

Бельцов, В. Оставили о себе добрую память: [о снайпере Надежде Дмитриевне Ефименко] / В. Бельцов. // Находкинский рабочий. – 2011. – С.3

Оставили о себе добрую память

Опубликовано 7 октября 2011 автором [lena](#)

К 50-летию Находкинского пассажирского АТП

Директора

За полвека истории предприятие возглавляло много руководителей. А первым директором самостоятельного Находкинского пассажирского автотранспортного хозяйства в 1961 году был Борис Хавронин.



Он родился в семье рабочих в Пензенской области. А дата рождения весьма символична – 22 июня 1922 года. В 15-летнем возрасте вместе с матерью и сестрой приехал в Приморье, когда семью по оргнабору направили на рыбокомбинат «Путятино».

В начале советско-финской войны Борис написал заявление о добровольном призыве в армию. В начале Великой Отечественной воевал на Центральном фронте. Был ранен, лежал в госпитале. После демобилизации вернулся к родным с орденом Отечественной войны первой степени, орденом Славы третьей степени, медалью «За отвагу». Работал начальником цеха обработки в «Путятино», а в 1953 году коммуниста направили в Находку на строительство жестянобаночной фабрики, находящейся в рыбном порту. В 1961 году бюро Находкинского ГК КПСС решило направить замдиректора ЖБФ для создания пассажирского автохозяйства города. Этим он занимался два года, а затем до ухода на пенсию работал в БАМРе помощником капитана по производству, первым помощником капитана.

Добрым словом в АТП вспоминают Григория Головню. Ныне почетный автотранспортник РФ живет во Владивостоке, работает заместителем директора Приморского учебно-курсового комбината автомобильного транспорта.



Выпускник Хабаровского политеха в Арсеньеве дослужился до начальника АТП, а в 1975 году стал руководителем Находкинского АТП-1.

— Нужно было привести в порядок территорию, запустить котельную, которая дала бы водоподогрев для зимней автостоянки автобусов, достроить вокруг территории ограждение, жилой дом для своих работников, — вспоминает Григорий Никитович. — Городские власти требовали, чтобы на маршруты регулярно выходило не менее 60 автобусов. Для этого ввели индуктивную связь с обязательной отметкой водителя у диспетчера. Внедрили прогрессивную систему оплаты труда за регулярность рейсов. Благодаря этому уменьшилось количество сходов с маршрута, повысились коэффициенты технической готовности и выпуска, появились резервные автобусы.

Тогда строился Восточный порт, появился поселок Первостроителей. Начали создавать во Врангеле автобусную колонну № 3, строить на пустыре крытую стоянку. Создавали новый коллектив. Большую работу в организации перевозок, ремонте и техническом обслуживании автобусов проводила семья Фибих (отец и два сына). Умело вписался в коллектив колонны молодой специалист Алексей Гашев, который вскоре стал ее начальником. Трудностей у него, как и в целом на нашем предприятии, было предостаточно. Но постепенно дела налаживались, наш коллектив неоднократно занимал призовые места в соцсоревнованиях среди родственных предприятий края. Школа работы в АТП-1 многому меня научила. В Находке была команда грамотных, высококлассных специалистов. Спасибо им всем за это.

Иван Михайлович Залогин родом из Артёма, там сейчас и живет, руководит пунктом техосмотра автомашин, а в 1979-1985 г. он был директором АТП-1.



Находка, как признается, навсегда осталась в его сердце и памяти. Хранит он и записные книжки, откуда приводит сведения. На 1 января 1983 года в АТП-1 насчитывалось 203 машины: в составе городской — 57, на межгород, «Интурист» и пригород их приходилось 110, на заказные перевозки — 36. Из воспоминаний И.М. Залогина:

«В те времена были слабая производственная база и плохие, еще грунтовые, дороги. Например, большие нарекания у горожан вызывал маршрут № 1 от автовокзала в район Пади Ободной. Но производственные и социальные проблемы предприятия постепенно решались: начали возводить автомойку, построили свой ведомственный детский сад. Внутригородские перевозки были убыточными, поэтому новые автобусы для них приобретались за счет общей прибыли управления «Приморскавтотранс», за счет грузовых и междугородных пассажирских перевозок. Находка к тому же выигрывала за счет «Интуриста»: чтобы не ударить в грязь лицом и показать достойный уровень России, в наш город для обслуживания японцев и других иностранцев поставляли новые машины. Например, в 1974 году, когда Приморье посетил президент США Форд,

Находке выделили 20 мягких автобусов ЛАЗ-697 — половину поступивших в край».

Но в основе всего всегда была не техника, а люди, например, бригады водителей Владимир Вапурин и Александр Мисюряев. Скороспелых подготовленных водителей не было, за рулем находились профессионалы с десятками лет опыта. Их много в Находке и сейчас, и такая стабильность в нашей отрасли дорогого стоит. Значит, коллектив представляет собой единое целое, выполняет задачу качественной и безопасной перевозки пассажиров.

...и ветераны

Виктор Борисович Софьин – старейший по стажу действующий водитель Находкинского пассажирского АТП.



Приехал он в Находку после армейской службы на целине, где возил собранный урожай, в марте 1967 года сел за руль ЛиАЗа-158. По тем временам ничего лучше не было. Зимой в салоне холод, летом жара. Двигатель слабый и скоростенка небольшая – 50 километров уже предел. В парке на выезде было 52 автобуса. Затем стали приходить ЛАЗы – для межгорода, на который он перешел после переобучения на первый класс.

В начале 70-х годов автобусы межгорода отправлялись с «Бархатной», автовокзала еще не было. Довелось Виктору Борисовичу обслуживать и иностранцев. Таких особых водителей из колонны, как и ходящих в «загранку» рыбаков, в коллективе называли белой костью. Водители встречали детей, прибывающих из Японии в пионерлагеря Находки, других иностранных гостей и наши московские творческие коллективы, следующие за рубеж. Маршрут от железнодорожного до морского вокзала короток, но ответствен. Автобусы были чистые, а шоферы вышколенные и в форменной одежде.

В 1974 году, прежде чем состоялась встреча Брежнева с президентом США Фордом, во Владивосток из Находки на десять дней командировали пять автобусов для обслуживания руководителей американских профсоюзов. Они приехали заранее, чтобы изучить обстановку. В.Б. Софьину достались рыбная отрасль и легкая промышленность. В то время все было во Владивостоке, чтобы со стороны американской делегации не возникло вопросов.

За время работы В. Б. Софьина сменилось восемь директоров. Последнего избрали в июле 1988 года, когда Виктор Борисович был председателем совета трудового коллектива. Главный инженер Алексей Александрович Гашев даже заявления тогда не подавал, его кандидатуру предложили водители. И, как говорит старейший водитель, не зря – под его руководством сумели устоять в 90-е и достойно встречают юбилей предприятия.

12 декабря 1969 года на берегу моря, в столовой на остановке «Лесозавод», прошла комсомольско-молодежная свадьба семьи Юдиных. Предприятие выделило автобус, на свадьбе гуляли многие нынешние ветераны АТП-1.



Галина Николаевна и Анатолий Ефимович живут в «своем», ведомственном, доме. Окна квартиры выходят на родной автобусный парк, проходят мимо знакомые, так что будни родного предприятия по-прежнему как на ладони. Ровно как и собственная жизнь.

... Ну, мало ли зачем заходит водитель в токарный цех? Там они и познакомились, когда чернобровый парень заприметил стоящую за станком девушку. Оказалось, она сама, по доброй воле, выбрала такую профессию в одном из красноярских ГПТУ и по распределению прибыла в Находку. Галина Николаевна и является главной нашей героиней, поскольку только токарем (!) за станком простояла двадцать лет, а после (надо было такую силу характера иметь) окончила техникум и еще 21 год экономистом в управлении АТП проработала. Не забудет, в каких условиях трудились зимой в холодных боксах, пока в 70-х годах не появилось отопление, а вслед за ним — и цветы в помещении, и новые станки.

... С каждым годом все более опытный специалист трудилась не хуже мужчин, а может, лучше некоторых. За 15 лет выросла до слесаря пятого разряда. Ей присваивались звания «Лучший наставник молодежи», «Ветеран предприятия», она награждена медалью «Ветеран труда», грамотой губернатора Приморского края.

В юбилейный год 65-летия Победы у предприятия осталось два ветерана Великой Отечественной – участница войны Надежда Дмитриевна Ефименко и труженица тыла Анна Григорьевна Шинкаренко. Несмотря на испытания, им повезло – у каждой есть дети, внуки, правнуки.



— Я плакала, когда застрелила первого фрица, – вспоминает Надежда Дмитриевна Ефименко. – Нелегко было убить человека, но война есть война, постепенно привыкла.

Она извела горя еще до лихолетья. Отца репрессировали, мать умерла при родах. С девяти лет жила у бабушки в деревне, нянчила чужих детей, работала в

колхозе. Во время войны строила железную дорогу, охраняла склады. Когда пожелала пойти на фронт, военкомат отправил ее в школу снайперов. Воевала в Прибалтике, в Курляндской группировке советских войск.

На счету снайпера записано 16 убитых врагов. И боевые награды за это соответствующие: орден Славы третьей степени, медали «За отвагу», «За взятие Кенигсберга» и другие. Возле нее не раз пролетали пули вражеских снайперов, ее пытались «утюжить» фашистские танки, а осколком снаряда повредило ступню.

Надежда Дмитриевна вышла замуж за фронтовика. В Находке живет с 1948 года. Помнит, какими неухоженными были послевоенные дороги, как приходилось ходить пешком в буденовскую больницу. С 1970 года и до пенсии 11 лет работала кондуктором в АТП-1. «В прямом смысле этого слова с годами в автобусах становилось зимой теплее, потому что они менялись на более комфортабельные. В наши времена не было комнаты отдыха для кондукторов и актового зала предприятия, они появились благодаря нынешнему руководству. И спасибо ему, что не забывает ветеранов», — говорит она.

Валерий БЕЛЬЦОВ
Фото из архива