппаратуры, донных и других приборов, от исправности и надежности которых зависел успех рыбаков на промысле.

Добросовестный труд бригадира был оценен по достоинству. Одним из первых на судоверфи в послевоенное время он был награжден орденом Ленина. А в апреле 1971 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Михаил Васильевич был удостоен звания Героя Социалистического труда.

Надо сказать, что Шеронкин успешно сочетал ударный труд с активной общественной работой. Он был депутатом Мурманского горсовета нескольких созывов.

Строительная отрасль



АЛТЫННИКОВ Александр Федорович,

*бригадир проходчиков Кировского участка
треста "Шахтспецстрой"*



*"На плато Расвумчорр
не приходит весна,
На плато Расвумчорр
все снега да снега,
Все зима да зима, да ветров кутерьма"...*

Эти слова из песни Юрия Визбора знает, наверное, каждый взрослый житель Кольского полуострова. Они очень точно дают представление о месте, где в начале шестидесятых годов минувшего века строился самый крупный в мире высокогорный рудник "Центральный" комбината "Апатит". И в таких условиях приходилось годами

работать бригаде проходчиков Александра Федоровича Алтынникова Кировского участка треста "Шахтспецстрой". Вести не простую, а уникальнейшую проходку четырех "колодцев" почти 600-метровой глубины, диаметром шесть метров каждый. По трем из них планировалось спускать вниз, к подножию горы, добываемую на ее вершине руду, а четвертый предназначался для доставки грузов и прокладки электрических кабелей для питания объектов будущего рудника.

Мне довелось побывать на этой стройке в самом ее начале, когда только один рудоспуск был пробит до отметки 500 метров. Я оказался первым из журналистов, приехавшим специально к шахтоспецстроевцам, писать о которых почему-то не разрешала цензура. Приехал, не согласовав с ней своих

намерений. Когда бригадир узнал об этом, то сразу сказал:

— Не тратьте зря время — все равно вашу заметку в газету не пропустят...

Долго Алтынников отказывался объяснять причину запрета, но все же поведал ее журналисту. Работа в столь глубоких "колодцах" сродни катарге. Со стенок стволов, хотя они и обшиты защитной металлической сеткой, все время выпадают подмытые грунтовыми водами камешки. А ведь там, на глубине, чуть ли не по пояс в воде трудятся люди...

В наш разговор включился начальник участка, на свой страх и риск разрешивший спустить корреспондента "Полярки" в самый глубокий из стволов. И вот мы вместе с Алтынниковым в огромной бадье опускаемся в дышащую холодом кромешную тьму. Спускаемся долго: люди работали уже на пятисотметровой отметке. Оказавшись на дне "колодца", выбрались к ним. Бадью тут же с помощью электронасоса наполнили водой и отправили наверх. Обсохшее дно высутило забитые деревянными пробками шпурсы. Работавшие там двое проходчиков сразу включили отбойные молотки и стали бурить новые отверстия: надо было заканчивать подготовку к очередному взрыву скальной породы. Когда же бадья наконец-то вернулась, все мы стояли уже по колено в воде...

Прав оказался Алтынников. Мой репортаж действительно не появился в газете: цензоры усмотрели в нем очернение советской действительности... Пришлось ограничиться общими словами да описанием экзотических мест плато Расвумчорр, в том числе дороги на него.

А жизнь шла своим чередом. По-прежнему велась там проходкаrudоспусков. Долго работать в таких условиях смогли немногие. Остались самые крепкие. Как их бригадир, как звеньевые Виктор Дьяконицын, Валентин Яковлев и Вячеслав Рудаков. 27 мая 1964 годаrudоспуск под номером два наконец-то соединился с капитальной штолней, пробитой в толще горы у ее подножия.

Проходка таких стволов была выполнена впервые в практике отечественного и зарубежного шахтостроения. Вот цифры, свидетельствующие об объемах проделанной проходчиками работы только на этом стволе: вынуто 15 тысяч кубометров скальной породы, бригада смонтировала, а затем сняла 24 тысячи квадратных метров крепежной металлической сетки. Объем откаченной при этом из ствола грунтовой воды подсчитать было невозможно. Проходчики потом шутили:

– Ее хватит на озеро средних размеров...

Самых стойких из них наградили орденами и медалями. Бригадиру Алтынникову в марте 1965 года было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Вот уж действительно: по заслугам и честь. Но о том, какой ценой досталась эта трудовая победа, в годы советской власти газеты так и не смогли рассказать.

К сожалению, мои связи с Алтынниковым потерялись еще до распада СССР. Говорили, что он вернулся на свою малую родину — хутор Кубатино Суджанского района Курской области.

БРЮХАНОВ

Анастасий Степанович,

бригадир комплексной бригады треста "Кольстрой"



Путь к профессиональному мастерству Анастасий Брюханов, как и многие его сверстники послевоенной поры, начинал в мастерских фабрично-заводского училища, где он намеревался получить профессию плотника. Но время было тогда тяжелое, фэзэушники больше занимались подсобными работами, чем учились. И когда после такой учебы пришел на стройку, как признавался он сам, "топора в руках не умел держать как следует". Мастерство пришло после нескольких лет работы на стройках Мончегорска. Сперва был простым рабочим, потом – звеневым. А когда в совершенстве освоил все плотницкие работы, назначили его бригадиром.

Мало найдется в Мончегорске объектов, где бы не отлилась бригада Брюханова. Ей довелось строить Дворец культуры металлургов, участвовать в возведении трех цехов комбината "Североникель", нескольких электроподстанций и десятков жилых домов. И на всех она сдавала работы с оценкой только на "хорошо" и "отлично".

"Творчество – характерная особенность в работе этого человека", – говорил мне тогдашний управляющий трестом "Кольстрой" Н. Ф. Клементьев. На каждом из строящихся объектов Брюханов вносил существенные поправки в предложенную специалистами схему работы, находил пути удешевления строительства при сохранении высокого качества. Этому учит и подчиненных.

Много было у него учеников, и всех Анастасий Степанович, как говорится, вывел в люди, сделал мастерами своего дела. Особенно гордился Павлом Колпаковым и Юрием Удодовым. Ребята попались смекалистые, трудолюбивые. Оба жадно тянулись к знаниям. И бригадир щедро делился с ними своим опытом. Учил их прежде всего уважать свой труд, и сам перенял у подручных немало. Ту же тягу к знаниям, например. Хоть и был он не намного старше подшefных, сумел "переломить" себя, и вслед за ними пошел учиться. Сперва – в вечернюю школу, а потом – и в техникум. Ему предлагали возглавить участок, но он остался в своей бригаде. Зато оба его любимых ученика заметно поднялись по служебной лестнице. Юрий Удодов стал мастером, а Павел Колпаков – прорабом.

О размахе работ бригады Брюханова можно судить по результатам хотя бы одного 1965 года. Его коллектив тогда смонтировал и передал смежникам фундаменты трех восьмидесятиквартирных домов, настлал полы в восьми однотипных домах и в новой большой школе. "С таким объемом работ не каждая бригада могла справиться – это по силам лишь подлинным мастерам", – говорил управляющий трестом.

Анастасия Степановича уважали не только в бригаде, но и во всем тресте. Уважали за мастерство, трудолюбие, отзывчивость и готовность прийти на помощь товарищам. Людям было легко с таким человеком, как и ему с ними... Наверно, и это учитывали руководители "Кольстроя", выдвигая кандидатуру Брюханова на высшую награду страны.

ГЕРАСИМЕНКО Виктор Иванович,

*машинист экскаватора управления
"Севгидрострой"*



По-разному люди находят свое призвание. Виктор Иванович Герасименко, например, прежде чем стать классным экскаваторщиком, выучился на слесаря в фабрично-заводском училище. Получив специальность, работал в Карелии на строительстве гидроэлектростанции — слесарем по ремонту оборудования. Там впервые увидел экскаватор и загорелся желанием освоить эту технику. Сперва — самостоятельно, по учебнику, потом — на специальных курсах. Там же, в Карелии, приобрел и опыт работы экскаваторщиком.

Когда пустили Карельскую ГЭС, часть строителей направили на помощь коллективу, занятому на сооружении мощной Волгоградской гидроэлектростанции. Но в 1951 году на Кольском полуострове началось строительство Ковдинского каскада ГЭС, и специалистов, имеющих опыт работы в условиях Севера, попросили вернуться сюда. В числе добровольцев оказался и Виктор Иванович Герасименко. Как он сам признался, здесь-то и началась его настоящая биография строителя.

На заполярную стройку, учитывая ее большую значимость для всего Кольского полуострова, правительство направило лучшие по тем временам строительные машины и механизмы, в том числе и шагающий экскаватор. В освоении новой

техники отличился Герасименко. Ему и доверили вынуть первый кубометр скального грунта из котлованов Иовской и Кумской ГЭС каскада. А когда подошла пора передавать котлованы смежникам, последний кубометр грунта из них опять-таки доверили вынуть экипажу Виктора Ивановича. Это было признанием не только высочайшего его профессионального мастерства, но и наградой за доблестный труд.

Первую станцию Ковдинского каскада – Княжегубскую – построили меньше чем за четыре года. Это было рекордное по тем временам достижение. Накопленный опыт и трудовой энтузиазм строителей пригодились на сооружении других ГЭС каскада – Иовской и Кумской. Обе были введены намного раньше планового срока. Причем вторую из них построили всего за двадцать месяцев. В этот успех внес большой личный вклад и экипаж экскаватора Виктора Герасименко, признанный лучшим в управлении. За досрочное сооружение и ввод в эксплуатацию каскада Ковдинских ГЭС, а также за внедрение новой техники 150 наиболее отличившихся рабочих и инженерно-технических работников "Севгидростроя" получили государственные награды. Высшую из них – орден Ленина и золотую звезду Героя вручили Виктору Ивановичу Герасименко.

Кочевая жизнь гидростроителя Герасименко на этом не закончилась. Вместе с коллегами по работе он перебрался на реку Воронью, где началось сооружение новой гидроэлектростанции. И здесь его опыт и мастерство способствовали успешной работе всего коллектива управления. Первая ГЭС Серебрянского каскада вступила в строй на месяц раньше намеченного срока.

ЕГОРОВ Вячеслав Константинович, *управляющий трестом "Апатитстрой"*



"Среди тех северян, кто оставил после себя добрую память ныне живущим, несомненно, и Вячеслав Константинович Егоров, заслуженный строитель РСФСР, возглавлявший более четырнадцати лет один из самых крупных в стране строительно-монтажных трестов "Апатитстрой", — говорится в предисловии к книге "Призвание — строитель", написанном мурманским губернатором Юрием Евдокимовым. — Он принял трест весной 1962 года далеко не в лучшем виде, а задачи предстояло решать поистине грандиозные. В Хибинах началиось строительство самых крупных в мире горно-промышленных объектов — рудника "Центральный" и второй апатито-нефелиновой обогатительной фабрики комбината "Апатит". Одновременно строился новый город, названный позднее по имени минерала, давшего ему жизнь — Апатиты".

Вячеслав Константинович Егоров родился в 1928 году в городе Мосальск Смоленской области. После окончания Московского металлургического техникума, а затем Ленинградского горного института, получив специальность горного инженера-строителя, посвятил свою жизнь работе на Крайнем Севере. Он участвовал в сооружении Ловозерского и Оленегорского горно-обогатительных комбинатов, в расширении и реконструкции Кандалакшского алюминиевого завода. Но

главным детищем его трудовой жизни была Всесоюзная ударная комсомольская стройка в Хибинах.

— Он умело выстроил систему своих взаимоотношений с подчиненными, исключающую всякую легковесность, не говоря уже о панибратстве, сочетающую высокую требовательность с умением не быть придирчивым, но всегда готовым оказать им помощь в сложных жизненных ситуациях. К тому же досконально знал строительное дело и умел всегда выделить главное при решении вопросов, будь то профессионально-строительные, экономические или социально-бытовые, — вспоминает бывший его заместитель Евгений Федорович Сухин. — Его любили и уважали не только рядовые строители, но и руководители подразделений треста. Не в последнюю очередь — за личный пример отношения к делу.

На работу Егоров обычно приходил к восьми утра. В конторе треста к этому времени на утреннее совещание собирались все начальники управлений и служб. Подводились итоги минувшего дня, анализировались причины срыва графика, если такие случались, уточнялись очередные суточные задания. После оперативки все разъезжались по своим рабочим местам, а управляющий — на главные пусковые объекты, чтобы не только проверить достоверность отчетов начальников управлений, но и узнать настроение людей. Ведь от этого во многом зависел успех дела.

Мне, работавшему тогда руководителем выездной редакции "Полярной правды" на ударной стройке, не раз приходилось сопровождать его на объектах. Я видел, с каким вниманием он выслушивал рабочих во время этих встреч. И если что-то обещал им, обязательно выполнял. Особенно внимательно относился к предложениям по улучшению условий труда и роста его производительности. Отбирал самые дельные и настойчиво добивался их реализации. Благодаря ему в Новом городе, как тогда назывались Апатиты, появился Дворец культуры, санаторий-профилакторий, первоклассные поликлиники и детские сады, база отдыха в живописном

местечке на берегу озера Имандра. Большинство из этих объектов не предусматривались пусковым комплексом первой очереди, а потому и не финансировались из государственного бюджета. Как и где находились средства для этих строек, кроме самого управляющего и заказчика – директора комбината "Апатит" Георгия Александровича Голованова не знал никто. Главное было в том, что люди видели постоянную заботу о них руководства стройки. И старались, в свою очередь, работать лучше, производительнее.

За годы руководства "Апатитстроем" Егоров создал крепкую команду единомышленников и хороших организаторов. Не случайно двое его учеников – Виктор Новиков и Валентин Виноградов выросли до руководителей "Главмурманскстроя".

При Егорове "Апатитстрой" стал лучшим трестом Минтяжстроя СССР и получил за достигнутые успехи орден Ленина. Родина высоко оценила и заслуги управляющего: он стал Героем Социалистического Труда. Государственными наградами были отмечены и сотни тружеников треста.

КАЛАЦКИЙ Михаил Николаевич,

*бригадир комплексной комсомольско-молодежной
бригады треста "Апатитстрой"*



В Указе Президиума Верховного Совета СССР от 20 июня 1984 года о присвоении Михаилу Калацкому звания Героя Социалистического Труда действительно полностью названа его должность – бригадир комплексной комсомольско-молодежной бригады Кировского строительно-монтажного управления треста "Апатитстрой". Высшей награды Родины он удостоен "за выдающиеся производственные достижения при строительстве новых мощностей в производственном объединении "Апатит". Там

мы впервые и познакомились с ним в далеком уже 1963 году.

Тогда в бригаде Калацкого были только каменщики, и возводили они стены первой очереди главного корпуса АНОФ-2. Сам бригадир с подвесных лесов вместе с несколькими рабочими вел кладку. Спускаться вниз для разговора с корреспондентом "Полярной правды" не захотел. Предложил подняться к нему наверх, что и пришлось сделать, дабы не сорвать выполнение редакционного задания. Рассказывал мне Михаил о делах бригады, не отрываясь от работы, и это не было показным. Надо было спешить с возведением стен, чтобы обеспечить фронт работы смежникам, вот и старались каменщики.

Неожиданно бригадир оторвался от дела и предложил:

– Знаешь что? Приходи вечером ко мне домой, там и поговорим обо всем подробнее.

Так началось наше знакомство, переросшее позже в крепкую мужскую дружбу. Но в тот вечер беседовать мне пришлось не с ним одним: Михаил пригласил на встречу еще и двух своих звеньевых.

В парткоме треста, рекомендую встретиться с Калацким, говорили о нем как об очень ответственном коммунисте, знающем свое дело строителю, очень авторитетном и ответственном руководителе. Таким он оказался и на самом деле.

Родился Михаил Николаевич в 1934 году. В четырнадцать лет в силу сложившихся обстоятельств, не доучившись даже в семилетке, пошел работать. В “Апатитстрое” – с 1948 года. Став профессиональным строителем, понял, что без прочных знаний больших успехов в труде не добиться, и пошел учиться. Закончил вечернюю среднюю школу, потом – техникум. Его назначили прорабом, а затем и начальником участка. С обязанностями справлялся весьма успешно, но вернулся в свою бригаду, доведя ее численность до 70 человек. Стала она комплексной, молодежной. И Михаилу пришлось помогать молодым рабочим осваивать мастерство, передавать им то, что сам перенял в свое время от наставников. Учить довелось и собственного сына, который, отслужив в армии, пришел в отцовский коллектив.

На счету бригады Калацкого десятки промышленных комплексов и объектов социально-бытового и культурного назначения. Среди них Дворец культуры в Апатитах, животноводческий комплекс в поселке Титан, десятки жилых домов, объекты второй и третьей обогатительных фабрик объединения “Апатит” и многое другое.

Как-то в доверительном разговоре за чашкой чая Михаил Николаевич рассказал мне услышанную где-то притчу о строителях. Когда двоих из них спросили, чем они заняты, первый ответил: “Веду кирпичную кладку”. Второй, подумав, сказал: “Храм строю. И будет он памятником мне...”

– Вот и я хочу не просто укладывать кирпичи, а строить свой храм, – завершил рассказ Калацкий.

Произнес он эти слова с таким чувством, что стало ясно: именно в этом видит он смысл своей жизни.

Создать коллектив единомышленников не просто. Одним из путей достижения этой цели Михаил увидел в родившемся на стройках Заполярья методе бригадного подряда. Съездил к первопроходцам нового дела – бригадиру В. П. Серикову и его напарнику инженеру И. Ф. Шупа-Дуброве, выяснил детали и решил попробовать внедрить подряд у себя. Не сразу получилось. Но он первым в “Апатитстрое” внедрил этот метод и на промышленных, и на жилищных объектах.

Михаил Николаевич активность и добросовестность проявлял во всем, в том числе и при выполнении общественных обязанностей. Был он членом ВЦСПС, Мурманского обкома КПСС и трестовского постройкома. Не раз избирался делегатом профсоюзных съездов страны. И не было случая, чтобы приехал из столицы с пустыми руками. Обязательно привезет новинки специальной литературы и сувениры для друзей по работе. Да такие, что угодит в самый раз.

Таким он и оставался до конца своих дней – заботливым, мудрым, отзывчивым, добрым, но в то же время и очень требовательным и к себе, и к своим подчиненным.

КУРМАХИН
Николай Степанович,
машинист экскаватора треста
"Спецстроймеханизация"



Так уж случилось, что в газетных материалах о строительстве АНОФ-2, высокогорного рудника "Центральный" и других промышленных и гражданских объектов кировско-апатитского района чаще всего рассказывалось о каменщиках, бетонщиках, плотниках, арматурщиках и отделочниках — они были на виду и более доступны для журналистов. И незаслуженно забывались те, кто, собственно, начинал и завершал все объекты — бульдозеристы, экскаваторщики, трактористы. А ведь и среди них были подлинные мастера своего дела, настоящие стахановцы.

Взять, хотя бы, машиниста экскаватора Николая Курмахина. Трудовую деятельность на Всесоюзной ударной комсомольской стройке АНОФ-2 комбината "Апатит" он начал в июне 1960 года в качестве помощника машиниста экскаватора треста "Севэкскавация" (был тогда и такой трест). Участвовал в сооружении жилья в поселке Коашва и одноименного рудника, третьей обогатительной фабрики, очистных сооружений Кировска и других важных объектов. Как участвовал — убедительно свидетельствуют награды механизатора. Курмахин — кавалер ордена Трудового Красного Знамени, двух орденов Ленина, ему присвоено звание Героя Социалистического Труда. И при таких-то

наградах он был, по сути, обойден вниманием журналистов...

— Да я не в обиде на прессу. — отвечал Николай товарищам, пристававшим к нему с расспросами. — По крайней мере, от дела не отвлекают...

А дело для него всегда было главным в жизни. Любил человек работать с душой, так, чтобы труд приносил радость. За это, а также за доброту и душевность характера уважали его в коллективе. Ну и наградами не обходили.

В те годы молодые строители быстро набирались опыта. Не удивительно, что вскоре Николая Курмахина из помощников перевели в машинисты экскаватора. Более того, доверили работу на самом сложном участке — готовить котлован под главный корпус АНОФ-2.

Отрыть гигантский котлован было не так-то просто. Грунт оказался тяжелым для маломощных машин, которыми располагал тогда трест “Севэкскавация”, к тому же донимали грунтовые воды. Но люди работали, преодолевая трудности, ибо каждый понимал, насколько важна АНОФ-2 для страны. “И это не красивые слова, — пишет Курмахин в недавно увидевшей свет книге о строителях Хибин. — Мы добровольно соглашались на сверхурочную работу, а иногда трудились и по две смены подряд”.

Курмахин считает, что его личная судьба сложилась очень удачно. Гордится, что внес свой достойный вклад в развитие комбината “Апатит”, строительство города Апатиты. След на Кольской земле он оставил действительно заметный.

МАКОВЕЕВ Александр Федорович, бригадир треста "Мурманрыбстрой"



Большинство мурманчан наверняка не знают, что была в нашем городе строительная организация с таким названием, и что одному из ее работников — бригадиru комплексной бригады Александру Федоровичу Маковееву выпала честь стать первым в Мурманской области строителем — Героем Социалистического Труда. Высшей награды Родины он был удостоен в 1958 году.

Это было время начала массовой застройки Мурманска. Новые многоэтажные дома возводились на пустырях в центре города. Один из них — на углу улицы Самойловой, строила бригада Маковеева, лучшая в ту пору в областном центре.

Добрая слава об этом коллективе родилась еще в тридцатых годах минувшего века, когда в стране развернулось стахановское движение. Тысячи простых тружеников — строители, металлурги, железнодорожники, рыбаки, судоремонтники Заполярья — следуя примеру знатного донбасского шахтера Алексея Стаханова, на своих рабочих местах показывали образцы неслыханной до этого производительности труда. Александр Маковеев, например, в один из рабочих дней за смену уложил в стену строящегося здания пять тысяч кирпичей! Это было рекордное достижение мурманских строителей, чуть ли не в десять раз превышающее обычное задание каменщика. Своим опытом Александр Федорович поделился с коллегами по профессии, и это помогло ускорить дела на всех тогдашних мурманских стройках.

Сам Маковеев профессии каменщика учился у опытнейшего мастера кирпичной кладки Александра Цирина, в подручные к которому поступил, приехав в Мурманск в 1930 году из архангельской деревни в поисках работы. Было ему тогда всего семнадцать лет. Но под началом наставника парень быстро освоил азы профессии, а потом принялся вникать и в тонкости дела. Цирин это заметил, и стал всячески поощрять подучного, развивать его тягу к знаниям, мастерству.

Когда началась война, Александр Федорович, как и большинство мурманских мужчин, ушел на фронт. Ему повезло остаться живым. Вернулся он в Мурманск с орденом Красной Звезды и несколькими медалями на груди. Снова пошел на стройку, возглавив бригаду. А когда в 1962 году в городе появился современный домостроительный комбинат, перешел на работу туда – бригадиром монтажников.

Учившийся строительному делу у Маковеева фронтовик Николай Иванович Поталицын, ставший впоследствии тоже бригадиром и главным его соперником в монтаже крупнопанельных домов, рассказывал мне, что его наставник не жалел ни сил, ни времени на учебу помощников.

– Подойдет, бывало, ко мне и наблюдает, как беру кирпич, как укладываю его, как зачищаю раствор на стенке. Потом тихонько станет рядом и говорит: "Попробуй-ка вот так..." И покажет, как именно. Вроде, совсем, как я сам делал, но, оказывается, и легче, и сноровистее. Так бывало и на монтаже панелей...

Как-то бригада Маковеева смонтировала на Новом плато коробку 60-квартирного дома за 18 дней. Это был рекорд для мурманских домостроителей. Поталицын решил улучшить его. Подготовил площадку, договорился с водителями панелевозов, крановщиками и организовал, как и Маковеев, трехсменную работу. Коробка дома было возведена за 16 дней! Волей случая мне досталась квартира именно в этом доме. Должен признаться, что ни у меня, ни у соседей замечаний к качеству выполненных на совесть работ не возникло.

Кстати, первым с рекордом тогда поздравил Поталицына Александр Федорович Маковеев.

МОМОТ
Николай Ефимович,
начальник "Главмурманскстроя"



Непререкаемым авторитетом среди строителей Заполярья пользовался Николай Ефимович Момот. Прораб, начальник участка, секретарь парткома треста "Мурманскжилстрой", заведующий отделом строительства обкома КПСС, начальник "Главмурманскстроя" — таковы основные этапы его деятельности на Кольской земле.

Судьба свела меня с Николаем Ефимовичем в далеком уже 1957 году, на строительстве второго ходильного завода Мурманского рыбокомбината. Он, тогда прораб "Севзапэлектромонтажа", занимался

монтажом электрооборудования и системы автоматического контроля за уровнем аммиака в морозильных установках, а я, тогда техник-электрик по наладке автоматов этого завода, принимал от него смонтированное оборудование. Проектанты выбрали далеко не лучший вариант автоматических устройств, и нам приходилось на ходу искать способы повышения надежности приборов контроля. Не сразу, но нам удалось сделать то, что не сумели предусмотреть авторы проекта. Завод былпущен в эксплуатацию в назначенный срок.

Лишь несколько месяцев довелось мне тогда обслуживать заводское электрооборудование. Подошел мой срок призыва в армию, и наши с Момотом пути надолго разошлись. Судьба свела нас снова, когда я стал работать в "Полярной правде", освещая на ее страницах жизнь строителей Заполярья. Нико-

лай Ефимович к тому времени достиг уже довольно высокого поста, став секретарем парткома треста "Мурманскжилстрой". Давняя дружба с партийным лидером мурманских строителей, вскоре возглавившим отдел строительства обкома КПСС, помогла мне быстро войти в курс их дел, стать своим человеком на объектах, возводимых коллективами строительных организаций области. Общим делом мы занимались до самого его перевода в Москву.

Партийная работа научила Момота общаться с людьми, мыслить по-государственному, не отступать в достижении цели. Большую часть рабочего времени он проводил непосредственно на объектах, общаясь с простыми рабочими, мастерами, прорабами. Знал по имени практически всех бригадиров. И его все на стройках знали.

Николай Ефимович постоянно отслеживал новшества, внедряемые в других областях страны, поддерживал и местных новаторов. По его инициативе был создан областной Совет бригадиров, на заседаниях которого лучшие производственники делились с коллегами опытом, вносили конкретные предложения по улучшению дел на стройках. С его подачи на многих важных объектах Мурманска была внедрена высокоэффективная система организации труда "Супер", позволившая бригадам работать точно по сетевому графику. Он поддержал и инициативу бригады Владислава Серикова, первой в стране внедрившей бригадный подряд в промышленном строительстве. А когда оправдавший себя подрядный метод стали внедрять и в других отраслях народного хозяйства, возглавил областной Совет содействия внедрению бригадного подряда. Он настоял и на том, чтобы в состав этого Совета ввели представителя единственной в ту пору областной ежедневной газеты "Полярная правда". Естественно, выбор пал на человека, которого он знал и с которым сотрудничал не один год.

Организаторские способности Н. Е. Момота по достоинству оценили и в обкоме КПСС, и в Минтжжстрое СССР, назначив его руководителем "Главмурманскстроя". Работая на этом

посту, он внес большой личный вклад в реконструкцию таких индустриальных гигантов, как комбинаты "Апатит", "Североникель", Кольская атомная электростанция, Мурманский морской торговый порт, Оленегорский и Ковдорский горно-обогатительные комбинаты. За заслуги в развитии строительной отрасли Заполярья Николаю Ефимовичу было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Не было в Мурманской области ни одного строящегося объекта, где бы не побывал этот человек. Он жил интересами строителей и делал все от него зависящее, чтобы жилось и работалось им легче. Когда не хватало властных полномочий, использовал для этого другие возможности, как член обкома КПСС и как депутат областного Совета. Напористо отстаивал интересы области и в столичных ведомствах, чему мне не раз довелось быть свидетелем.

Последние годы жизни Момот работал в Москве, но связи с областью не терял. А бывая по делам в Мурманске, как и в прежние годы, обязательно навещал одну или несколько бригад. Люди ценили это внимание. И не случайно уже после смерти Николая Ефимовича его имя по их просьбе присвоили мурманскому производственно-техническому училищу, готовящему для города строителей, а на здании бывшего "Главмурманскстроя" в его честь установили памятную доску.

Честь действительно по заслугам.

ПРИХОДЬКО Екатерина Петровна,

*бригадир монтеров пути треста
"Кандалакштрансстрой"*



"Не мы судьбу выбираем – она нас", – такими словами ответила на мой вопрос бригадир монтеров пути треста "Кандалакштрансстрой" Екатерина Петровна Приходько, когда спросил однажды, почему она, воспитатель детского сада, столь резко сменила сугубо женскую профессию на тяжелую мужскую.

Встретились мы еще до того, как Катя стала Героем Социалистического Труда. Ее бригада только что завершила прокладку второго пути на участке южнее станции Кандалакша. Как было принято в то время, по случаю сдачи объекта

строители устроили небольшое торжество. Редактор "Полярной правды", где я тогда работал, поручил мне дать с места события "хороший лирический репортаж". Но при виде женщин в грубых спецовках и резиновых сапогах все мысли о "лирике" из моей головы улетучились. Тем более, что особой радости на лицах будущих героинь по случаю торжества не было видно. Для них закончился очередной этап нудной повседневной работы, а впереди ее было еще непочатый край. Уже завтра они опять должны были браться за ломы, лопаты да еще за кувалды – главные их инструменты, хотя самые тяжелые и трудоемкие работы все же выполнялись с помощью машин и вспомогательных механизмов.

Разговорить бригадира удалось с немалым трудом. Оказалось, на Севере она не так давно. Приехала сюда вместе

с семьей в 1957 году из села Спасское Сосницкого района Черниговской области. В пятнадцать лет пошла работать в колхоз. Председатель пожалел девчонку и вместо работы на ферме отправил на курсы воспитателей детских садов. Закончив их, Катя отработала по специальности в родном селе целых семнадцать лет. Завела семью. Но деревенская жизнь не заладилась, и Приходько вместе с семьей поехала в Заполярье на поиски счастья.

По специальности работы не нашлось, и она пошла туда, где нуждались в крепких руках молодой еще женщины и неплохо платили за труд, а последнее для нее в ту пору было особенно важно. Стала недавняя воспитательница простой путевой рабочей. Правда, опыт работы с детьми пригодился и здесь. Ее вскоре назначили старшой в бригаде из 28 человек. И все — женщины. Но она сумела найти с ними общий язык, проявляя о каждой почти материнскую заботу.

Тяжелое это дело — прокладка новых железнодорожных путей. От станции к станции долгими месяцами идут путепроводы, а за ними, как в сказке, появляются стальные нити рельсов, обновленные станционные площадки. Делали все подруги Екатерины Петровны с чисто женской аккуратностью, на совесть. Бригадир старалась быть первой во всех начинаниях. В 1966 году за самоотверженный труд ее наградили орденом "Знак Почета". Через пять лет Екатерина Петровна Приходько первой в тресте была удостоена высшей награды страны — ордена Ленина и золотой звезды Героя Социалистического Труда.

САФРОНОВ Александр Яковлевич,

*бригадир комплексной бригады треста
"Мурманскжилстрой"*



Богата на таланты поморская архангельская земля! Из шести десятков Героев Социалистического Труда Мурманской области десять – выходцы из поморов. Среди них и Почетный гражданин Мурманска, бывший руководитель комплексной бригады треста "Мурманскжилстрой" Александр Яковлевич Сафронов.

Родился он в 1923 году в деревне Жаравинская Верхнетоимского района Архангельской области. После учебы в школе ФЗО получил специальность плотника. Работал на стройках областного центра. А когда началась война, ушел на фронт.

Воевать Александру Яковлевичу пришлось на Карельском фронте. Он – участник знаменитой Петсамо-Киркенесской операции Красной Армии, закончившейся полным разгромом гитлеровских захватчиков и изгнанием их с Кольской земли. Сафронов был в числе тех, кому поручили штурмовать одну из самых укрепленных высот – Малый Кариквайвиш, участвовать в освобождении древней русской Печенгской земли. Не думал тогда фронтовик, что ему придется жить и работать в этих краях. Но жизнь сложилась так, что в 1957 году он приехал сюда с семьей. Три года работал плотником на бондарном заводе, потом перешел на стройку. В тресте "Мурманскжилстрой" ему поручили возглавить сперва плотницкую, а затем и комплексную бригаду, состоящую в основном из

совсем еще молодых ребят – выпускников мурманского строительного профтехучилища. Для них он стал не только руководителем, но и наставником, по-отцовски требовательным, но справедливым. Не только между собой, но и обращаясь к нему за советом, называли ребята Сафонова "Дядя Саша". И в этом сказывалась их благодарность наставнику за науку и душевное отношение к подчиненным.

Так уж сложилось, что и мне, тогда молодому сотруднику областной газеты "Полярная правда", пришлось пройти школу Сафонова. Как-то разговорились мы с ним по душам – о родстве наших профессий. Александр Яковлевич сказал, что для строителя и для журналиста недопустим брак в работе. Слишком тяжелыми для людей могут быть его последствия. Газетчикам же, настаивал он, надо бы хоть на уровне начинающего специалиста знать то, о чем собирается написать. И вдруг предложил: "А хочешь, я тебя плотницкому делу научу?". Получив согласие, назначил время первого "урока" и место встречи. Несколько месяцев, хотя и урывками, продолжались наши занятия. Когда же он убедился, что его необычный ученик "созрел" для серьезного дела, то подарил мне набор плотницких инструментов и сказал:

– Не получится в газете, приходи в нашу бригаду: примем!

Чемоданчик тот с плотницким инструментом и сейчас не залеживается в кладовке. Уроки Сафонова, а позднее еще двух знатных мурманских бригадиров – Евгения Ивановича Раннева из "Мурманскмостроя" и Николая Павловича Прокорова из "Севгидростроя" помогли мне своими руками построить дачный домик. А строители области стали главными героями большинства моих публикаций в "Полярной правде".

Я не случайно привел этот пример. Люди, подобные Александру Яковлевичу Сафонову, щедры на помощь. Эти качества проявились в нем особенно заметно в годы его депутатства в Верховном Совете РСФСР. Да и после выхода на пенсию Сафонов не сидел без дела. Он стал мастером произ-

водственного обучения в одном из мурманских ПТУ. Его ученики и сейчас еще трудятся на северных стройках, тепло вспоминая дядю Сашу.

Человек, на себе испытавший ужасы войны, Сафонов до последних дней своей жизни вел большую миротворческую работу. Он был бессменным членом областного комитета защиты мира и членом бюро областного отделения российского Фонда мира, не раз достойно представляя наш город и область в соседних скандинавских странах.

СЕРИКОВ

Владислав Пахомович,

*бригадир комплексной бригады треста
"Печенганикельстрой"*



Имя этого человека в семидесятые годы прошлого века знала вся страна. И не удивительно. Владислав Пахомович первым в Советском Союзе, работая на стройках города Заполярного, внедрил бригадный подряд. Сперва — на сооружении кинотеатра, а потом и на промышленных объектах. Его опыт перенимали тысячи строителей российских областей, Украины, Белоруссии, других тогда еще братских республик единого государства под названием СССР, благодаря чему удавалось вводить точно в срок и даже досрочно многие важнейшие промышленные комплексы.

Суть нового метода заключалась в том, что не чиновники из управления, а непосредственно бригада брала на себя ответственность не только за темпы работы и качество, но и за расходование денежных средств, правильное использование материалов, механизмов и техники, заключив соответствующий договор с руководством управления. По сути, бригада полностью отвечала за судьбу возводимого объекта. Это было рискованное дело, но — основанное на хозяйственном расчете — представляло для строителей прямой интерес работать быстро, с высоким качеством и экономно.

Прочно усвоив это, ребята из бригады Серикова стали вдумчиво, по-хозяйски подходить к решению не только

больших, но и мелких, незначительных на первый взгляд вопросов, ввела строжайший учет материалов и средств. Особенно это проявилось при возведении в Мурманске комбината хлебопродуктов и Южной котельной. Недоброкачественные железобетонные изделия и кирпич стали отправлять обратно поставщикам, поскольку они могли привести к браку в работе. А ведь его не скроешь от проверяющих — придется устранять, тратя на это драгоценное время. Доски для опалубки использовали многократно, применяли в большом объеме экономически выгодную дерево-металлическую опалубку. При этом двухсменный мощный бульдозер С-100 заменили односменным ДТ-54. Отказалась бригада от компрессоров и даже от башенного крана, когда были сделаны основные работы. Зато дала простор для малой механизации. И что особенно важно, почти все новшества, внедренные за время эксперимента, были не подсказаны сверху, а поданы самими рабочими. Иван Козлов, Валерий Кузнецов, Николай Вилякин, Анатолий Жаринов, Татьяна Гражданкина и другие члены трудового коллектива почувствовали себя не просто исполнителями работы, а ответственными за ее результаты. Творческое начало стало преобладать в отношении строителей к делу. Можно с уверенностью сказать, что подряд поднял бригаду на небывалую высоту.

Но Сериков понимал, что силами одних строителей объект к вводу в эксплуатацию не подготовишь. Ведь в его корпусах должна появиться "начинка" — технологическое оборудование. Значит, надо в орбиту подряда вводить и смежников — монтажные бригады, снабженцев, транспортников, да и будущих эксплуатационников. Тут-то и пришла на помощь комиссия содействия внедрению бригадного подряда, созданная при областном комитете КПСС. Возглавили ее секретарь обкома Сергей Иванович Мудров и тогдашний заведующий отделом строительства ОК КПСС Н. Е. Момот. В составе комиссии были представители "Главмурманскстроя", облсовпрофа, монтажных организаций и даже "Полярной правды" — областной (единственной в ту пору) газеты

Кольского полуострова, взявшей шефство над строительством подрядных объектов. Все спорные вопросы решались на оперативных заседаниях этой комиссии.

Мне, как члену комиссии, приходилось бывать на всех ее заседаниях. Обсуждались вопросы довольно бурно, поскольку каждый участник стройки старался здесь, а не на объекте, отстаивать свои позиции. Но больше всех горячился Владислав Пахомович Сериков. Человек смелой мысли и поиска, он едва ли не на каждое заседание приходил с новыми, порой неожиданными предложениями. Правда, не всегда учитывая интересы смежников. Отстаивал свое мнение упорно, но принятное коллективно решение выполнял беспрекословно, даже если оно и не отвечало его задумке. Главным для Серикова все же были интересы общего дела.

Как-то в откровенной беседе Владислав Пахомович признался мне, что его характер закалился еще в юности. Во время войны он, пятнадцатилетний подросток, оказался в Сталинграде. Вместе с другими сверстниками работал на оборонном заводе. Его восхищали мужество и стойкость защитников города. Хотелось быть похожим на них. И это стремление Сериков пронес через всю свою жизнь. Став в апреле 1966 года Героем Социалистического Труда, он не загордился. Наоборот, с еще большим упорством добивался внедрения новых, более прогрессивных методов строительства. Сперва – в области, а позднее – и в масштабах страны, перейдя на работу в Минтяжстрой. Многие его мурманские ученики и последователи стали орденоносцами, а Михаил Гуня, бывший звеньевой сериковской бригады, получивший орден Ленина за строительство Ждановского ГОКа, уже на новом месте работы – в Ленинградской области, как и его учитель, был удостоен звания Героя Социалистического Труда.

ТЕРЕХОВ Аркадий Яковлевич, *бригадир арматурщиков треста "Апатитстрой"*



В шестидесятые годы минувшего века лучшим в Минтяжстрое СССР считался трест "Апатитстрой". А в самом тресте лучшим среди рядовых строителей называли бригадира арматурщиков Аркадия Терехова. И нет ничего удивительного в том, что именно он стал первым в тресте Героем Социалистического Труда. Высшую награду Родины он получил в 1965 году. И было ему тогда всего 35 лет.

Приехал Терехов на Север после службы в армии в 1953 году по комсомольской путевке. Знал, что будет работать в тресте "Апатитстрой", но по какой специальности — не имел понятия. Родился и вырос Аркадий в Новгородской области, там началась и его рабочая биография. Правда, очень далеко от строительного дела. Первую трудовую школу деревенский паренек прошел в рыбакской артели. В Кировске же ему предложили сразу несколько специальностей. Особенно большой спрос был на арматурщиков. И Терехов решил избрать эту профессию.

В то время шла реконструкция первой апатито-нефелиновой обогатительной фабрики комбината "Апатит". Там и начал недавний воин осваивать строительную специальность. Учеником он оказался прилежным и вдумчивым, так что в "подмастерьях" не засиделся. Вскоре ему доверили руководство звеном, а потом — и бригадой, большинство рабочих

которой составляли приехавшие на север по вербовке такие же молодые уроженцы средней полосы России. Заработки были низкие, поэтому приезжие не задерживались в бригаде. Чтобы закрепить людей в коллективе, пробудить интерес к достижению высоких результатов, надо было найти необычный выход. Аркадий Яковлевич, посоветовавшись с техническими специалистами, предложил изменить существовавший порядок ведения работ. По его инициативе, на площадке рядом с местом, где трудилась бригада, стали готовить укрупненные металлоконструкции, чтобы потом устанавливать арматуру не отдельными стержнями, а целыми блоками, при помощи башенного крана. Это помогало сэкономить время на монтаже и быстрее давать смежникам возможность заливать конструкцию бетоном. Производительность бригады резко возросла, а вместе с ней поднялись и заработки. Люди почувствовали вкус к работе и уже не рвались уходить в поисках более доходных мест.

Шло время. На комбинате началось строительство новой обогатительной фабрики – АНОФ-2. Бригаду Терехова перевели на новую стройплощадку. Арматурщики сооружали фундаменты под галереи между главным корпусом будущей фабрики и корпусами дробления, под сами корпуса и другие объекты гигантской стройки.

"Это было время хотя и трудное, но настрой у людей был боевой, приходилось и нам в бригаде думать головой, как бы ускорить темпы работы, – пишет Терехов в книге воспоминаний ветеранов "Апатитстроя". – Инициативу, хозяйствский подход к делу проявляли практически все мои товарищи по бригаде. И это помогло пустить фабрику в заданный срок".

На стройке было немало людей, достойных высшей награды Родины, но выбор пал на Терехова.

– Это было для меня полной неожиданностью, – признается Аркадий Яковлевич. – Но получить звание – это полдела, а вот быть Героем труда очень сложно, это надо постоянно доказывать своим трудом. Я до самого ухода на

заслуженный отдых помнил об этом и старался быть достойным оказанной мне чести.

Многие северяне, достигнув здесь, в Заполярье, признания и изведав славу, уезжали в теплые края. Аркадий Яковлевич остался верен городу, который вырос на его глазах и при его личном участии. Он живет в Апатитах, активно участвует в общественной жизни города.

ЦЕСАРСКИЙ
Семен Григорьевич,
начальник управления "Севгидрострой"



Семена Григорьевича Цесарского с полным на то основанием можно считать патриархом строительной отрасли Кольского полуострова. Родился он в 1895 году. Принимал активное участие в Гражданской и Великой Отечественной войнах. В 1920 году был делегатом VIII Всероссийского съезда Советов, там слышал речь В. И. Ленина о плане электрификации России (ГОЭЛРО), которая и породила в нем мечту о строительстве электростанций.

Однако в заполярную электротехнику он пришел не скоро. Судьба забросила Цесарского в Мурманск в 1940 году. Ему поручили возглавить строительство судоремонтного завода Министерства морского флота. В годы войны руководил сооружением и других важных оборонных объектов.

Возрождение разрушенного войной народного хозяйства области требовало быстрого наращивания энергетических мощностей. Из-за нехватки электроэнергии сдерживалось не только восстановление промышленных предприятий, но и дальнейшее освоение минерально-сырьевых ресурсов края. Выход был один — строить на бурных северных реках каскады гидроэлектростанций. В первую очередь — Ковдинский каскад на юге Кольского полуострова. Начальником строительства назначили С. Г. Цесарского.

В отечественной энергетике трудно найти объект, при сооружении которого не применялись бы самые прогрессивные для своего времени методы, даже если при этом использовались типовые проекты. Настоящим новатором проявил себя и руководитель заполярной стройки. По его настоянию на Княжегубской ГЭС впервые в практике гидростроительства на Кольском Севере применили большой шагающий экскаватор и другую технику, которые позволили в чрезвычайно короткие сроки выполнить огромный объем земляных работ, — о чем рассказывал мне бывший директор "Колэнерго" Матвей Исаакович Зархи. Как удалось Цесарскому "увести" экскаватор из "Волгодонскстроя", так никто и не узнал. Но, к удивлению специалистов, именно эта техника помогла ускорить возведение ГЭС, сэкономив около девяти процентов от общей сметной стоимости станции.

Цесарский умел использовать новшества, родившиеся на других стройках страны, а если подходящего не было, находил остроумное решение сам или же вместе с коллегами по работе. Так было на сооружении не только Ковдинского каскада электростанций, но и первой Серебрянской ГЭС. За выдающиеся производственные успехи в гидростроительстве Семену Григорьевичу Цесарскому в октябре 1963 года было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Мне довелось многократно встречаться с этим человеком. Запомнилась его доброжелательность в общении с людьми, готовность прийти на помощь в любое время.

Вот лишь один пример. Когда началась прокладка дороги к месту строительства на реке Вороньей первой электростанции Серебрянского каскада, паводковые воды отрезали от обжитых мест бригаду дорожников... Пробиться к людям, оставшимся без пищи, не смогли даже с помощью вертолета: помешала плохая погода. И тогда Цесарский, набив рюкзак хлебом и консервами, по бездорожью тундры пешком понес продукты своим подчиненным. И это был далеко не единичный случай проявления начальником управления по-настоящему отеческой заботы о людях. За что его и любили в кол-

лективе. Не случайно большая часть гидростроителей после завершения основных работ на Ковдинском каскаде ушла вместе с Цесарским на новую стройку.

Семен Григорьевич не менее заботливо относился и к природе. Берег все, что можно было сохранить в неприкосновенности для потомков. А главное — берег людей. И они воздали ему должное, увековечив его имя в названии одной из улиц Мурмашей — главного поселка энергетиков Заполярья.

Морской транспорт



АСХАДУЛЛИН Фидус Фаизович,

*старший мастер атомной паропроизводящей
установки атомохода "Арктика"*



На Кольской земле родилась слава сына башкирского крестьянина Фидуса Фаизовича Асхадуллина. Здесь, под самым боком у полюса, он прожил более сорока лет, оставив после себя добрый след.

Родился Фидус 12 декабря 1941 года в деревне Гуллом Башкирской АССР. После учебы в средней школе был призван в армию. Служить довелось на подводной лодке Северного флота, где впервые и познакомился с устройством судовых механизмов. Его особенно привлекали энергетические установки. И когда пришло время

увольняться в запас, решил остаться в Мурманске, устроившись учеником машиниста на первый в мире атомный ледокол "Ленин". Флотский опыт помог ему в сжатые сроки досконально изучить свое хозяйство и стать мастером атомной паропроизводящей установки ледокола.

В 1973 году в составе группы мурманских моряков с атомохода "Ленин" Фидуса направили в Ленинград на Балтийский завод для приемки и доводки механизмов строящегося там нового атомного ледокола "Арктика" и подготовки его к ходовым испытаниям. На нем он и остался работать, когда атомоход пришел в порт приписки Мурманск, но уже в новом качестве — старшим мастером паропроизводящей установки.

В августе 1977 года "Арктика" вышла в необычный рейс – покорять Северный полюс. Это был первый в истории рейс корабля, сумевшего в свободном плавании достигнуть вершины планеты. За выдающиеся заслуги в подготовке и осуществлении уникального похода все его участники получили высокие государственные награды. Фидус Фаизович Асхадуллин был удостоен звания Героя Социалистического Труда.

Покорение Северного полюса – не единственная славная страница в истории атомохода "Арктика". В конце 1983 года экипажу ледокола выпало новое серьезное испытание на прочность. Караваны судов отечественного торгового флота безнадежно застряли во льдах Айонского массива. Сопровождавшие их дизельные ледоколы тоже стали пленниками стихии. "Арктика" пробилась туда и вывела на чистую воду все оказавшиеся в ледовой западне суда. Надежность работы ее энергетической установки тогда обеспечили Асхадуллин и его товарищи из электромеханической службы атомохода. Их большая заслуга и в том, что реакторы "Арктики" вместо 100 тысяч первоначально запланированных часов безотказно проработали 175 тысяч, продлив срок службы атомохода.

Когда в 1999 году "Арктику" временно вывели из эксплуатации для ее модернизации и продления ресурса ядерной энергетической установки, Асхадуллин перешел на атомный ледокол "Таймыр". Несмотря на большую занятость на судне, он находил время и для общественной деятельности, будучи одним из активистов профсоюзной организации пароходства. В качестве делегата от мурманских моряков принимал участие в работе XI и XII съездов профсоюза рабочих морского и речного флота, XVIII съезда профсоюзов страны. Выйдя в 2005 году на пенсию, покинул Север и поселился в Татарстане.

ВАВИЛОВ

Павел Иванович,

*старший машинист ледокола "Красин"
Мурманского морского пароходства*



Арктические моря и воды Мирового океана бороздит теплоход "Павел Вавилов" Мурманского морского пароходства. Так северяне увековечили память своего земляка, волею случая повторившего одиссею известного героя романа Даниэля Дефо.

...Это случилось в августе 1942 года в Арктике. В неравном бою с тяжелым фашистским крейсером погиб ледокольный пароход "А. Сибиряков". Лишь одному из членов экипажа — машинисту Павлу Вавилову — удалось избежать

плена. На разбитой шлюпке с большим трудом добрался он до скалистого острова Белуха. Тридцать шесть суток, питаясь лишь отрубями, случайно оказавшимися в шлюпке, и греясь у костра, прожил он на этом необитаемом арктическом острове.

Лишненный даже малейшей возможности самостоятельно добраться до материка, но не утративший мужества, моряк стойко переносил все тяготы и лишения, выпавшие на его долю. У него оставался только один шанс спастись — дымом костра привлечь внимание самолетов ледовой разведки, работающих в заполярном небе и в те суровые военные годы. Круглые сутки, почти не смыкая глаз, поддерживал он огонь. В костер пошла даже шлюпка, спасшая ему жизнь, а потом и другое имущество, выброшенное волнами на берег с затонув-

шего корабля. Сигнал тревоги заметил известный полярный летчик И. Черевичный, который и снял заполярного Робинзона с острова.

Едва окрепнув, Павел снова вернулся на флот. С Арктикой была связана вся его дальнейшая жизнь. За мужество и большой личный вклад в освоение Северного морского пути Павел Иванович Вавилов одним из первых в Мурманском морском пароходстве в августе 1960 года был удостоен звания Героя Социалистического Труда. До самого ухода на пенсию работал он на северных трассах, подготовил для флота немало опытнейших специалистов, многие из которых и сейчас еще плавают на судах пароходства. Все эти годы ветеран вел большую военно-патриотическую работу среди молодых северян. И так уж вышло, что в первый рейс теплоход, носящий его имя, отправился в те места, где в жестоком бою совершили подвиг моряки-сибиряковцы.

Родился Павел Иванович в деревне Павличино Ярославской области. Ему не было и восемнадцати лет, когда он начал работать грузчиком в городе Кинешма. Оттуда и переехал в Мурманск. Ходил в море. Сперва — кочегаром, потом выучился на машиниста и был направлен в экипаж ледокольного судна "А. Сибиряков". После войны работал на теплоходе "Г. Седов", ледоколах "Ермак", "Ленин", "Красин". Неоднократно признавался лучшим в пароходстве по своей специальности.

Умер Павел Иванович в 1966 году.

ЗАБЕЛИН Геннадий Петрович,

*боцман теплохода "Дмитрий Пожарский"
Мурманского морского пароходства*



Геннадий Петрович родился в городе Вязники Владимирской области 15 июня 1937 года. Там в 1953 году он начал свой трудовой путь заправщиком ткацких станков на фабрике "Свободный пролетарий". Добросовестно выполнял работу, хотя она и не приносила ему удовлетворения. Парень грезил морем. Чтобы осуществить мечту, поступил в Рижскую мореходную школу, по окончании которой устроился в Мурманское морское пароходство. Десять лет отходил в море матросом на теплоходе "Адам Мицкевич", где проявил себя с самой лучшей стороны. Старания моряка были замечены и Забелина назначили боцманом. В этой должности он трудился на нескольких транспортных судах, пока не закрепился на теплоходе ледового класса "Дмитрий Пожарский".

На плечах боцмана лежит забота об организации работы не только палубной команды, но и содержание всего судна в отличном состоянии. В одиночку с такой задачей не справиться. Поэтому Геннадий Петрович делал все от него зависящее, чтобы его подопечные действовали дружно, с пониманием своей ответственности за порученное им дело. Лучший способ был — личный пример. И конечно же, строгий, но справедливый спрос с каждого моряка. Во многом благодаря

ему экипаж теплохода "Дмитрий Пожарский" долгие годы был в числе лучших на флоте.

Транспортные суда пароходства давно уже освоили не только Северный морской путь, но и международные трассы в Мировом океане. Во многих портах довелось побывать и "Дмитрию Пожарскому". Краснеть за его внешний вид боцману не приходилось. Его команда содержала судно в образцовом состоянии. Лучшим доказательством этого служат награды Г. П. Забелина, полученные им за десятилетия безупречной работы в пароходстве, – ордена Трудового Красного Знамени, Октябрьской Революции, орден Ленина. В 1990 году Геннадий Петрович был удостоен еще и звания Героя Социалистического Труда. Он стал последним из жителей Мурманской области, получившим такую награду.

Свою основную работу Г. П. Забелин сочетал с такой же плодотворной общественной деятельностью. В 1973–1975 годах он был депутатом Мурманского городского совета, вел большую воспитательную работу среди молодежи. Уйдя в 2003 году на пенсию, не прервал этой деятельности. Он – частый гость в школах областного центра, где остался жить и на пенсии.

КОНТАРЕВ Иван Ильич,

*бригадир портовых рабочих
Мурманского морского торгового порта*



Как и у большинства старожилов Кольского Заполярья, детские годы Ивана Контарева прошли в далеких отсюда краях. Родился он в 1930 году на хуторе Успенка Сталинградской (ныне Волгоградской) области. Жилось его родителям трудно, и в поисках лучшей доли они отправились на Крайний Север. Вместе с ними в Мурманск приехал восьмилетний Иван.

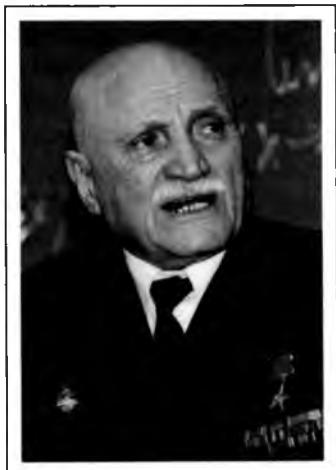
О военном периоде жизни и первых послевоенных годах Иван Ильич не любил вспоминать. Здесь, на краю российской земли, жить тоже было нелегко. Учился в школе, служил в армии. Уволившись в запас, в 1954 году устроился на работу в морской торговый порт. Грузчиком. Думал, временно. Но постепенно увлекся своей специальностью. Порт, сильно пострадавший от вражеских бомбёжек, переживал, по сути, второе рождение. Тяжелый ручной труд постепенно вытесняли машины и механизмы

В 1956 году через порт пошел новый массовый грузопоток — свежемороженая рыбная продукция. Спустя три года началась перевалка отправляемого на экспорт железорудного концентратата Оленегорского горно-обогатительного комбината, пошли работы, связанные с транспортировкой медно-никелевой руды из Норильска. Мурманск стал важнейшим звеном арктической транспортной магистрали.

Чтобы успешно справляться со всеми задачами, необходимы были кардинальные изменения в работе портовиков. Требовались и более квалифицированные кадры для обслуживания транспортных судов. Иван Контарев, как и многие его товарищи по профессии, стал осваивать механизмы и все виды техники, облегчавшие труд грузчиков. Его стремление идти в ногу со временем было замечено руководством порта. В 1963 году Контарева назначили бригадиром. Но не грузчиков, а докеров-механизаторов, которые самостоятельно могли выполнять все погрузочно-разгрузочные работы, связанные с обработкой судов. Такие бригады стали позднее основной производственной структурой порта, позволившей резко повысить производительность труда и быстро наращивать объемы перевалки грузов. За достигнутые успехи в комплексной механизации и внедрение передовых методов Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 июля 1966 года Мурманский морской торговый порт был награжден орденом Трудового Красного Знамени. Особо отмечен вклад в его достижения бригадира Ивана Ильича Контарева. Первым среди портовиков Заполярья он был удостоен звания Героя Социалистического Труда.

Бывший начальник порта Василий Сергеевич Стриж, проработавший вместе с Контаревым не один десяток лет, всегда подчеркивал особенности характера этого человека – его общественную активность и неугасающее стремление к учебе. Иван Ильич был депутатом Мурманского областного совета, постоянно учился сам и тянул за собой подчиненных. Изучал опыт коллег из других российских портов, перенимая у них все самое ценное, дающее высокую отдачу и в условиях Крайнего Севера. Многие его ученики до сих пор работают в порту, достойно продолжая дело своего учителя и наставника.

КУЧИЕВ Юрий Сергеевич, капитан атомного ледокола "Арктика"



Немало ярких страниц в героическую летопись освоения Арктики вписал экипаж атомного ледокола "Арктика", которым многие годы руководил опытнейший полярный капитан, Герой Социалистического Труда Юрий Сергеевич Кучиев. Уже только то, что он первым в мире в свободном плавании привел сквозь льды на Северный полюс свой корабль, обеспечило Кучиеву почетное место в рядах выдающихся мореплавателей нашей планеты. Но он внес еще и большой личный вклад в продление арктических навигаций и освоение Арктики.

Родился Ю. С. Кучиев в 1919 году в горной Осетии. Еще до войны получил высшее морское образование. С 1941 года работал в составе Арктического флота, где прошел путь от матроса на буксире "Василий Молоков" до капитана самого мощного в мире атомного ледокола — "Арктика". Он участник Великой Отечественной войны.

В одном из своих публичных выступлений Кучиев сказал, что его поколению судоводителей ледокольного флота посчастливилось принимать эстафету романтики полярного мореплавания непосредственно у основоположников уникальной тактики арктического судоходства — капитанов Михаила Яковлевича Сорокина, Владимира Ивановича Воронина, Германа Васильевича Драницына и других. Спустя годы, другие капитаны ледоколов Мурманского морского пароходства

с такой же гордостью говорили о том, что они мастерству судовождения учились у Кучиева.

"Победоносное освоение советскими моряками Арктики в шестидесятые-семидесятые годы минувшего века напрямую связано с созданием настоящего технического чуда XX века – первого в мире атомного ледокола "Ленин", – не раз говорил Юрий Сергеевич. Выход его на трассы Северного морского пути не только оживил важнейшую отечественную транспортную магистраль, но и позволил существенно продлить сроки арктических навигаций. Атомоходы последующих поколений развили этот успех, а "Арктика" покорением полюса показала, что для таких судов нет недоступных мест в морях Северного Ледовитого океана.

К сожалению, даже в высших эшелонах власти не все поддерживали планы создания мощного атомного ледокольного флота. Из-за этого с большой задержкой вводились новые атомоходы. И только теперь, в результате начавшегося в мире топливного кризиса, даже самые упорные скептики убедились, что именно наличие такого флота позволило сохранить хозяйственное присутствие России в Арктике и подтвердить ее законные права на природные богатства шельфа северных морей.

Ю. С. Кучиев был всегда среди тех, кто отстаивал интересы атомного флота. К его мнению прислушивались не только хозяйствственные руководители всех уровней, но и учёные и конструкторы атомоходов. Ведь советы им давал человек, до тонкостей изучивший эти корабли и их слабые места. И это позволяло вносить улучшения в конструкцию каждого нового атомохода еще во время его строительства.

Любовью и уважением пользовался при жизни Кучиев не только среди мурманских моряков, но и на своей малой родине. Ему присвоено звание Почетного гражданина города Владикавказа и Пригородного района Республики Северная Осетия – Алания.

ЛАМЕХОВ

Анатолий Алексеевич, капитан атомохода "Россия"



Всю сознательную жизнь выходец из сугубо сухопутной Владимирской области Анатолий Алексеевич Ламехов посвятил морю, работе в Мурманском морском пароходстве, куда получил направление после окончания высшего морского училища.

Начав в 1957 году морскую биографию с должности третьего помощника капитана на транспортных судах, в дальнейшем трудился только на ледоколах. Сперва — на дизельных, а после прихода в Мурманск атомохода "Арктика" молодого специалиста, накопившего опыт

ледовых плаваний, направили на этот корабль.

Ламехов — участник легендарного рейса "Арктики" к Северному полюсу. В этот поход в августе 1977 года он шел уже старшим помощником капитана. На его вахте ледокол первым в мире в свободном плавании вышел в географическую точку полюса. Это был триумф не только экипажа, а и всего отечественного арктического флота. И не удивительно, что все участники экспедиции к Северному полюсу были отмечены правительственные наградами. Орденоносцем стал и Анатолий Ламехов, вскоре после того похода назначенный капитаном этого легендарного корабля.

Не раз "Арктике" под командованием Ламехова приходилось вытаскивать из ледового плена не только отдельные транспортные суда, но и целые караваны. Его экипажу

обязаны спасением даже дизельные ледоколы Дальневосточного пароходства, попавшие в 1983 году вместе с опекаемыми ими судами в ледовую ловушку в восточном секторе Арктики. В тех же местах выручал Ламехов попавших в беду моряков и десять лет спустя, будучи уже капитаном атомохода "Россия". А до этого была еще одна памятная работа – спасение оказавшихся в критическом положении участников дрейфующей научной станции "Северный полюс-28".

В 1990 году атомоход "Россия" под командованием Анатолия Алексеевича Ламехова успешно осуществил первый туристический рейс на Северный полюс с иностранными гражданами на борту. Это было довольно рискованное мероприятие, но оно гарантировало пароходству получение валюты, требовавшейся для поддержания атомоходов в хорошем состоянии. И мурманские моряки еще раз убедительно доказали всему миру, что для них нет в Арктике недоступных мест. А путь к вершине планеты был не из легких. Ледовые поля в приполюсном районе оказались настолько тяжелыми, что даже атомоходу подчас приходилось искать обходные пути. Туристам это даже нравилось: они ведь и шли в Арктику за экзотикой. Экипажу же пришлось основательно потрудиться, чтобы все обошлось без ЧП. Свидетельствую как участник того похода. Это теперь "дорога" на полюс досконально изучена мурманскими ледокольщиками, а тогда "Россия" прокладывала к полюсу новый маршрут. При этом надо было еще и обеспечить на борту достаточно комфортные условия для гостей. И с этой задачей экипаж Ламехова справился достойно.

Вклад капитана Ламехова в хозяйственное освоение Арктики по достоинству оценен и в советское, и в постперестроечное время. Он награжден орденами Ленина, Октябрьской Революции и "За заслуги перед Отечеством" II степени. Ему присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Выйдя на пенсию, Анатолий Алексеевич переехал из Мурманска в Санкт-Петербург.

ПАШНИН Олег Георгиевич,

*главный инженер-механик атомного ледокола
"Арктика"*



В числе тех российских моряков, которым удалось первыми в мире привести свой корабль в свободном плавании к Северному полюсу, был и Олег Георгиевич Пашнин. В том знаменитом походе атомохода "Арктика" он как главный инженер-механик возглавлял всю электромеханическую службу корабля. Именно благодаря безупречной работе ядерной энергетической установки и других судовых механизмов атомоход и смог в августе 1977 года пробиться сквозь тяжелейшие льды к географической точке полюса. За этот легендарный

поход, открывший новую яркую страницу в летописи освоения Арктики, О. Г. Пашнин и был удостоен высшей награды Родины.

Родился Олег Георгиевич 8 марта 1928 года в городе Новая Ляля Свердловской области. И хотя этот город находится далеко от моря, именно с морем решил связать он свою дальнейшую жизнь. Сразу после школы Олег поступил в Одесское высшее инженерное морское училище и блестяще окончил его в 1951 году. В наш северный край приехал год спустя и стал работать на ледокольных судах Мурманского пароходства. Коллеги по работе и руководители предприятия сразу подметили отличную профессиональную подготовку молодого специалиста и его организаторские способности. Ему стали

поручать все более и более ответственные задания. Но оказалось, что к Пашнину присматриваются и в обкоме КПСС – предложили должность инструктора промышленно-транспортного отдела. Олег согласился. А через четыре года, набравшись опыта партийной работы, решил использовать его на практике и вернулся на флот. Его назначили старшим вахтенным механиком атомного ледокола "Ленин".

Это было время, когда первый в мире ледокол с ядерной энергетической установкой проходил этап реконструкции. Пашнину довелось принимать участие в модернизации его атомной паропроизводящей установки. Опыт, накопленный на "Ленине", определил всю дальнейшую судьбу моряка. В 1971 году Олега Георгиевича назначили главным инженером-механиком строящегося головного атомохода второго поколения – "Арктики".

17 навигаций провел на этом корабле Пашнин. Эксплуатация атомохода подтвердила экономическую целесообразность использования на морских судах ядерных энергетических установок. Их высокая надежность, неограниченность для атомных богатырей районов плавания обеспечили сокращение простоев ледового флота и улучшение экономических показателей работы транспортных судов. А высокий уровень профессиональной подготовки моряков пароходства позволил уменьшить численность обслуживающего персонала на последующих ледоколах типа "Арктика" практически в два раза по сравнению с первым атомоходом. Другое уникальное достижение "Арктики": с мая 1999 года по май 2000-го она ровно год отработала во льдах Северного Ледовитого океана без захода в порт. И в этом большая заслуга ее главного инженера-механика Олега Георгиевича Пашнина, сумевшего не только создать дружную высокопрофессиональную команду, но и показывавшего подчиненным достойный пример выполнения своего служебного долга.

После ухода на пенсию Пашнин переехал в Санкт-Петербург.

ПИНЕЖАНИНОВ Андрей Федорович,

капитан Мурманского морского пароходства



"След хорошего моряка ветер не сдувает, — гласит народная поговорка. — Если это правда, то след Андрея Федоровича Пинежанинова можно найти во всех морях и океанах, по которым водил он корабли". Так писала о знатном мурманском моряке "Полярная правда" в августе 1963 года по случаю присвоения капитану Мурманского морского пароходства звания Героя Социалистического Труда.

С именем этого человека связанные многие важные страницы в освоении не только Арктики, но и Антарктики. Он первым начал выполнять зимние рейсы из Мурманска в Архангельск на судах

типа "Лена", имеющих ледовый класс. По его советам внесены изменения в первоначальный проект строительства легендарного дизель-электрохода "Обь", открывшего путь советским ученым к считавшейся недоступной Антарктиде.

Как известно, "Обь" строилась по заказу СССР в Голландии. Это было второе — после теплохода "Лена" — судно нового типа, способное самостоятельно работать в тяжелых ледовых полях. Пинежанинову как одному из опытнейших российских полярных капитанов было поручено наблюдение за ходом сооружения нового корабля. Прежде всего требовалось не допустить технических ошибок, имевших место при создании "Лены". Андрей Федорович блестяще справился с этой задачей. Почти два года провел он на западной верфи. Его

советы судостроителям помогли не только устраниТЬ ошибки проекта, но и усовершенствовать некоторые технические схемы и узлы. По признанию специалистов, это во многом предопределило успех антарктических рейсов "Оби" и создание первой советской обсерватории "Мирный" на том далеком и труднодоступном материке.

Когда в Антарктиде создавалась первая отечественная научная обсерватория, Андрей Федорович Пинежанинов был дублером капитана дизель-электрохода "Обь", пришедшего к берегам ледового материка. Мало кто знает, что он вместе с членами экипажа этого судна непосредственно участвовал в создании обсерватории. За образцовое выполнение правительственного задания Пинежанинов был награжден тогда орденом Трудового Красного Знамени.

Потом были другие дальние походы – на Кубу, в Канаду, в Арктику. Менялись рейсы, менялись корабли, но не менялся характер прирожденного моряка Пинежанинова. Всегда и во всем он старался следовать неписанным законам морского братства.

Как-то, разоткровенничавшись, он рассказал мне историю, случившуюся в Северной Атлантике с тралфлотовским рыболовным траулером "Карп". Во время жестокого шторма на нем отказал главный двигатель. Судно стало неуправляемым, а шторм все не утихал. Рыбаки подали сигнал бедствия. Первым его принял радиостанция находившегося в том же районе теплохода "Индигирка", которым тогда командовал Пинежанинов. Узнав о беде рыбаков, Андрей Федорович сразу сменил курс своего судна и поспешил на помощь терпящим бедствие.

Когда "Индигирка" подошла к траулеру, его корма была уже под водой. На вздыбленной носовой части, плотно окружив брашпиль, стояли рыбаки. С риском для теплохода и жизни экипажа Пинежанинов подвел "Индигирку" вплотную к полузатонувшему судну и взял его на буксир. Однако не прошло и часа, как толстенный тросс оборвался. Пришлось

заводить другой, еще более прочный. Капитана отговаривали не делать этого, потому как шансы на спасение аварийного судна были минимальные. Однако он не отступил. В поединке с разбушевавшейся стихией победителем вышел человек, проявивший высочайшее профессиональное мастерство и самообладание. Траулер и находившиеся на нем рыбаки были спасены.

СЛЕДЗЮК

Александр Калинович,

главный инженер-механик атомохода "Ленин"



Не много найдется в мире кораблей, которым суждено навечно остаться в памяти человечества. Один из них – первый в мире атомный ледокол "Ленин", созданный советскими конструкторами и судостроителями. Академик Ю. А. Шиманский, выступая на международной конференции по проблемам освоения Арктики, сказал:

– Создание атомного ледокола "Ленин" – переломный этап в истории развития техники мирового судостроения, замечательный пример использования атомной энергии в мирных целях.

В числе тех, кому рождением своим обязано это уникальное судно, академик назвал и главного инженера-механика атомохода Александра Калиновича Следзюка.

Родился Калиныч, как называли его сослуживцы, в 1919 году в Одессе. На Черном море начал и свою трудовую биографию. Пытливого специалиста-механика, проявлявшего большой интерес к созданию новых механизмов и охотно бравшегося за внедрение на судах Черноморского пароходства новейших образцов техники и силовых энергетических установок, заметили даже в Москве. Когда начались работы по созданию первого в мире ледокола с ядерной энергетической установкой, Следзюку предложили принять в этом проекте прямое участие. Экзаменовал же его лично академик

А. П. Александров, а потом первому доверил самостоятельное управление ядерным сердцем корабля...

Капитан атомохода "Ленин" Борис Макарович Соколов, познакомившийся со Следзюком еще во время строительства судна, рассказывая о своем главном инженере-механике, как-то сказал мне:

— Александр Калинович настолько увлекался делом, что мог работать круглые сутки. Одно за другим вносил рап-предложения, направленные на совершенствование силовой энергетической установки и системы управления реактором. Многие из них внедрены были еще в ходе создания ледокола, другие — уже в процессе модернизации судна.

Возглавив электро-механическую службу атомохода, Следзюк проявил себя в качестве не только первоклассного специалиста, волевого командира и замечательного воспитателя. Не один десяток учеников прошли школу мастерства у этого человека, а, набравшись опыта, стали самостоятельно обслуживать ядерные реакторы на других ледоколах, внеся неоценимый вклад в организацию исследования и освоения арктических морей.

Четыре десятилетия работы атомных гигантов позволили решить самые сложные задачи, связанные с развитием Северного морского пути, освоением природных богатств шельфа и побережья арктических морей. Поистине неоценимый вклад внесли в это моряки атомохода "Ленин". За годы работы в Арктике ледокол активно участвовал в 26 навигациях, пройдя сквозь льды свыше шестисот тысяч миль и проведя при этом 3341 транспортное судно с народно-хозяйственными грузами для жителей труднодоступных поселений на побережье и зимовщиков научных станций. Первым среди атомных ледоколов Мурманского морского пароходства "Ленин" достиг годового рубежа непрерывной эксплуатации, о чем веками мечтали моряки всего мира. И в этом огромная заслуга службы, которую возглавлял Александр Калинович Следзюк, обеспечивавшей безава-

рийную и надежную работу всего судового энергетического оборудования.

За выдающийся вклад в создание и освоение ледокола с ядерной энергетической установкой А. К. Следзюку в августе 1963 года было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Здоровье не позволило ветерану продолжить работу на атомоходе, но его опыт, талант и творчество были востребованы на новом месте. Многие годы Александр Калинович руководил группой наблюдения за ходом строительства новых отечественных атомоходов.

СОКОЛОВ Борис Макарович,

капитан атомного ледокола "Ленин"



6 мая 1960 года жители Мурманска стали свидетелями волнующего события. В наш город пришел новый флагман отечественного арктического флота, первый в мире атомный ледокол "Ленин". С пополнением флота этим могучим кораблем в истории освоения Арктики началась новая страница — перед атомным богатырем отступали льды, недоступные ранее самым мощным дизельным ледоколам.

Привел новое судно в порт приписки прославленный полярный капитан, потомственный помор Павел Акимович Пономарев. Однако вскоре его сменил дублер — Борис Макарович Соколов. Он прослужил на "Ленине" капитаном более сорока лет.

Уже первая навигация показала преимущества нового ледокола перед всеми его "собратьями". Вернувшись из Арктики моряки с гордостью рассказывали мне, что атомоход даже на тяжелейшем ледовом участке в проливе Вилькицкого легко проводил транспортные суда на повышенной скорости, не допуская их повреждений льдами. "Это было здорово!" — говорили они.

Выдержав первый ледовый экзамен, экипаж стал готовиться к новому. Ему предстояло выполнить сложнейший экспедиционный рейс в высокие широты в то время, когда из Арктики были выведены уже последние транспортные суда.

14 октября 1961 года "Ленин", пробившись через пролив Санникова в Восточно-Сибирское море, к северу от острова Брангеля, приступил к высадке на льдину участников десятой

советской дрейфующей научной станции. Вместе с учеными моряки строили жилые и рабочие комплексы, монтировали оборудование станции. И уже 17 октября "СП-10" вышла в эфир, известив мир о начале своей работы. Полярники выразили горячую признательность экипажу атомохода за помощь.

Таких благодарностей за десятилетия работы атомохода на арктических трассах накопилось множество. Но первая была особенно памятна, признался как-то в беседе со мной Соколов. И не столько тем, что стала первой в его капитанской биографии. Сами моряки расценили ее как оценку сдачи экипажем и судном особо сложного испытания льдами.

Тогда Борис Макарович назвал и цифры, сохранившиеся потом в моем блокноте. Оказывается, за первые три арктических навигации "Ленин" прошел более 44 тысяч миль, из них свыше тридцати тысяч — в тяжелых льдах, проведя через них около 200 транспортных судов. А всего за тридцать лет работы в Арктике прошел 654400 морских миль, из них 553600 — во льдах Северного Ледовитого океана, проведя свыше трех тысяч транспортных судов. Ледокол первым среди атомоходов пароходства достиг годового рубежа непрерывной эксплуатации. В апреле 1974 года его наградили орденом Ленина.

Не скрывал Соколов, что в ходе первых арктических рейсов были выявлены и конструктивные недоработки атомохода, которые позднее при модернизации судна были устраниены, и "Ленин" смог еще долгие годы работать на трассах Северного морского пути.

Для "Макарыча", как называли между собой моряки капитана, не было мелочей в работе. Он был строг, но справедлив. Очень гордился своим кораблем и сделал все от него зависящее, чтобы сохранить первый в мире ледокол с ядерной энергетической установкой для истории как одну из реликвий отечественной промышленности. "Ленину" суждено стать музеем истории изучения и освоения Арктики. Место для вечной его стоянки уже оборудуется у пирса Мурманского морского вокзала.

Не забыт и сам капитан, удостоенный высшей награды страны. На доме, где он жил, установлена мемориальная доска.

Горно-металлургическая промышленность



ВЕСЕЛОВ

Алексей Гурьянович,

старший конверторщик комбината "Североникель"



Говорят, о зрелости металлурга можно судить по тому, как он во время варки металла определяет качественный его состав — по цвету горячей массы, приставшей к фурмовке.

Умел это делать и уроженец вологодской земли Алексей Гурьянович Веселов, старший конверторщик комбината "Североникель", ныне входящего в состав Кольской горно-металлургической компании. Знал: если цвет массы фиолетового оттенка — масса богатая, если красно-синего — бедная. Ну а как выдержать марку — все зависит от

него, старшего в бригаде конверторщиков, и от того, как будут выполнять его указания подчиненные. Сколько добавят металлурги медного шлака, крошки файнштейна или отходов никеля, такой и получится готовый продукт. А уж данные лаборатории подтверждают, правильную ли дозу задал тот или иной бригадир.

Алексею Гурьяновичу краснеть не приходилось: качество варки файнштейна в его бригаде, как правило, соответствовало заданной норме. Не день, не два — в течение всей его многолетней работы в плавильном цехе.

Когда в марте 1971 года Веселову присвоили звание Героя Социалистического Труда, я попросил тогдашнего его непосредственного начальника Федора Степановича Смелова охарактеризовать работу Алексея Гурьяновича.

— Есть бригадиры и посильнее его, — ответил Федор Степанович. — Васин, к примеру. Но думает он прежде всего о своей выгоде. А Веселов ничего для других не жалеет...

Был Смелов опытнейшим специалистом и справедливым руководителем, одним из тех, чьи слова особенно ценятся в коллективе. И именно от него хотелось мне узнать что-то особенное о Герое.

— И что вы, журналисты, все героическое выискиваете в людях?! — сказал Федор Степанович. — А если и был у человека в жизни всего один эпизод, а дальше — так, прозябанье. ...Попробовали бы вы, как наш Веселов, всю жизнь, что говорится, быть на уровне. И на работе, и дома... Ведь героизм трудовой отличается от героизма на фронте. Там часто дело решали мгновения. И именно в эти мгновения действовал человек так, что потом о нем говорили: храбрец, герой...

Между прочим, Гурьяныч и на фронте, куда был призван в самом начале войны, не подкачал. Командуя противотанковым орудием, он в первом же бою подбил несколько немецких танков и бронемашин. А когда был убит командир его взвода, принял командование оставшимися бойцами на себя. Это ли не характеристика человека!

За мужество и героизм, проявленные в том бою, сержант Алексей Веселов был награжден медалью "За отвагу". Награда нашла его лишь через год, в одном из тыловых госпиталей, куда получивший тяжелейшее ранение, но выживший артиллерист был отправлен подоспевшими на выручку однополчанами.

После госпиталя, едва окрепнув, Алексей Гурьянович приехал на Север и стал работать на "Североникеле". К боевой медали фронтовика здесь прибавились новые государственные награды. За многолетний самоотверженный труд он был удостоен высшей награды Родины.

Отработав в горячем цехе положенный срок, Веселов ушел на заслуженный отдых. Но отыхал недолго. Как-то неловко стал чувствовать себя без работы фронтовик.

— Понимаете, будто в долгую перед ребятами. — говорил он мне. — Перед теми, кто так и остался в траншее, накрытой вражеской миной...

И вернулся на комбинат Алексей Гурьянович. В плавцехе работать уже не мог, — не то здоровье. А дело нашел по душе — в спорткомплексе "Североникеля", продолжая активно участвовать в общественной жизни родного предприятия и города Мончегорска.

ВОЛЫХИН

Анатолий Федорович,

машинист экскаватора Оленегорского ГОКа



В рядах гвардейцев трудового фронта Заполярья почетное место занимает машинист экскаватора Оленегорского горно-обогатительного комбината Анатолий Федорович Волыхин. Уроженец Верхнетоимского района Архангельской области связал свою жизнь с Кольской землей еще в суровые годы Великой Отечественной войны. Став зенитчиком, он защищал Мурманск от налетов фашистской авиации. Демобилизовавшись лишь через несколько лет после Победы, остался на Севере. В то время нужны были кадры для только что

пущенного в эксплуатацию Оленегорского ГОКа, и Волыхин поехал туда.

Начинать пришлось с учеников электрика, а Анатолия тянуло к технике. Появилась мечта стать экскаваторщиком. Но электрики были очень нужны на предприятии. Пришлось осваивать новое дело, совмещая работу с учебой на курсах при комбинате. А когда окончил их, вопрос о переводе на рудник решился сам собой.

В начале шестидесятых годов Оленегорский ГОК работал стабильно, четко выполняя свои обязательства перед потребителями продукции — железнорудного концентратата. Коллектив был, что называется, на подъеме. Но оборудование обогатительной фабрики и рудничная техника стали быстро изнашиваться. Особенно часто выходили из строя экскава-

торы. Из-за этого горные работы начали отставать от потребностей комбината.

Экскаваторщики старались помогать ремонтным бригадам "лечить" машины, но в условиях карьера, под открытым небом, делать это было не всегда возможно. Поразмыслив над ситуацией, Анатолий Федорович предложил вести ремонт поузловым методом. Опробовать его взялся на своем экскаваторе. Опыт получился удачным, и его начали перенимать другие экскаваторщики рудника, а вслед за ними и машинисты буровых станков. За счет сокращения сроков ремонта экипажи стали намного перекрывать производственные задания. Эстафету горняков подхватили транспортники и обогатители. В результате комбинат в целом заметно поднял эффективность своей работы. За высокие достижения в труде в феврале 1966 года Оленегорский ГОК был удостоен ордена Трудового Красного Знамени. В марте того же года государственные награды получили особо отличившиеся в соревновании труженики предприятия. Анатолий Волыхин стал Героем Социалистического Труда.

Трудовой подъем царил тогда во всех цехах комбината, оказавшегося в зените славы. В годы, последовавшие после награждения орденом, ГОК 20 раз удерживал переходящее Красное знамя Министерства черной металлургии СССР. Коллектив перекрыл проектные мощности, причем стал меньшими силами выпускать больше продукции. Свой вклад в достижение этих успехов внес и экипаж экскаватора Анатолия Волыхина, показывавший пример поистине творческого подхода к делу.

КОСТЯЕВ
Северьян Иванович,
старший печевой комбината "Североникель"



Среди тех, кто в начале тридцатых годов минувшего века приехал строить первое на Кольской земле металлургическое предприятие – комбинат "Североникель", был и Северьян Иванович Костяев. Уроженец деревни Каменка Мигулинского района Ростовской области начал трудовой путь в Заполярье строителем, но после пуска завода решил сменить специальность и стал учиться на металлурга. Пытливому пареньку (а Костяеву тогда не было еще и двадцати), новое дело давалось легко, и он быстро вошел в число лучших рабочих предприятия.

Война прервала профессиональный рост молодого металлурга. Северьян Иванович вместе с другими опытными рабочими и специалистами вынужден был заняться эвакуацией основного технологического оборудования еще недостроенного завода на Урал. Однако в ноябре сорок первого рабочую спецовку ему пришлось сменить на солдатскую шинель: Костяева призвали в армию. Воевал на Волховском, Ленинградском, Втором Прибалтийском фронтах. Был отмечен за ратную службу орденом Красной Звезды и медалями. А когда отгревали бои, вернулся на Север и сразу включился в работу по восстановлению пострадавшего от гитлеровских бомбёзок "Североникеля", осваивал новые металлургические агрегаты, которыми заменили старые, устаревшие.

В плавильном цехе комбината были введены в работу две руднотермических печи и одна ватержакетная печь. В рафи-

нировочном построили вторую обжиговую печь с более высокой производительностью, чем старая, довоенная. Освоение ее и поручили вернувшемуся с войны фронтовику Костяеву, возглавившему группу молодых подающих надежды металлургов. Обучая их, Северьян Иванович учился и сам. Очень помогали ему хорошие, дружеские связи с проектировщиками и инженерно-техническими работниками, проявлявшими большую заинтересованность в общем успехе.

Шли годы. В рафинировочном цехе, как, впрочем, и в других цехах "Североникеля", началась реконструкция оборудования. В 1961 году приступили к освоению обжига руды в так называемом кипящем слое. Этот способ отличался высокой производительностью и позволял резко сократить расход топлива. Изучение и освоение нового технологического процесса провели инженеры-исследователи Ю. В. Алексеев и А. Ф. Астафьев, а в составе их творческой бригады был и Северьян Иванович Костяев, лучший на "Североникеле" рабочий-практик той поры. За большой личный вклад в освоение новых технологий и многолетний самоотверженный труд Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 июня 1961 года ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

После столь высокой награды Северьян Иванович стал еще активнее участвовать в рационализаторской работе. Так, по его предложению была увеличена толщина футеровки пылевых камер, что позволило не только продлить срок их службы, но и сэкономить десятки тысяч рублей. Причем нередко замену футеровки он выполнял сам — пригодился опыт работы каменщиком еще на строительстве комбината в предвоенные годы.

Мне не раз доводилось общаться с Костяевым и на работе, и дома — в обществе его товарищей по бригаде. Гостеприимный был человек! И еще запомнилось его уважительное отношение к нашему брату — газетчикам. Он никогда не откладывал в интервью, но рассказывал в основном о помощниках. И только с их помощью удавалось узнать то особенное, что отличало этого человека, делало его Героем.

МАРГАРИТОВ
Николай Михайлович,
бригадир плавильщиков
комбината "Североникель"



Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 марта 1976 года о присвоении звания Героя Социалистического Труда бригадиру плавильщиков комбината "Североникель" Николаю Михайловичу Маргаритову стал своеобразной чертой, после которой высшую награду Советского Союза не получил больше никто из тружеников этого предприятия. Так были оценены государством заслуги Маргаритова "в выполнении принятых на девятую пятилетку обязательств по увеличению производства продукции, улучшению ее качества и повышение производительности труда".

Сложным и долгим был путь к славе уроженца деревни Чалинская Череповецкого района Вологодской области. Родился Маргаритов в 1932 году. После войны он вместе с родителями оказался в городе заполярных металлургов Мончегорске, где каждый молодой человек мечтал работать на комбинате "Североникель". Но там нужны были уже подготовленные специалисты, и Николай пошел учиться в ремесленное училище, готовящее кадры для комбината. В июле 1950 года старательного паренька, получившего специальность плавильщика, направили в кобальтовый цех, где он и прошел первые уроки мастерства. Потом были три года

службы в армии, возвращение на предприятие, ставшее для него родным. Николая перевели на более сложную и ответственную работу в плавильном цехе. Работал плавильщиком, горновым, старшим плавильщиком. За достигнутые успехи в 1971 году его наградили орденом Трудового Красного Знамени, а год спустя назначили бригадиром. И не ошиблись. Вскоре его бригада стала лучшей не только на "Североникеле", но и в отрасли.

Успеху сопутствовал творческий поиск резервов производительности труда. И сам бригадир, и его товарищи внимательно отслеживали новшества, появлявшиеся на родственных предприятиях страны, и умело использовали их в своей практике. Рационализаторской деятельностью занимались практически все в бригаде. Зачастую — в содружестве с инженерно-техническим персоналом. Так, в 1973 году общими усилиями было освоено так называемое глубинное охлаждение штейновых шпурков, изменена конструкция сливной секции штейнового желоба, что позволило не только продлить срок службы этих деталей, но и ускорить выполнение целого ряда производственных операций. Повысить коэффициент использования руднотермических электропечей, обслуживаемых бригадой Маргаритова, помогло и то, что сами рабочие стали участвовать в их ремонтах.

У хорошего мастера всегда есть чему поучиться. А Николай Михайлович был именно таким мастером в своем деле. Свой опыт он не держал при себе, охотно делился им с товарищами по бригаде. С его помощью В. Г. Челпанов, К. Г. Константинов и еще несколько членов бригады так хорошо освоили работу, что на время отпуска бригадира успешно заменили его, как и он, обеспечивая при этом лидерство в соревновании с родственными коллективами комбината.

Он не представлял свою жизнь вне своего предприятия. И когда пришло время уйти на заслуженный отдых, не терял с ним связи. Устроился на работу в спортивный комплекс

"Североникеля", куда чуть ли не каждый день приходили более молодые товарищи по бригаде. Приходили не только позаниматься любимыми видами спорта, но и посоветоваться по чисто производственным делам. Николай Михайлович был всегда рад таким встречам, законно полагая, что хоть и в меньшей степени, чем в цехе, но сможет помочь коллективу успешно справляться с поставленными задачами.

ОСЬКИН Василий Сергеевич,

*старший плавильщик комбината
"Печенганикель"*



Отступая осенью сорок четвертого под натиском советских войск, гитлеровцы почти полностью разрушили в Никеле металлургический завод, выпускавший так нужный в военном деле металл — никель. А что не успели взорвать — заминировали. С разборки завалов на руинах бывшего завода и медно-никелевого рудника и началась в Заполярье трудовая биография Василия Оськина, уроженца далекого от Кольского полуострова мордовского села Спалевская Пятина.

Ранняя смерть отца помешала ему в учебе. Нужно было помогать матери и младшим сестрам. И Василий, бросив школу, пошел в колхоз. Сметливого и работящего паренька направили на курсы механизаторов. Однако и их закончить ему не удалось. Началась война. Оськин с сотнями своих земляков оказался на Карельском фронте. Ему довелось участвовать в боях за освобождение древней русской Печенгской земли, штурмом брать укрепленный фашистами рабочий поселок Никель. Ставший на фронте сапером, Василий Оськин получил задание разминировать никельский завод, другие предприятия и жилые дома поселка, буквально нашпигованные гитлеровцами различными взрывными устройствами. А когда боевые действия в Заполярье были завершены, он надолго задержался в здешних краях.

Трудно пришлось фронтовику на новом месте, но он не пал духом. С помощью приехавших на восстановление предприятия специалистов с комбината "Североникель" и других родственных предприятий страны он освоил профессию металлурга. Более четверти века плавил Оськин металл. Учил и других, в основном молодых ребят, не знавших войны, но таких же, как он, трудолюбивых и любознательных. Многие, пройдя его школу, стали бригадирами, мастерами. Как эстафету передавал тогда Василий Сергеевич свою рабочую спецовку новоиспеченным бригадирам с наказом достойно нести честь руководителя хоть и маленького, но очень важного трудового коллектива.

Журналистская судьба не раз сводила меня с этим человеком. Чаще – на рабочем месте, у плавильных электропечей. Невысокий, коренастый, в большой – не по росту войлочной спецовке, предохраняющей от брызг расплавленного металла, он казался неуклюжим и никак не вписывался в образ знатного человека. Сильная загазованность в цехе не позволяла вести длительный разговор. Да и рассказчиком он оказался скучным. Даже в домашней обстановке, после рюмочки горячительного напитка, оставался таким же неразговорчивым. Оживлялся лишь при воспоминаниях о военных годах и времени разминирования завода.

– Немцы оставили множество хитроумных мин-ловушек, особенно в рудничных забоях, – рассказывал он. – Мы осторожничали при разминировании. Но иногда случались и ошибки. Потерял я тогда несколько своих боевых товарищей... Хорошие были ребята, почти всю войну прошли вместе...

На комбинате ценили и уважали Оськина не только за трудолюбие, но и за готовность в любое время прийти на помощь нуждающимся. Он многие годы считался лучшим плавильщиком комбината, и не случайно за многолетний самоотверженный труд на комбинате был в 1966 году удостоен высшей награды страны. Василий Сергеевич стал

делегатом от Мурманской области XXIII съезда КПСС, избирался депутатом Печенгского райсовета и членом обкома КПСС. Это были как раз те трибуны, с которых знатный печенгский металлург мог озвучивать свои мысли об улучшении работы предприятия и жизни поселка. А уж если что обещал сделать для этого лично — выполнял всегда, каких бы хлопот это ему ни стоило.

ПУЗАНОВ
Василий Павлович,
старший аппаратчик комбината "Североникель"



Трудовой путь Василий Павлович Пузанов начинал на знаменитом Горьковском заводе "Красное Сормово". В предвоенные годы это был один из крупнейших заводов СССР. Работать на нем считалось за честь. Но Василия манил Север. После легендарной эпопеи со спасением челюскинцев в ту пору не один он грезил Арктикой. На Кольский полуостров потянулись тысячи искателей приключений. И конечно же, хорошего заработка. Пузанов стал одним из них.

Доехать до Мурманска денег не хватило, и он решил временно обосноваться на строящемся в Красивой тундре комбинате "Североникель". Место нашлось в ремонтно-механическом цехе, куда его приняли слесарем.

Как-то по делам Василий пришел в плавильный цех. Увидел, как плавят руду, как ловко управляются с огненной массой будущего металла его сверстники, и ему захотелось попробовать свои силы в этом деле. Курсы плавильщиков окончил без отрыва от основной работы. Спокойного, вдумчивого и любознательного паренька охотно приняли в новый коллектив.

Война нарушила планы молодого плавильщика, мечтавшего уже о дальнейшей учебе. Опасаясь захвата гитлеровцами Кольского полуострова, руководство страны отдало распоря-

жение эвакуировать комбинат в глубь России – за Урал. Пузанову пришлось демонтировать оборудование только что построенного предприятия и сопровождать его в далекий от Заполярья Орск. А когда угроза захвата миновала, Василия вместе с другими опытными рабочими вернули на старое место.

Он был в работе безотказным. И когда потребовались кадры для электролизного цеха, согласился перейти туда, хотя пришлось опять начинать все с начала. Природное трудолюбие и стремление быть мастером в своем деле помогли Пузанову быстро освоиться и на новом участке. Вскоре он стал классным специалистом, охотно помогал коллегам по бригаде, большинство которой составляли женщины. В 1949 году Пузанов как один из лучших электролизников был впервые отмечен государственной наградой – орденом "Знак Почета". Его назначили старшим аппаратчиком. В этой должности Василий Павлович и проработал на комбинате без малого четверть века.

По редакционным делам мне приходилось часто встречаться с Пузановым на предприятии, и я не раз слышал поистине уважительные отзывы об этом человеке не только от товарищей по бригаде, но и от руководителей цеха. Одни благодарили его за то, что привил любовь к профессии, научил видеть в труде содержание и смысл жизни. Другие вспоминали, как он дважды отказывался получать квартиру, уступая очередь более нуждающимся работникам цеха, хотя у самого была большая семья. А сколько доброго он сделал для горожан, будучи трижды избранным депутатом Мончегорского горсовета!

В 1962 году Пузанов, выработав необходимый для оформления пенсии стаж работы на производстве с тяжелыми условиями труда, ушел на заслуженный отдых. Но через месяц вернулся.

– Не могу сидеть дома, – сказал начальнику цеха. – Возьмите на старое место...

Вернули, и бригада под его руководством еще многие годы была в числе лучших на комбинате. В мае 1966 года за большие производственные успехи Василию Павловичу Пузанову было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Прошли годы. На комбинате сменились два поколения металлургов. Но и сейчас здесь с уважением произносят имя этого человека. Такие, как он, ковали славу комбината. И навсегда вошли в его трудовую историю.

СЕРГИЕВСКАЯ
Екатерина Алексеевна,
*заведующая цеховым здравпунктом
комбината "Североникель"*



Непререкаемым авторитетом в шестидесятые-семидесятые годы в Мончегорске пользовалась Екатерина Алексеевна Сергиевская, заведовавшая в ту пору цеховым здравпунктом комбината "Североникель". Занимая в общем-то скромную должность, она оказывала влияние на решение многих не только цеховых, но и общегородских социальных задач, в первую очередь связанных с укреплением здоровья горожан.

В то время главное предприятие города – комбинат "Североникель" работал настолько успешно, что

появилась возможность выделять значительные средства на удовлетворение социальных потребностей коллектива. По настоянию Сергиевской в первую очередь решили построить свой санаторий-профилакторий, в котором металлурги могли бы не только отдохнуть, но и пройти курс оздоровительного лечения. Это было особенно важно потому, что на комбинате стало серьезно ощущаться вредное влияние на людей никеля. В электролизном цехе, например, "никелевая экзема" выводила из строя десятки лучших специалистов. Вернуть им здоровье и рассчитывала Екатерина Алексеевна с помощью лечебных процедур в заводском санатории-профилактории. Одновременно она занялась исследованием причин, влияющих на рост заболеваемости

экземой. Оказалось, что наиболее подвержены этой болезни люди с рыжими волосами. Им предложили работу на других участках, а новичков с таким цветом волос вообще перестали брать в электролизники. И заболеваемость пошла на убыль.

Медицинский контроль и профилактика на "Североникеле" и до этого были первоклассными. В каждом крупном цехе работали хорошо оборудованные здравпункты. На комбинате имелась и своя поликлиника. А с вводом санатория-профилактория была создана завершенная система медицинского обслуживания трудящихся. Кстати, лучшая в области.

Созданию образцовой по тем временам медсанчасти много сил и энергии отдали многие люди, начиная с руководителей комбината и кончая специалистами разного профиля. Екатерина Алексеевна Сергиевская была, пожалуй, самой активной из них, говорил мне тогдашний директор комбината Радомир Моисеевич Гамберг. Еще в 1969 году за заслуги в развитии здравоохранения ей было присвоено звание Героя Социалистического Труда. И это, естественно, сказывалось на отношении к доктору Сергиевской тех, к кому она обращалась за помощью в решении своих медицинских задач. С ее мнением считались, ей, как могли, помогали все, в том числе и городские власти.

Судьба Сергиевской во многом повторяет судьбы тысяч женщин ее поколения. Родилась она в 1922 году в деревенской семье на Новгородчине. Когда Кате было девять лет, семья в поисках лучшей доли приехала на Север. В 14 лет девушка начала зарабатывать свой кусок хлеба, устроившись регистратором в клиническую лабораторию города Кировска. Перед самой войной окончила местное фельдшерско-акушерское училище и стала лечить людей. Ей довелось и воевать: медики ведь первыми призывались в действующую армию. А после войны поселилась в Мончегорске.

Давно уже нет в списке работников комбината фамилии Сергиевской, но ее помнят в коллективе и до сих пор. Добрая слава о человеке живет долго.

ТИХОНЕНКО Дмитрий Максимович,

бригадир забойщиков комбината "Печенганикель"



В 1958 году Совет Министров СССР своим решением включил комбинат "Печенганикель" в число особо важных строек страны и потребовал от руководства Мурманского совнархоза принять необходимые меры для быстрейшего развития его производственных мощностей.

Руководители региона понимали, что обеспечить выполнение этого задания можно только, подняв трудовую активность коллектива. В цехах комбината прошли рабочие собрания. Людям объяснили, что требуется от них. И многие

откликнулись на призыв. В числе первых оказалась бригада забойщиков рудника Каула, возглавляемая Дмитрием Максимовичем Тихоненко. Горняки дали слово за счет роста производительности труда выполнить годовое задание досрочно — к 5 декабря, существенно сэкономив при этом взрывчатку, буровую сталь и другие расходные материалы. Но на этом не успокоились. Уже в ходе выполнения взятого обязательства бригада — впервые на комбинате — начала бурение глубоких скважин, что позволило ускорить взрывные и проходческие работы, а в конечном итоге — давать большие руды.

Почин забойщиков Дмитрия Тихоненко вскоре подхватили другие коллективы. Многие горняки в свободное от основной работы время стали осваивать смежные специальности, что тоже благотворно сказалось на росте производительности

труда в целом на предприятии. Но обогнать бригаду Тихоненко никому не удалось. Она прочно держалась в роли лидера несколько лет подряд.

Интересно, что чисто производственное соревнование горняков вскоре вышло за рамки забоев. Бригада Тихоненко в свои первоначальные обязательства включила еще и пункт, предусматривающий участие рабочих в благоустройстве поселка. Каждый член коллектива дал слово ежегодно посвящать этому не менее пятнадцати часов свободного времени. И такая инициатива тоже нашла поддержку среди горняков комбината.

Еще на фронте Дмитрий Максимович стал коммунистом. Естественно, что и в мирной жизни ему пришлось активно участвовать в деятельности местной партийной организации. На областной партийной конференции его избрали делегатом XXII съезда КПСС. В Москве Тихоненко познакомился со знатным донецким шахтером Героем Социалистического Труда Н. Мамаем. Заполярный горняк вызвал коллегу на трудовое соревнование. Тот не возражал. Уже после съезда, вернувшись домой и обсудив инициативу Тихоненко, обе бригады приняли конкретные обязательства, которые переслали друг другу, чтобы можно было проконтролировать их выполнение. Проверять их поручали специальным делегатам от бригад.

В 1961 году за достигнутые успехи в труде Дмитрий Максимович Тихоненко получил высшую награду страны — орден Ленина и золотую звезду Героя Социалистического Труда. После этого он еще несколько лет проработал на "Печнеганикеле", а потом переехал на постоянное место жительства в Днепропетровск.

Горно-химическая промышленность



АНАНЬЕВ

Алексей Михайлович,

бригадир проходчиков комбината "Апатит"

Фамилия Алексея Ананьева, проходчика Кировского рудника, была на слуху у всех горняков комбината "Апатит" еще задолго до присвоения ему почетного звания Героя Социалистического Труда. И не только потому, что возглавляемая им с 1958 года проходческая бригада прочно удерживала лидерство в соревновании. Алексей Михайлович отличался редкой скромностью и умением так помочь отстающему товарищу, что у того складывалось впечатление, будто он сам, самостоятельно научился решать сложнейшие технологические задачи. И люди тянулись к нему. Кто — поучиться горняцкому делу, кто — хорошо заработать, а кто-то и выведать его производственные "секреты".

Алексей не отказывал никому. Брал любого, если в бригаде оказывалось вакантное место. Новичка закреплял за опытными проходчиками. И если он проявлял старательность и хватку, и сам бригадир подключался к его учебе. Это Ананьев перенял у первого своего учителя — знатного в ту пору проходчика Николая Кулакова.

К тому времени в заботах Кировского рудника основные проходческие работы велись уже с помощью специальной техники. Но чтобы использовать ее возможности в полную силу, мало было хорошо знать устройство, скажем, проходческого комбайна и мастерски управлять им. В тяжелых

подземных условиях, где прямо под ногами бежит ручей подземных вод, агрегаты быстро выходили из строя. Ремонтники не успевали "лечить" машины. И тогда, чтобы зря не терять время, Алексей Михайлович с помощью рудничных специалистов наладил в бригаде своеобразные курсы ремонтников.

Как-то в разговоре за чашкой чая на квартире горняка я поинтересовался, сколькими же смежными специальностями он лично овладел за время работы на руднике?

— Сперва — электромонтера, — начал перечислять он. — Потом — крепильщика, бурильщика, машиниста погрузочной машины, скрепериста, взрывника... По несколько специальностей освоили в нашей бригаде все. Естественно, сдав соответствующий экзамен. Это и помогает нам избегать простоев, добиваться хороших результатов.

Да разве одни мы такие ушлые!? — вдруг перевел Алексей разговор на другую тему. — Многие годы мы соревнуемся с проходческой бригадой Николая Федоровича Прокопенко. У него в коллективе это дело поставлено не хуже нашего. Я иногда захожу на его рабочее место и смотрю, как он распределяет обязанности среди подчиненных. Со стороны-то разница быстрее заметна. Вот и перенимаю у соперника то, до чего сам не додумался. Кстати, и Прокопенко не раз наведывался в наш забой.

В так называемые застойные шестидесятые-семидесятые годы было принято организовывать соревнования трудовых коллективов в честь очередной знаменательной даты в жизни страны. Нередко на комбинате "Апатит" инициатором такого соревнования выступала бригада Ананьева. В старом своем журналистском блокноте нашел я запись о том, что в честь XXIV съезда КПСС она взяла обязательство вместо плановых 480 метров пройти 750. Слово проходчики сдержали. Почин их был тогда подхвачен всеми бригадами Кировского рудника, и это в немалой степени помогло тому, что рудник досрочно справился и с годовым заданием.

Особенно гордился Алексей Михайлович тем, что именно его бригаде доверили стать первопроходцем нового, 252 гори-

зонта, где потом впервые в истории комбината была внедрена передовая по тем временам поточная технология добычи руды.

Человек высочайшей дисциплинированности, Алексей Михайлович добивался этого и от подчиненных. Способ был самый простой – личный пример, что он твердо усвоил еще во время службы на Северном флоте.

Его биография проста и обычна для многих известных в послевоенное время северян. Родился в 1932 году в Полтавской области. В 1949 году после окончания школы приехал в Кировск. Как он говорил – "за романтикой и приключениями". Думал скоротать здесь время до призыва в Армию. Но к Северу прикипел настолько, что связал с ним лучшие годы своей жизни.

За успехи в работе и большой личный вклад в освоение природных богатств Кольского полуострова Алексею Михайловичу Ананьеву Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 мая 1966 года присвоено звание Героя Социалистического Труда. Высоких государственных наград был удостоен и его постоянный соперник в соревновании бригадир проходчиков Николай Федорович Прокопенко. Он стал кавалером орденов Ленина и Октябрьской Революции.

ГОЛОВАНОВ
Георгий Александрович,
директор комбината "Апатит"



За всю почти восьмидесятилетнюю историю комбината "Апатит" у руля управления им побывали шестнадцать директоров. Дольше всех — девятнадцать лет — возглавлял его Георгий Александрович Голованов.

На Север он приехал в 1956 году и сразу же получил назначение на довольно высокую должность — главного инженера обогатительной фабрики Оленегорского рудоуправления, как тогда называлось нынешнее акционерное общество "ОЛКОН". Было ему в ту пору 33 года, но за его спиной остались уже

военное училище, фронт, несколько лет работы главным механиком и начальником корпуса обогащения на знаменитом Курском металлургическом предприятии.

Талантливый инженер и организатор, он быстро продвигался по служебной лестнице. Через четыре года Георгий Александрович возглавил службу главного инженера предприятия, без отрыва от производства окончив к тому же аспирантуру при Кольском филиале Академии наук СССР и защитив кандидатскую диссертацию. Руководители отрасли заметили незаурядные способности недавнего фронтовика. Голованову предложили должность директора строящегося Ковдорского горно-обогатительного комбината. И эта должность оказалась ему по плечу. А вскоре последовало новое назначение: в 1964 году Голованову по решению бюро обкома

КПСС и Мурманского совнархоза поручили руководство крупнейшим в области промышленным предприятием – комбинатом "Апатит".

Выбор был сделан безошибочно. Уже вскоре стало ясно, что комбинат приобрел директора, сумевшего не только быстро наладить нормальную работу на важнейшем предприятии области, но и серьезно двинуть производство вперед, опираясь на лучшие достижения науки и практики. Более того, сам совмещал практическую работу с научной деятельностью. При его непосредственном участии была создана уникальная флотационная машина, внедрение которой позволило заметно увеличить извлечение из апатитовой руды ценных минералов. Внедрялись новые методы добычи руды на подземных участках рудников, создавались наиболее благоприятные условия для вовлечения в рационализаторскую и научную работу молодых специалистов.

Начало директорства Голованова совпало со временем строительства новой апатито-нефелиновой обогатительной фабрики и высокогорного рудника "Центральный", ставших крупнейшими в мире. Как он умудрялся успешно совмещать руководство предприятием и гигантской стройкой, так и осталось для всех загадкой. На объектах то и дело возникали острые моменты. Но не было случая, чтобы директор "Апатита" вместе с управляющим трестом "Апатитстрой" Вячеславом Константиновичем Егоровым не находили бы достойного выхода.

Мне, в ту пору возглавлявшему выездную редакцию "Полярной правды" на строительстве комбината, не раз доводилось общаться с Головановым. Несмотря на огромную занятость, Георгий Александрович находил время и для беседы с журналистом. Бывало, встречались после критических выступлений газеты, касавшихся стройки. Но никогда директор комбината не выставлял претензий. Серьезную, обоснованную критику он принимал как подсказку ему, руководителю, и использовал в интересах дела.

Через два года работы в должности директора "Апатита" Г. А. Голованов был удостоен двух высоких наград – ордена

Ленина и золотой медали ВДНХ СССР, а в 1971 году за выдающийся личный вклад в развитие горно-химической промышленности Заполярья – звания Героя Социалистического Труда. Спустя пять лет он получил еще одну государственную награду – орден Октябрьской Революции.

Голованов успешно сочетал плодотворную трудовую деятельность с научной, вел активную общественную работу. На протяжении многих лет был членом Мурманского обкома КПСС, депутатом областного и Кировского городского советов народных депутатов, депутатом Верховного Совета СССР.

Он никогда не был груб с подчиненными, но жестко требовал от них порядка. Предпочитал, чтобы его окружали работники, на которых можно положиться. Охотно делился опытом с руководителями других предприятий края. Даже написал книгу "Записки директора", со страниц которой рассказал о своих профессиональных секретах.

Зашитив докторскую диссертацию, последние годы жизни Георгий Александрович посвятил научной деятельности и подготовке специалистов для горной промышленности страны. На его счету свыше 70 научных трудов и несколько изобретений, которые нашли широкое применение не только на "Апатите", но и на других родственных производствах.

СТАРОДУБЦЕВ
Михаил Яковлевич,
старший флотатор АНОФ-2
комбината "Апатит"



С детства мечтал потомственный тамбовский хлебороб Михаил Стародубцев увидеть своими глазами "камень плодородия" – апатит, из которого, как рассказывали взрослые односельчане, получают удобрения для колхозных полей. Но путь к мечте оказался долгим. В сорок первом, когда началась война, большинство взрослых мужчин села Паревка, где он родился и жил, ушли на фронт. Убирать оставшийся на полях урожай пришлось женщинам и подросткам. Тринадцатилетнего крепыша Стародубцева направили в помощники комбайнеру.

А уже через два года он сам сел за баранку этой машины, стал самостоятельно управлять ею.

Потом Михаила призвали в армию. Служил в Германии, в одном из расквартированных там зенитно-артиллерийских подразделений. Был командиром орудия, помощником командира взвода, отличником боевой подготовки. Отслужив свой срок, вернулся в родное село. Но задержался дома не надолго. Решил поехать за мечтой – туда, где добывают "камень плодородия". Так и оказался в Кировске в 1952 году.

Свободных мест на комбинате "Апатит" не оказалось, и Михаил пошел в пожарные. Но как только появилась вакансия на обогатительной фабрике, попросился туда.

Ему повезло: попал в ученики к самому опытному флотатору Дмитрию Алексеевичу Пучкову. С помощью наставника Стародубцев быстро освоился на новом месте, стал набирать опыт. Видя старательность и вдумчивость ученика, Пучков посоветовал ему пойти на курсы обогатителей. Руководители фабрики не возражали. И через несколько лет учебы Михаил стал дипломированным мастером-технологом.

К этому времени на комбинате уже вовсю шла подготовка к пуску второй апатито-нефелиновой обогатительной фабрики. Для освоения ее мощностей требовалось очень квалифицированные кадры. Стародубцеву предложили перейти на новое место. Он согласился. Но пошел на АНОФ-2 не мастером, а старшим флотатором. Богатый опыт, накопленный на старой фабрике, которым он охотно делился с товарищами по бригаде, пригодился ему и здесь. Вскоре он стал признанным мастером флотации. За заслуги в освоении новых мощностей Михаила Яковлевича в 1965 году наградили орденом Ленина.

Вместе с наградой пришло и общественное признание. Коммунисты Кировска избрали его членом бюро городского комитета партии, и он стал активно участвовать в решении не только производственных, но и социально-экономических задач в масштабе города. У него и это дело получалось неплохо. И когда подошло время очередных выборов в Верховный Совет СССР, земляки выдвинули его кандидатуру...

Самые опытные флотаторы могут на ощупь определить, готова ли жидккая масса измельченной руды к последующей технологической операции — сгущению. Обладал такой способностью и Михаил Яковлевич. Но он всегда мечтал, чтобы за человека это делали специальные автоматы. И когда на фабрике стали внедрять систему автоматизированного контроля за ходом технологического процесса, принял в деле участие.

Общительный и веселый по характеру, Стародубцев и в часы досуга старался быть вместе с товарищами по работе.

Еще в молодости он научился играть на баяне, знал множество песен, в том числе фронтовых. Когда собирались с друзьями дома или же на природе, охотно пел и играл для них. Это сближало людей, сплачивало и тоже помогало в работе. Ведь у дружного коллектива работа лучше ладится.

Родина высоко оценила трудовые успехи флотатора и общественного деятеля Стародубцева. В апреле 1971 года Михаилу Яковлевичу присвоили звание Героя Социалистического Труда. Но он не зазнался, продолжал так же творчески трудиться на предприятии своей мечты.

ЧУЙКИН
Михаил Фомич,

проходчик-взрывник комбината "Апатит"



Первым Героем Социалистического Труда на старейшем в области промышленном предприятии — комбинате "Апатит" стал проходчик-взрывник Кировского рудника Михаил Фомич Чуйкин. Это почетное звание ему присвоено Указом Президиума Верховного Совета СССР в марте 1965 года. Тогда Михаилу было чуть больше тридцати лет. Спустя два года он трагически погиб на своем рабочем месте.

Родился М. Ф. Чуйкин в деревне Михалиново Витебской области

Белоруссии. В 1955 году, отслужив в армии, подался Михаил на Крайний Север, в Хибины, где добывали знаменитый "камень плодородия" — апатит. Приняли его на должность помощника машиниста экскаватора, поскольку к тому времени он был уже знаком с устройством тракторных машин, а это учитывалось кадровиками как положительный момент. Профессия экскаваторщика сулила парню хорошую, денежную перспективу. Однако вскоре он попросился туда, где труднее — на подземный рудник.

В 1956 году Михаил сдал экзамен на проходчика и получил пятый разряд. Через полгода, освоив на специальных курсах взрывное дело, стал запальщиком. Но и этого ему было мало. Год спустя прошел обучение и получил удостоверение электрослесаря четвертого разряда. Затем научился

управлять подъемной лебедкой, водить шахтные электровозы, перешел на должность старшего взрывника. А после сдачи экзамена на мастера-взрывника получил право на самостоятельное ведение взрывных работ. В 1959 году он был удостоен первой областной награды — Почетной грамоты Мурманского совнархоза и облсовпрофа.

Когда на Кировском руднике начались работы по строительству и подготовке к эксплуатации нового, 322-го добычного горизонта, Чуйкин попросился направить его на этот сложный, но перспективный участок. Там, на пусковом комплексе, мы и встретились с ним впервые. Чтобы не отвлекаться от дела, Михаил предложил мне встретиться у него дома, в более спокойной обстановке, да еще и с его коллегами по работе. Встреча затянулась до полуночи и стала началом нашей дружбы.

Жили Чуйкины в горняцком поселке рядом с Кировским рудником, в обычном двухэтажном деревянном доме. Это были очень гостеприимные хозяева. Каждый раз, приезжая, я встречал в квартире Михаила или соседей по подъезду, или товарищей по работе. Главной темой их разговоров были дела производственные — как и за счет чего можно повысить производительность труда на участке. Супруга Михаила пыталась переводить беседу на другие темы. Ей это удавалось, но не надолго. И Чуйкин, и его коллеги жили работой, гордились своей профессией и принадлежностью к предприятию, известному всей стране. Чувствовалось, что они сознают ответственность за порученное им дело, готовы ради него на все. Это и сыграло в конце концов роковую роль в судьбе Михаила Фомича.

В одну из смен неполностью сработали взрывные пакеты. Он решил проверить, в чем причина. И вдруг раздался запоздалый взрыв...

Чуйкина, незадолго до этого ставшего Героем Социалистического Труда, хоронили всем Кировском. В его честь назвали улицу, на которой он жил. "Единая книжка мастера-взрыв-

ника", принадлежавшая Михаилу, стала музеинм экспонатом и до сих пор хранится в областном краеведческом музее.

А заполярный гигант большой химии – комбинат "Апатит" по-прежнему поставляет стране и на экспорт миллионы тонн апатитового концентрата – ценнейшего сырья для производства фосфорных удобрений. Дело, которому достойно служил мастер-взрывник Михаил Фомич Чуйкин, продолжают новые поколения кировских горняков.

ШПИГ

Эдуард Павлович,

*машинист экскаватора рудника
Центральный комбината "Апатит"*



В списке тружеников комбината "Апатит" – Героев Социалистического Труда последней значится фамилия экскаваторщика рудника Центральный Эдуарда Павловича Шпига. Высшей награды советской страны он был удостоен в 1981 году.

Родился Эдуард Павлович в Казахстане. Там закончил школу и работал до призыва в армию. Служить довелось на Крайнем Севере – в Печенге. Кольская земля пришлась по душе уроженцу южной республики, и он решил остаться здесь навсегда.

В 1963 году Шпиг приехал в Кировск, где развернулась гигантская стройка – сооружались вторая апатито-нефелиновая обогатительная фабрика и высокогорный рудник Центральный. Туда и устроился недавний воин. Профессию выбрал престижную – экскаваторщика. И не ошибся. Она оказалась его призванием. Через несколько лет так освоил ее, что сравнялся в мастерстве с самыми опытными старшими коллегами. Про него говорили, что он огромным ковшом восьмикубового экскаватора мог закрыть приоткрытую спичечную коробку, даже не смяв ее.

В ту пору по журналистским делам мне часто доводилось бывать на плато Расвумчорр, где строился рудник. Не раз встречался и со знатным экскаваторщиком. Однажды я задал

ему вопрос, соответствует ли действительности молва насчет спичечного коробка. Эдуард Павлович смутился, потом внимательно посмотрел на меня, и сказал:

– Хотите убедиться? Доставайте свои спички...

Свидетелями эксперимента стал не только журналист, но и несколько горняков, оказавшихся поблизости. Все своими глазами увидели, можно сказать, ювелирную работу.

Эдуард Павлович интересовал нашу газету и как герой труда, и как общественный деятель, носивший статус депутата Верховного Совета. Несмотря на столь высокое общественное положение, Шпиг оставался простым в общении и открытым для прессы. Был человечен, заботлив о людях. И это ценили не только горняки, но все жители Кировска, его избиратели.

Как депутату ему приходилось встречаться с министрами и другими крупными столичными чиновниками. Но ни разу он не просил у них ничего для себя лично. А вот интересы предприятия и своих коллег-горняков отстаивал смело, настойчиво.

Такие люди, как он, и создали мировую славу комбинату "Апатит". Пятерым из них выпала честь стать Героями Социалистического Труда. Но высокой оценки в развитии сельскохозяйственного производства страны удостоен вклад и многих других тружеников "Апатита". Более 60 работников награждены орденом Ленина, 23 – орденом Октябрьской Революции, 302 – Трудового Красного Знамени, 74 – Трудовой Славы, сотни горняков и обогатителей отмечены другими орденами и медалями, почетными званиями и грамотами. Их пример вдохновляет на трудовые подвиги новые поколения покорителей Хибин.

Железнодорожный транспорт



БУРМИСТРОВ Сергей Фролович,

начальник станции "Мурманск"



В последний день работы перед уходом на заслуженный отдых ветеран Мурманского отделения Октябрьской железной магистрали начальник станции "Мурманск" Сергей Фролович Бурмистров пришел на службу в парадной форме. Сослуживцы, привыкшие видеть его в скромном цивильном костюме, были поражены: вся грудь их начальника была увешана государственными наградами. Рядом с двумя орденами Ленина, орденами Трудового Красного Знамени, "Знак Почета" и золотой звездой Героя Социалистического Труда

почти не был заметен скромный орден Отечественной войны II степени – его первая и самая дорогая награда. Получил он орден за самоотверженный труд по обеспечению в тяжелое военное время устойчивой работы Мурманского железнодорожного узла – из рук маршала Советского Союза К. А. Мерецкова, командовавшего войсками Карельского фронта.

Не сумев сходу овладеть Мурманском, гитлеровцы обрушили на него бомбовые удары. Станция и торговый порт стали главными целями фашистских стервятников. Каждый налет их на город сопровождался разрушением железнодорожных путей, других станционных объектов. Но и под бомбами врага велись на станции маневровые работы, отправлялись в глубь страны эшелоны с военными грузами, поступавшими в Россию от союзников по антигитлеровской коалиции.

В один из июньских дней 42-го налет авиации был особенно жестоким. Горели дома железнодорожников, но никто из них не покинул рабочее место и не побежал спасать свое имущество. Вместе со всеми на боевом посту оставался и их руководитель С. Ф. Бурмистров.

Героическая оборона Мурманска продолжалась 1200 дней и ночей. За это время фашисты сбросили на железнодорожный узел 755 фугасных и более 42 тысяч зажигательных бомб.

Восстановительные работы приходилось вести каждый день. И люди трудились, не жалея сил. Восемь раз они завоевывали переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны и 13 раз — Народного комиссариата путей сообщения.

На посту начальника станции Бурмистров оставался до октября 1969 года. На его плечи легла забота сперва о восстановлении разрушенного гитлеровцами станционного хозяйства, а потом — и его реконструкции. Были расширены подъездные пути, построен новый вокзал, ставший украшением центра Мурманска, повсеместно внедрялись системы автоматического контроля и управления производственным процессом.

Важнейшей заботой начальника станции стало налаживание тесных деловых контактов с портовиками. Ведь и торговый, и рыбный порты в послевоенные годы начали быстро развиваться. Без поддержки железнодорожников справляться со все возрастающим потоком грузов они не могли. И станционники делали все возможное, чтобы помочь смежникам. По предложению Сергея Фроловича была организована работа смен портовиков и железнодорожников по единому графику, наложен ремонт подвижного состава непосредственно в порту. И это помогло ускорить оборачиваемость вагонов, прежде всего с продукцией рыбаков, комбината "Апатит", Оленегорского и Ковдорского ГОКов, в большом количестве отправляемой через Мурманск в другие районы страны и за рубеж.

Мне в ту пору по заданию редакции приходилось часто общаться с Сергеем Фроловичем. Несмотря на большую разницу в возрасте, у нас установились добрые товарищеские отношения. Нередко, особенно перед уходом на пенсию, он сам приглашал меня, чтобы поведать об очередной новинке в организации труда железнодорожников и о планах на ближайшее будущее. Бывало, выводил на территорию станции и показывал, где и что планируется построить, что будет замечено. Чувствовалось, что он всей душой со своим предприятием, с людьми, вместе с которыми поднимал его из руин, и с которыми не хотелось ему расставаться.

Было тогда Бурмистрову уже под семьдесят. Из них почти полвека связаны с Мурманском, с его железнодорожной станцией, где начинал Сергей Фролович чистильщиком вагонов, а завершал руководителем всего станционного хозяйства, Героем Социалистического Труда. Многие знали его и как активного депутата горсовета, члена президиума райпрофсожа, отстаивавшего всюду интересы не только железнодорожников, но и других жителей Мурманска.

ГОЛОХВАСТОВА
Ольга Ивановна,
поездной диспетчер
Мурманского отделения
Октябрьской железной дороги



"Командиром движения" называли коллеги по работе Ольгу Ивановну Голохвастову. И называли так не случайно. Многие годы она работала поездным диспетчером и действительно управляла движением всех поездов на Мурманском отделении Октябрьской железной дороги.

На Север 24-летняя Ольга Ивановна приехала, как и многие ее сверстники, в трудном послевоенном 1947 году на заработки. Уроженка села Устье Моршанского района Тамбовской области готова была к любой работе. Удалось

устроиться оператором на станции Кандалакша. Природное трудолюбие и любознательность помогли ей быстро освоиться на новом месте, в совершенстве овладеть специальностью, и когда на станции освободилось место поездного диспетчера, ей предложили занять новую должность.

В руках поездного диспетчера сосредоточены множество путей, на нем лежит огромная ответственность за безопасность движения поездов на всем подконтрольном участке дороги, раскинувшемся на десятки километров от рабочего места. Не каждый мужчина выдерживал напряжение этой деятельности. Голохвастова выдержала! Набравшись опыта,

перешла на еще более ответственный участок – стала руководить движением поездов на всем заполярном участке Октябрьской магистрали.

В шестидесятые годы Мурманское отделение железной дороги переживало бурный период реконструкции. Менялись устаревшие пути "главного хода", прокладывались вторые пути, внедрялись автоматические системы управления стрелочным хозяйством станций, да и система диспетчерской связи перешла на новые стандарты, обеспечившие более надежный контроль за прохождением поездов.

Согласно требованиям безопасности, в каждой смене дежурили два диспетчера. Обновленная система связи создала предпосылки для перевода дежурства "в одно лицо". С таким предложением Ольга Ивановна и вышла к руководителям отделения дороги. Ей долго отказывали в эксперименте, но она продолжала настаивать. И добилась своего! Этот опыт вскоре переняли диспетчеры всей Октябрьской магистрали.

На счету Голохвастовой немало других новаторских начинаний, закрепивших за ней репутацию лучшего поездного диспетчера отделения.

Это сейчас диспетчерская централизация – обычное для железнодорожников дело. А тогда все приходилось испытывать с помощью таких профессионалов, как Ольга Ивановна Голохвастова, в общей сложности проработавшая поездным диспетчером более двадцати пяти лет. Были, конечно, и риски. Но без них ведь не обходится ни одно начинание. Зато все нововведения на железной дороге приносили хорошие результаты. Так, только за семилетку 1959–1965 годов перевозка грузов по железной дороге увеличилась в 1,9 раза. На Мурманском отделении было построено 94 километра вторых путей, реконструировано несколько крупных станций, локомотивных и вагонных депо, усилено энергоснабжение. За успехи в выполнении семилетнего плана перевозок боль-

шая группа тружеников отделения в 1966 году была награждена орденами и медалями Советского Союза, многих, в том числе и Ольгу Ивановну, отметили ведомственными знаками отличия. А в мае 1971 года Голохвастовой присвоили звание Героя Социалистического Труда.

ЖАРКОВА
Анна Петровна,
стрелочница
Кандалакшского железнодорожного узла

Первым Героем Социалистического Труда в Мурманской области стала стрелочница Кандалакшского железнодорожного узла Анна Петровна Жаркова. Это почетное звание ей было присвоено в ноябре 1943 года.

К сожалению, в архиве железнодорожников сохранилось очень мало документов, по которым можно составить портрет этой женщины. Известно лишь, что на железнодорожный транспорт она пришла еще в довоенном 1938 году. Начинала младшей стрелочницей на станции Кировск. Училась у старших коллег, перенимала их опыт. И небезуспешно. Вскоре ей присвоили более высокий разряд и направили старшей стрелочницей на станцию Алакуртти, что близ границы с Финляндией. Там и застала ее война.

Кандалакшский железнодорожный узел имел важное стратегическое значение. Через него шли военные грузы в Мурманск из центральных районов страны, а в обратном направлении — боевая техника, оружие, боеприпасы и продовольствие, поступающие в Россию от союзников по антигитлеровской коалиции. Не сумев завладеть им сходу, гитлеровцы решили вывести станцию и пути на подступах к ней с помощью авиации. Во время одного из налетов Анна Жаркова получила ранение, но не покинула своего поста.

За образцовое выполнение служебных обязанностей, мужество и самоотверженность эта отважная женщина была награждена медалью "За боевые заслуги".

Не одна Жаркова — весь коллектив Кандалакшского железнодорожного узла трудился в годы войны с полной отдачей сил. Восемь раз он завоевывал переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны и 13 раз — знамя

Народного Комиссариата путей сообщения. В этом, конечно же, есть доля заслуг и скромной труженицы — стрелочницы Анны Петровны Жарковой, показывавшей коллегам пример добросовестного выполнения своего служебного долга.

Еще в годы войны Анна Петровна окончила курсы дежурных по станции и работала по этой специальности в Африканде. После победы над гитлеровской Германией была переведена на станцию Кузнецк Куйбышевской железной дороги, где и завершила свой трудовой путь в должности начальника вокзала.

МАКАРОВ
Владимир Сергеевич,
*машинист локомотивного депо
станции “Кандалакша”*

На Кольской земле родилась слава известного в семидесятые годы всей стране мурманского машиниста электровоза Владимира Сергеевича Макарова. Первым в Советском Союзе он освоил вождение тяжеловесных грузовых составов, а потом этот опыт применил и при вождении сверхтяжеловесных поездов.

На Север Макаров, как и многие его сверстники, приехал из южных краев. Родился он в 1922 году в селе Долгоруково Пензенской области. В 1941 году окончил Ленинградский техникум железнодорожного транспорта и был направлен на работу в Мурманскую область. В то время особая нужда в кадрах была в Кандалакшском локомотивном депо. Там ему и предоставили место работы. Сперва — помощником машиниста, а когда освоился на заполярной железнодорожной магистрали, назначили машинистом.

Шла война. Гитлеровская авиация беспощадно бомбила важнейшие оборонные объекты области, в первую очередь — железнодорожные станции и морские порты. Нередко вражеские самолеты нападали и на составы, которые вел машинист Макаров. Но ему повезло — из всех испытаний вышел живым и обогащенным опытом.

После войны поток грузов на Мурманском отделении Октябрьской магистрали стал быстро нарастать. Возникла проблема своевременной доставки их по назначению. Чтобы решить ее, предлагалось строить вторые пути на особенно напряженных участках дороги и реконструировать старые. Но это требовало больших затрат и много времени. Был и второй вариант: пока обновляется дорога, водить поезда с боль-

шим, чем обычно, общим весом. Но кто возьмется водить по устаревшим путям тяжеловесные составы?

Многие машинисты, которым предлагали взяться за это дело, наотрез отказались брать на себя такую ответственность. Макаров согласился. И доказал своим примером, что это возможно. Постепенно с его помощью вождение тяжеловесных, а затем и сверхтяжеловесных составов освоили все его коллеги не только из Кандалакшского, но и других локомотивных депо Октябрьской железной дороги. Этот опыт стали использовать на всех железных дорогах СССР. Макарову же в августе 1969 года за выдающиеся трудовые успехи присвоили звание Героя Социалистического Труда.

За тридцать лет работы в Заполярье Владимир Сергеевич подготовил десятки специалистов, которые стали машинистами первого класса. Многие, как и их наставник, с вождения "товарняков" перешли на вождение пассажирских поездов. А это среди железнодорожников расценивается как признание их высочайшего профессионального мастерства.

Жизнь Макарова сложилась так, что он был вынужден покинуть Север. Вместе с семьей переехал в Туапсе, где сперва работал машинистом электровоза, а потом — машинистом-инструктором колонны локомотивных бригад. Его колонна стала лучшей в туапсинском депо.

Сельское хозяйство



ЗЕМДИХАНОВА Варвара Васильевна, доярка колхоза "Тулома"



Родным стал Кольский полуостров и для уроженки Поволжья Варвары Васильевны Земдихановой. Совсем юной приехала она сюда вместе с родителями в 1930 году. После школы решила пойти работать на ферму колхоза "Тулома", в котором обосновались ее родители. С первых же дней работы Варя проявила себя старательной и пытливой труженицей. Это заметили руководители хозяйства. В 1938 году молодую работницу направили на областные курсы бригадиров-животноводов, по окончании которых ей доверили обслуживать целую ферму из 120 коров.

Животноводческие хозяйства в ту пору на Кольском полуострове только еще создавались. Темпы их развития сдерживались нехваткой кормов, отсутствием опытных специалистов и тяжелым ручным трудом. Девушку в работе выручала природная смекалка и редкое трудолюбие. Она сумела так организовать дело, что от каждой фуражной коровы в колхозе стали получать надои, считавшиеся недостижимыми в Заполярье. Трудовой успех молодого животновода был отмечен Центральным Комитетом ВЛКСМ: Варвару Васильевну наградили Почетной грамотой.

Особенно тяжелые испытания выпали на ее долю в годы войны. Надо было не только сохранить колхозное стадо, но и

поднять удойность буренок. От своей группы животных Земдиханова стала получать по пять тысяч литров молока в год. Этот успех северянки был отмечен новой наградой — серебряной медалью ВДНХ СССР. Потом были и другие награды.

Уже в ту пору у нее появились свои ученики, с которыми она щедро делилась опытом. В 1966 году ей присвоили звание Героя Социалистического Труда. Желающих поучиться у нее стало еще больше: перенять опыт знатной доярки в Тулому стали приезжать коллеги из всех хозяйств области. А когда в Кольском районе появились и другие труженицы, получавшие от каждой коровы по пять тысяч литров молока, по ее инициативе и при поддержке райкома КПСС был создан районный клуб пятитысячников, ставший настоящей школой передового опыта. Однако уже через год встал вопрос о его переименовании, поскольку сразу шесть мастеров машинного доения в районе получили от каждой коровы по шесть тысяч литров молока. Семьдесят три доярки превысили свои прежние достижения, получив в среднем от каждой буренки свыше пяти тысяч литров молока.

— Конечно, прежде всего сказалось сделанное ранее — создание высокопродуктивного стада, улучшение рациона кормления и ухода за животными, — рассказывала мне бывший первый секретарь райкома З. И. Денисова. — Но не менее важно и распространение передового опыта. Варвара Земдиханова и ее подруги по клубу пятитысячников побывали на всех фермах района, где не только рассказывали, как добивались успеха, но и давали советы, что конкретно можно сделать в том или ином хозяйстве для быстрого роста продуктивности стада.

Традиции, заложенные знатной дояркой, живут и развиваются в "Туломе". По надоям молока это хозяйство давно уже в числе лидеров животноводства в Северо-Западном

федеральном округе. Ежегодные надои в семь с половиной тысяч литров от каждой фуражной коровы, что вдвое превышает среднероссийский показатель, здесь стали сейчас нормой. Успехам младших подруг радуется Варвара Васильевна не меньше, чем прежде радовалась своим собственным.

**ШУБИНА
Эстолия Ильинична,
доярка совхоза "Тулома"**



На Кольскую землю Эстолия Ильинична Шубина приехала в 1964 году из глухой и сейчас еще труднодоступной деревушки Верхняя Пеша Ненецкого национального округа. Добраться туда можно разве что вертолетом или на снегоходе. Девушке хотелось в город, получить достойное образование. Но жизнь распорядилась ее судьбой по-своему. Эстолию пригласили к себе жившие в селе Тулома Мурманской области земляки. Обещали помочь с работой. И она рискнула.

Тулома оказалась прямой противоположностью ее родной деревни. Чистая, ухоженная, в ней уже в ту пору строили дома городского типа, К тому же – всего в полутора десятках километров от районного центра. А животноводческая ферма, где ей предложили место доярки, была оснащена лучшим по тем временам оборудованием. Умения же ухаживать за коровами ей было не занимать: еще на малой родине научилась она этому делу. Да и с наставницей повезло. Взявшая шефство над Шубиной лучшая в области доярка Герой Социалистического Труда Варвара Васильевна Земдиханова щедро делилась с ней своим опытом.

Через несколько лет Эстолия Ильинична сравнялась с наставницей в профессиональном мастерстве. А когда та ушла на пенсию, стала лидером соревнования животноводов не только совхоза "Тулома", но и всей области. Теперь уже к ней стали приезжать за опытом коллеги из других хозяйств.

Возглавлявший в те годы совхоз Петр Иванович Кузнецов при встрече с журналистами называл Шубину "животноводом от Бога". Ферма стала для нее вторым домом, говорил он без преувеличения. Когда готовилась эта книга, дочка Шубиной Галина Валериановна сказала мне, что и дома-то они видели мать редко: то на ферме пропадает целыми днями, то занята общественными делами, будучи депутатом районного Совета, то по другим хозяйствам области ездит, делясь своим опытом. За рекордные надои молока – свыше пяти тысяч литров от каждой закрепленной коровы ее удостоили чести участвовать во Всесоюзной выставке достижений народного хозяйства СССР, где труд знатной доярки Заполярья в разные годы был отмечен двумя золотыми, серебряной и бронзовой медалями.

Не заставили ждать и государственные награды. Евстolia Ильинична сперва была награждена орденом "Знак Почета", потом – орденом Ленина. В декабре 1976 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Шубиной присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением второго ордена Ленина и золотой медали Героя.

– Для всей нашей семьи это был двойной праздник. – поделилась со мной невестка Шубиной Тамара Александровна. – В день выхода Указа о награждении родилась внучка Эстолии Ильиничны. Земляки искренне поздравляли бабушку с обоими этими событиями в ее жизни...

Добрая слава о знатной труженице продолжает жить не только среди ее односельчан, но и в области. Ученики же достигли таких рубежей, о которых сама она могла только мечтать – сегодня совхоз "Тулома" вышел на новую качественную ступень и работает по технологиям, отвечающим мировым стандартам. Дорогу же к ним проложили предшествующие поколения тружеников хозяйства, среди которых была и Эстолия Ильинична Шубина.

ЮРЬЕВ

Василий Николаевич,

*бригадир оленеводческой бригады
Мурманской опытной оленеводческой станции*



В России всего трое оленеводов удостоены звания Героя Социалистического Труда. Один из них – наш земляк, бригадир Мурманской опытной оленеводческой станции Василий Николаевич Юрьев. Родился он 5 февраля 1917 года в старинном селе Семиостровье Ловозерского района в саамской семье потомственных оленеводов. Ему удалось окончить всего два класса школы. Всему остальному учился на практике, начав трудовую деятельность с раннего детства. Помогал отцу пасти оленей. В семнадцать лет его

назначили заместителем бригадира, а когда через четыре года овладел всеми секретами своей профессии, стал бригадиром.

В сорок первом Юрьева, как и многих его земляков, призвали в действующую армию. Стал он бойцом оленетранспортного отряда, воевавшего под Кандалакшой. Затем фронтовая судьба привела его под Медвежьегорск. Там, в одном из боев, Василий Николаевич получил тяжелое ранение. Несколько месяцев пролежал в госпитале, после чего, хотя война еще продолжалась, его демобилизовали.

Вернулся в село Краснощелье, где жил и работал до ухода на фронт. Здесь ждала его невеста – Валентина Канева. 9 мая 1945 года сыграли свадьбу и больше уже не расставались. Молодая жена вместе с мужем стала пасти оленей стада, кочующие по просторам Ловозерской тундры.

В 1956 году на Кольском полуострове была создана опытная оленеводческая станция. Василий Николаевич вместе с семьей переехал в поселок Лопарская, где базировалось новое сельскохозяйственное предприятие. Юрьев занимался привычным делом и здесь, и вдали от дома — на полуострове Рыбачий, где паслось опытное стадо. К фронтовой медали "За отвагу" прибавились награды за самоотверженный мирный труд — орден "Знак Почета" и орден Ленина, который вместе с золотой медалью Героя Социалистического Труда ему вручили в 1971 году.

Увлеченный делом, Василий Николаевич оставался хорошим семьянином, заботливым отцом, очень любил детей. Вместе с женой воспитал двух сыновей и четырех дочерей. Находил он время и для активной общественной деятельности. Был депутатом Кольского районного Совета, не раз бывал в Москве в качестве делегата профсоюзного съезда и участника Выставки достижений народного хозяйства СССР. Первым среди оленеводов области он внедрил минеральную подкормку оленей и освоил изгородный их выпас, что позволило заметно поднять эффективность оленеводства. Опыт его использовали многие пастухи.

Фронтовые раны напомнили о себе знатному оленеводу в 1975 году. Юрьев оказался в больнице, перенес тяжелую операцию и уже не вернулся в тундру, к своему подопечному стаду. Но в родном коллективе его не забыли и после кончины. Здесь учредили приз его имени, который стали вручать оленеводам, добившимся наилучших результатов.

В. Н. Юрьев — представитель коренного населения Кольского полуострова — саамов. В годы войны они, как правило, не носили солдатских шинелей. Отправляясь на боевое задание, прямо на гимнастерку надевали теплые и легкие малицы из оленевых шкур. И не винтовка была их главным оружием, хотя каждый из них отменно стрелял, а длинный шест — хорей, с помощью которого управляли оленьей упряжкой. Кавалерия Заполярья называли в годы войны специальные оленетранспортные отряды Карельского фронта,

сформированные из саамов. Эти отряды оказались незаменимыми в условиях Крайнего Севера. За годы войны они вывезли с линии фронта более десяти тысяч раненых, доставили на передовую по непроходимым болотам тундры восемь тысяч военнослужащих, перевезли семнадцать тысяч тонн боеприпасов и других военных грузов, эвакуировали из тундры 162 аварийных самолета. Есть в этом деле и личный вклад Василия Николаевича Юрьева, чей путь на войне начался в одном из таких отрядов. И это помнят его земляки.

Медицина



БАЯНДИН Петр Андреевич,

*заведующий отделением грудной хирургии
областной больницы*



В шестидесятые-семидесятые годы прошлого века едва ли не каждый второй взрослый житель Кольского полуострова стремился попасть на прием к доктору Петру Андреевичу Баяндину. Даже с болтячками, лечением которых он не занимался. Такова была сила веры в этого человека, за многие десятилетия работы в здравоохранении Заполярья спасшего жизни сотням, если не тысячам северян.

Родился Петр Андреевич в 1907 году в деревне Карасово Коми-Пермяцкого национального округа в семье крестьян. В 1930 году блестяще окончил медицинский факультет Пермского университета и был назначен деканом этого факультета. Однако пытливого молодого специалиста тянуло к практической деятельности. Подходящую работу предложили в Пушкинской городской больнице под Ленинградом, куда он и переехал. Затем набравшегося опыта доктора пригласили поработать в только что образованной Мурманской области.

Баяндин согласился. Так и началась в далеком уже 1938 году мурманская часть его трудовой биографии.

Война застала Петра Андреевича в этом северном российском городе. Как и многие его сослуживцы, Баяндин просился на фронт, но ему поручили другое дело — создать в Мурманске областную станцию переливания крови, так необходимую для лечения раненых бойцов. Там он и про-

служил всю войну. В науку же не вернулся, хотя ему предла- гали престижные должности в лучших научных организа- циях Ленинграда и Ленинградской области.

Творчески одаренного доктора вполне устраивала работа в Заполярье. Пересядя в областную больницу, он увлекся лечением язвенной болезни желудка. Опытным путем Петр Андреевич нашел немало возможностей для повышения эффективности разработанных столичными медиками методик хирургического лечения этой болезни. Но в те годы самым слабым звеном заполярной медицины оставалась груд- ная хирургия. Усилиями Баяндина в областной больнице было создано отделение грудной хирургии, где под его руково- водством и при его непосредственном участии стали делать сложнейшие операции на сердце и легких.

В числе пациентов доктора Баяндина однажды оказался и автор этих строк. Петр Андреевич внимательно осмотрел меня и назначил курс профилактического лечения. Я готовился к опе- рации, и, естественно, спросил его, почему он не спешит с ней.

— Наша главная задача — сделать все возможное, чтобы поставить на ноги пациента без хирургического вмешательства, — ответил доктор. — Оперировать надо тогда, когда без этого не обойтись. А у вас, молодой человек, есть шансы выздороветь. Не упускать же такую возможность...

И действительно все обошлось.

Уже потом мне стало понятно, почему Петр Андреевич не спешил с операцией. Для него, как и для других настоящих врачей, главным в работе было правило — "не навреди!" Ему он следовал всю свою долгую жизнь.

В числе многочисленных наград доктора Баяндина — ордена Красной Звезды, "Знак Почета", боевые медали. Ему присвоено звание Заслуженный врач РСФСР. А в 1966 году Петр Андре- евич был удостоен высшей государственной награды СССР — ор- дена Ленина и золотой звезды Героя Социалистического Труда.

Благодарные потомки решили увековечить память этого человека. Его имя присвоено Мурманской областной клини- ческой больнице, где и сейчас успешно трудятся многие его ученики.

СОДЕРЖАНИЕ

На них равнялись поколения мурманчан	3
Их имена не сотрутся в памяти	5
От автора	7
Рыбная промышленность	
Абакумов А. В.	11
Ардеев К. В.	13
Городилов П. И.	16
Козлов В. Т.	18
Кондаков Ф. Г.	20
Коптяков Г. М.	22
Маклаков А. Я.	24
Мошников Ю. М.	27
Орликова В. Я.	29
Петров В. Д.	32
Попов В. А.	34
Решетов П. П.	36
Телов П. Ф.	39
Шаньков И. Т.	42
Шайтанов Д. И.	45
Шеронкин М. В.	47
Строительная отрасль	
Алтынников А. Ф.	51
Брюханов А. С.	54
Герасименко В. И.	56
Егоров В. К.	58
Калацкий М. Н.	61
Курмакин Н. С.	64
Маковеев А. Ф.	66
Момот Н. Е.	68
Приходько Е. П.	71
Сафонов А. Я.	73
Сериков В. П.	76

Терехов А. Я.	79
Цесарский С. Г.	82
Морской транспорт	
Асхадуллин Ф. Ф.	87
Вавилов П. И.	89
Забелин Г. П.	91
Контарев И. И.	93
Кучиев Ю. С.	95
Ламехов А. А.	97
Пашнин О. Г.	99
Пинежанинов А. Ф.	101
Следзюк А. К.	104
Соколов Б. М.	107
Горно-металлургическая промышленность	
Веселов А. Г.	111
Волыхин А. Ф.	114
Костяев С. И.	116
Маргаритов Н. М.	118
Оськин В. С.	121
Пузанов В. П.	124
Сергиевская Е. А.	127
Тихоненко Д. М.	129
Горно-химическая промышленность	
Ананьев А. М.	133
Голованов Г. А.	136
Стародубцев М. Я.	139
Чуйкин М. Ф.	142
Шпиг Э. П.	145
Железнодорожный транспорт	
Бурмистров С. Ф.	149
Голохвастова О. И.	152
Жаркова А. П.	155
Макаров В. С.	157

Сельское хозяйство

Земдиханова В. В.	161
Шубина Э. И.	164
Юрьев В. Н.	166

Медицина

Баяндина П. А.	171
------------------------	-----

**Василий Сергеевич БЕЛОУСОВ
ЗОЛОТЫЕ ЗВЕЗДЫ ЗАПОЛЯРЬЯ**

Подписано в печать 16.09.2008 г. Формат 60x80/16.

Бумага офсетная.

Печать офсетная. Усл. печ. л. 10,3.

Заказ 2906. Тираж 1000 экз.

Открытое акционерное общество
«Мурманское издательско-полиграфическое предприятие «Север»
183624, г. Мурманск, ул. К. Маркса, 18

