

Взрослели вместе с городом

В 50-е годы прошлого века, чтобы доехать на трудовом поезде от станции Саракташ до Медногорска, времени требовалось 4-4,5 часа. Железная дорога состояла из одного пути. «Трудовой» останавливался где-то на разъезде или на станции и мог стоять до 40 минут, пропуская срочные грузовые и пассажирские поезда.

В Медногорск я приехал в октябре 1958 года, а в марте 1959-го поступил на работу в монтажно-строительный поезд №163, который прокладывал второй путь «железки» от города Медногорска в сторону Орска. Молодая сила была, а опыта ещё никакого. Рабочие готовили площадки под шпалы и рельсы, наращивали и обустраивали технические тоннели под насыпью для пропуска талой и дождевой воды. Постоянно подходили платформы, гружёные щебёнкой, песком, камнем. На подготовленные площадки железнодорожным краном укладывались целыми блоками рельсы, закреплённые на шпалах. А вот рихтовка и установка радиуса изгиба рельс проводились рабочими при помощи простого лома.

Мой первый трудовой день прошёл на строительстве тоннеля под второй путь напротив Южного микрорайона, где теперь в бетонном «рукаве» под насыпью проезжают легковые автомобили. К июлю наша бригада дошла до станции Сара. И там мы удлиняли станцию, разносили стрелки. Грузовые составы в то время не умещались на территории станции. Второй путь позволил увеличить скорость прохождения поездов почти в 2 раза.

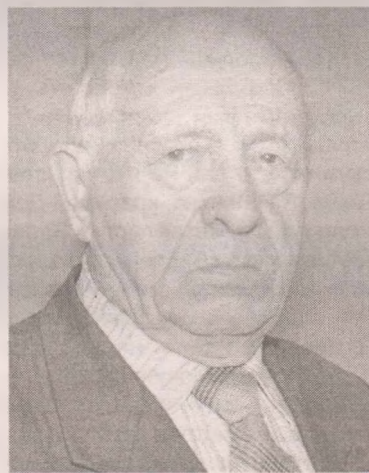
Вскоре был построен и современный железнодорожный вокзал.

В 1959 году выше остановки ЦЭС, за ремесленным училищем №4, начала работать вечерняя школа №5. А я жил на улице 9 Мая в этом посёлке. Это мне давало возможность продолжить учёбу. За плечами было 8 классов дневной школы, я понимал, что без глубоких знаний нельзя двигаться вперёд.

В конце июля я уволился из МСП-163, но с работой в городе было сложно. На завод «Уралэлектромотор» приняли только литейщиком в цех литья под давлением. Работа сложная, а оплата низкая, поэтому там наблюдалась текучесть кадров. Я решил всё-таки не упустить шанс устроиться на предприятие.

Желающих получить среднее образование было предостаточно. Я записался в 9-й класс, а их было два. Только в нашем классе занимались 35 человек. Кому-то получить образование не позволили военные годы: рядом с нами сидели за партами немолодые уже капитан железнодорожной милиции, старший лейтенант ОБХСС. Пришли повышать свой образовательный уровень и молодые ребята после 8 класса. Некоторые работали по 6 часов на строительстве ДК «Металлург», а вечером учились. Все к урокам относились ответственно, с пониманием дела. Для поступления в институт требовался двухгодичный трудовой стаж. У многих тогда было желание учиться в высших учебных заведениях страны.

После окончания школы рабо-



чей молодёжи 60% выпускников продолжили учёбу и получили техническое, среднее специальное или высшее образование. Я поступил в 1961 году в ВЗПИ (Всесоюзный заочный политехнический институт, г.Москва) – филиал находился в г.Орске. Только наша медногорская группа поступивших составила 25 человек. Это были молодые специалисты как с завода «Уралэлектромотор», так и с медно-серного комбината.

В 1968 году я получил диплом по специальности «Технология машиностроения, станки и инструмент». С 1962 года уже работал в должности инженера-технолога, а с 1971 года – начальника технологического бюро штамповочно-аппаратного цеха «УЭМ».

В 1974 году от Союзэлектромаша пришла разнарядка на поездку в командировку в Ирак, в г.Багдад, на электромеханический завод. Цель командировки – оказывать реальную помощь по ведению производства, контролю качества

продукции, по разработке технической документации и организации выпуска электродвигателей серии АИР-100. Дирекция нашего завода предложила отправиться в командировку мне. Этот этап работы мне был особенно интересен, задача была успешно выполнена. По возвращении из Ирака я перешёл работать в ОГТ заместителем главного технолога по аппаратному производству.

На заводе после окончания ВЗПИ работали многие достойные люди. Это Е.П.Бойко, главный конструктор, в дальнейшем доктор технических наук Владимирского научно-исследовательского института электродвигателей; чета Г.А. и Е.Д. Свириновых, ведущих специалистов Чебоксарского научно-исследовательского института релестроения. Уважаемыми в городе людьми стали бывшие студенты-заочники Н.С.Подкидышев, зам. главного конструктора завода «Уралэлектромотор», В.Д.Чижов, заслуженный конструктор Российской Федерации, А.М.Бервено, начальник ОТК завода, другие. Город создавал условия молодым для получения знаний, а специалисты поднимали производство, и рос авторитет Медногорска.

Расширялись предприятия, развивалась социальная сфера, росло благосостояние города. Это было последовательное, закономерное движение вперёд. Я благодарен родному городу за свою рабочую судьбу.

Алексей ЛИФАНОВ,
председатель
городского совета ветеранов.