



◆ Кандидаты в лауреаты Государственной премии СССР

Штрихи к портрету

ЧЛЕН БЮРО

Заседание бюро городского комитета партии было посвящено итогам работы угольных предприятий рудника за пять месяцев, прошедших с начала нынешнего года. О выполнении государственных планов и социалистических обязательствах докладывали руководители шахт, разрезов, автобаз, погрузочно-транспортных управлений. После их отчетов ведущий заседание первый секретарь горкома партии С. К. Проскурин предложил высказаться членам бюро.

— Можно пару минут?

— Пожалуйста, Виктор Григорьевич.

Из-за стола встал богатый человек сложения мужчина. Говорил он мягким приятным голосом.

— Сейчас вот снова слышу и марканизм в адрес автомобилистов: мало, дескать, даем машин, срываем мы план. Недостатки в работе автобазы, конечно, есть. Мы не закрываем на них глаза. Взяв хотя бы то, что отдельные машины срывами проставляют из-за автотехнических ремней. По существу — не-за пустяка. Но нет этих ремней ни в автоуправлении, ни во всем объединении «Каменноуголь». Все, что можно сделать в условиях автобазы, наши рационализаторы делают. А ремни изготавливать не научились.

Мы же должны вести разговор о том, как нам вместе, и автомобилистам, и горнякам, рациональнее использовать имеющуюся транспортную технику. Разве не известно, что пожарная обстановка на разрезах, особенно на «Томусинском», возникает в конце месяца? Нужно выполнять план по добыче. И тогда горняки не считаются ни с созданными в начале месяца комплексами, ни с интересами автомобилистов, взыскать обязательства одной машиной перевести за год миллион тонн грузов. Это не дело. Уголь, конечно, вывозить нужно. Но ведь не машинами, приспособленными для грунта.

Зато в начале каждого месяца бывает так, что и грунтовозы нередко простаивают. Раскачка, неритмичность работы в течение месяца — вот что нам об этом мешает. Недостаточно четко работает и линейная служба горняков, координирующая загрузку технологических машин. Мне кажется, руководству смены разреза необходимо предвидеть различные варианты расстановки автосамосвалов. Нередко случается непредвиденная

шлакотрус (если зима), поливальный БелАЗ (если стоит летняя жара).

На партийных и рабочих собраниях, на заседаниях парткома никто не слышал от Дубинца критики в адрес горняков.

— Прежде всего, — призывает он всегда, — нам нужно у себя навести порядок, потом извять на других.

С советами и замечаниями Дубинца считаются все: от директора до начинающего шофера. Такое не каждому дано. Лишь человеку с большим авторитетом. Авторитет же нужно завоевать.

...ДОМА

А бывает ли он когда дома? Об этом лучше всех знает его жена Татьяна Захаровна.

— Вроде вчера по графику был ему выходной. Наконец-то, думаю, выпроит время,

О ЧЕРК

остановка экскаватора, отключили аварийно электро-энергию, случилась какая-то поломка, а то и просто забой оказался неподготовленным, БелАЗы скучились под экскаватором. Шоферы не знают, что делать. Потом раз-скажут кто куда в поисках работы. Вот где теряем мы производительность, вот где проявляется расточительность.

...В АВТОБАЗЕ

Заседание бюро окончилось, люди пошли из зала, обменялись впечатлениями от только что состоявшегося серьезного разговора.

— Дубинец, безусловно, прав. Действительно, чехарда какая-то получается в начале месяца...

— Сомнения в этом нет, он прав. Но и в автобазе своих грешков хватает. А ведь он сказал только о ремнях. Объективная, мол, причина, ничего тут не попишешь.

— Не скажи, это здесь, на заседании бюро горкома, кажется, что Дубинец предвзвато высказывает критику. Говорит о наших просчетах, о своих, автобазовских, молчит. Я был, да и не раз, на расширенных заседаниях парткома автобазы. Дубинец, кстати, тоже член парткома. Услышали бы там его выступления.

Не будем с чужих слов копировать выступления Виктора Григорьевича Дубинца у себя в автобазе. Нашему брату, журналисту, не раз приходилось слушать его.

— Вот ты, — говорит он одному из руководителей экипажа, коммунисту, давшему товарищу по автоколонне, — проваляешь через край недоверие, что ли, к своим ребятам. Читаешь им нотацию к делу и без дела. Стружку снимаешь, так сказать, для профилактики. А что в итоге? Твои напарники в ночные смены и не прочь в тупичок завернуть, подремать часок-другой. И на профилактику машины не очень активно собираются. Охриками да угрозами нельзя с людьми.

Это говорил Дубинец на партийном собрании. Говорил как будто одному, но каждый сидящий в зале понимал, что слова Дубинца адресованы всем руководителям экипажей.

Впрочем, Виктор Григорьевич точно так же, по-товарищески, может заметить начальнику колонны по поводу того, что на гору не пришла заправочная машина или

отоспится, по городу погуляем. Где там! Телефонный звонок в два ночи. Шофер из его экипажа, кажется, Илья Назаренко, докладывает: поломка. Чуть свет Дубинец отправляется в автобазу. Раньше пыталась угораривать его:

— Витя, ну ужели они так без тебя не обойдутся? Ведь выходной же! Да и сами они какие-то неосознательные, невоспитанные, звонят заполночь.

— Ошибаешься, Таня, — говорит он. — Парни они вот такие, друг друга никто в беде не бросит. А насчет звонков я приказал: когда бы что ни случилось — звоните непременно.

Машину ремонтировали всем экипажем. Приехали все: сам старшина экипажа Дубинец, у которого должен быть выходной, и Володя Воронко с Михаилом Шевкоплясом, которым нужно было заступать в разные смены. Так они делают всегда. Это давняя традиция.

Между делом Виктор Григорьевич время от времени бросал взгляд на стоявший рядом БелАЗ. Двое его водителей старались поставить амортизатор. Но им эта операция никак не удавалась. Уж очень неудобно к этой детали подбираться. Была бы полегче, одному все же просторней. Но эта железка весит под шестьдесят килограммов. Экипаж Дубинца закончил ремонт, а соседи так и продолжали мучиться.

— Пойду помогу ребятам, — сказал своим напарникам Дубинец.

— Все пойдем, — решили остальные.

— Там даже двоим тесно, видите, амортизатор ставят.

Парни догадались, там нужен один могучий человек, такой, как Дубинец. А тем временем Виктор Григорьевич пригнулся, не спеша протиснулся в неудобное пространство и осторожно, словно стая из хрупкого стекла, поставил на место стальной цилиндр.

Его потом дружески укоряли члены экипажа:

— Ты же не робот, тебя на всю автобазу все равно не хватит.

— А разве мне не стыдно было бы пройти мимо соседей. Вы ведь знаете, что амортизатор скорее поставит один человек. Только силенько надо иметь побольше. Природа меня не обидела. Почему же не помочь?

Проводили одного из напарников в рейс, другой остался в автобазе — ни к чему ехать домой, скоро пересядем. На собственной «Волге»

Виктор Григорьевич с тремя сменщиком поехали в город. Не думал он о том, что выходной, как планировал, не получился. Шут с ним, не первый раз. Зато душа была спокойна, машина на линии.

Татьяна Захаровна дома осторожно намернула:

— Вот видишь, снова наматался, если бы все было, как у людей, и отдохнул бы по-человечески.

— У нас и есть, как у людей, — прикинулся наивным Дубинец.

— Ты все отшучиваешься. Ну ужели не видишь: не живем, а ютимся в этой двухкомнатной малометражке. Люба уже невеста. Юрку скоро в армию, маме восемьдесят лет... не прощай ты, не хлопочешь. Ведь распирить жилище это проще, чем вновь получить. Тем более, что мы не какие-нибудь азелтые, а старожилы. К тому же награды у тебя: ордена Ленина, Трудового Красного Знамени, их зря не дают.

— Продолжай уж дальше, —

путь посоветовал Дубинец, — член бюро горкома партии, член парткома автобазы, инициатор областного социалистического соревнования, лауреат премии Кузбасса... Выкладывай свои титулы — и пусть подадут квартиру. Так что ли?

— Может, и не так, но ведь понять-то должны.

— Таня, у нас многие семьи еще совсем не имеют квартир. Семьи специалистов: учителей, врачей, молодых инженеров. Они нужны городу, а потому им в первую очередь надо выделить жилье. У нас все-таки две комнаты. Это ведь не куток в бараке. Помнишь, с чего мы здесь начинали?

ЖИЗНЬ НАЧИНАЛАСЬ С ГОРЯ

Маленькому Вите Дубинцу исполнилось всего год, когда грянула война. Первые языки ее пламени поглотили Витебскую землю, где он родился. В этом пламени погибли отец, мать, две сестры. Уцелел он с братишкой, да бабушка: спасли партизаны. Неимоверные страдания перенесли жители Белорусской земли. Фашисты уничтожили все, что можно было уничтожить. Но пришло освобождение. Люди начали строить жизнь заново. Что такое крестьянский труд, Виктор Григорьевич познал с пяти лет. В этом возрасте он безошибочно разбирался в траках: эту можно есть, эту — нельзя. Также, как он, детишки ходили по заброшенным, перерытым снарядами полям, отыскивали прошлогоднюю перемерзшую картошку. И если удавалось найти это лакомство, то для детей было счастье. Конечно, районы страны, которые не затронула война, побратски делились последним куском хлеба. Но этой помощи, конечно, не хватало.

Жизнь постепенно налаживалась. И хотя приходилось ходить в передатанных обмороках, ему коротать в тесных землянках, есть пока что одну картошку, работать без выходных, все-таки жить стало куда легче, чем в первые послевоенные годы.

Когда Виктору исполнилось 14 лет, бабушка отправила его в Ленинград к дяде по материнской линии. Дядя пристроил рослого и крепкого паренька не куда-нибудь, а на знаменитый Путиловский завод. Так стал Виктор слесарем. И кто знает, как бы дальше распорядилась судьба, оставшись Дубинец в Ленинграде. Но в 1956 году на всю страну разнесся призыв: «Комсомольцы, на строй-

ку новых городов Сибири!».

Райком комсомола выдал путевку. Адрес — Кемеровская область, Конечной станцией был город Междуреченск, обретший этот титул всего год назад. По естественному городу только нужно было начинать строить. Не простое это дело поставить на болоте пятиэтажный дом. Нужно сначала вычерпать торф, глину. Чем? Лопатами. В те годы профессия землекопа была в Междуреченске самой популярной. Их было пять товарищей, крепких пареньков, приехавших вместе по путевкам. Они создали бригаду. Знает ли сейчас молодежь, что такое искать под дом котлован с тремя перекидками? А получалось это так: один стоит на самом дне, набирает лопату глины и бросает ее на вытянутые руки вверх, на ярус. Там стоит еще один землекоп и точно так же перекидывает полученную глину на следующий ярус. А тот, кто стоит на самой поверхности, перегружает эту тяжелую массу в тачку и отвозит в сторону.

Работали по восемь часов, но усталости словно не знали. Вечером собирались в клубе ТНЦУ — единственном очаге культуры зарождавшегося города. Здесь, на стройке, и познакомился Виктор с Татьяной, приехавшей также, как и он, по комсомольской путевке. Сыграли веселую свадьбу.

Наверное, только в романах да фильмах бывают такие редкие совпадения. А тут в реальной жизни. Приехали Виктор в армию, привезли в Белоруссию, в тот самый поселок Красный берег, где родился Виктор. За двенадцать послевоенных лет неузнаваемо изменились родные места. Пролетли автомобильные магистрали, выросли на месте землянок добротные дома. Боратыми стали колхозы и совхозы.

Земляки предлагали Виктору остаться после армии. Все-таки родня. Да и село нужные были рабочие руки. Но теперь для Дубинца родным домом был Междуреченск. На родине остались лишь дальние родственники, а в Междуреченске — семья.

За три года изменился город до неузнаваемости. Проспект Коммунистический по обеим сторонам «оброс» новыми домами. Начали вырисовываться еще два проспекта. — Строителей и имени 50-летия Комсомола. Изменились коренным образом и условия труда строителей. С приходом на стройку землеройной техники и свайного метода сооружения фундаментов навсегда была упрощена тяжелая профессия землекопа.

СЛУЖЕНИЕ ДЕЛУ

Вернувшись в армию ребята предоставили большой выбор профессий. Можно было без отрыва от производства окончить курсы экскаваторщиков, газоэлектросварщиков, электриков, проходчиков и навалотбойщиков. Дубинец записался на курсы шоферов. Это была мечта с ребячьего возраста.

По окончании курсов Дубинец поступил на работу в Томусинскую автобазу. Трудился старательно, не отказываясь ни от какой работы, освоил много типов различных автомобилей. В общем был примерным шофером. Но по-настоящему имя его стало известно в городе с приходом в автобазу автосамосвалов БелАЗ-540, а потом и БелАЗ-548.

В девятой пятилетке В. Г. Дубинец со своими членами экипажа Д. Ф. Земцовым и В. Я. Ефименко взял обяза-

(Окончание на 4 стр.)

Штрихи к портрету

(Окончание. Начало на 3 стр).

тельности при нормативе 100 тысяч километров довести пробег автомобиля БелАЗ-540 до 250 тысяч километров. При этом среднегодовая нагрузка на эту машину достигла 470 тысяч тонн — на 214 тысяч тонн больше плана.

В десятой пятилетке экипаж В. Г. Дубинца 27-тонную машину сменил на 40-тонную. Среднегодовую нагрузку на БелАЗ-548 водители увеличили до 768 тысяч тонн при плане 500 тысяч. Если план девятой пятилетки экипаж выполнил за три года и восемь месяцев, то десятой — за два года одиннадцать месяцев. Почти новаторы борются за увеличение пробега автомобиля

подхватило более 400 водителей Томусинской автобазы. В 1987 г. экипажу В. Г. Дубинца не хватило до миллиона всего около 100 тысяч тонн. Шоферы понимали, что можно выйти на этот важный рубеж, если ввести в действие дополнительные резервы. А эти резервы были. Во-первых, нужно было заставить работать машину круглосуточно, во-вторых, наладить ее заправку непосредственно на рабочем месте, а в третьих, — иметь надежный фронт работы. Эти резервы были включены в производство. Впервые в объединении «Кемеровоуголь» один экипаж на БелАЗе-548 перевез за год миллион тонн грузов, а два раза превысил министерский норматив. До-

быта эта вершина была экипажем в составе коммунистов В. Г. Дубинца, И. Г. Назаренко, комсомольца В. Н. Борзило и М. К. Шевкопляса.

В том же 1981 году миллионный рубеж покорил и экипаж А. В. Калинина. А уже в 1982 году за достижение наивысшей нагрузки на 40- и 75-тонные автомобили соревновались 12 водительских коллективов автобазы. В 1983 году почти получил более широкое распространение. Его подхватили 70 экипажей большегрузных машин. В том числе 23 взяли обязательства на 40-тонных машинах перевезти по миллиону тонн горной массы, одиннадцать коллективов решили довести годовую на-

грузку на каждый БелАЗ-549 до 1200 тысяч тонн, остальные — превысить министерские нормативы. Эти экипажи были объединены в три бригады. Бригадный совет возглавил В. Г. Дубинец, который стал руководителем одного из укрупненных коллективов, объединивших 16 экипажей большегрузных машин.

Надо отметить, что сам Виктор Григорьевич вместе со своим экипажем вот уже несколько лет подряд выступает инициатором областного социалистического соревнования и с честью выполняет свои социалистические обязательства. А в нынешнем году не только один экипаж, а вся бригада под руководством В. Г. Дубинца решила в честь 50-летия Стахановского движения достичь небывалых производственных показателей: план одиннадцатой пятилетки выполнить к

1 сентября этого года, перевезти до конца декабря дополнительно семь миллионов тонн горной массы, повысить производительность труда на 20 процентов к плану, снизить себестоимость грузоперевозок на полтора процента, добиться экономии дизельного топлива и смазочных материалов соответственно 1,5 и 2 процента к плановым объемам.

На днях мы позвонили в отдел труда и организации производства Томусинской автобазы, справились о ходе выполнения обязательств, взятых бригадой.

— Все идет по программе. Некоторые пункты обязательств даже перевыполняются.

В. КЛИМОВ.

На снимке: В. Дубинец и члены его экипажа: И. Зачинаев, В. Борзило, М. Шевкопляс, И. Назаренко.