



Общественно-политическая газета
Коркинского округа

№ 68 (17555)
Пятница,
28 августа 2026 года

gpkorkino.ru
gp-gazeta@mail.ru
+7 (35152) 3-89-48

Издаётся с 5 мая 1933 года
vk.com/gpkorkino
max.ru/gpkorkino

16+



ГОРНЯЦКАЯ ПРАВДА

ПРОГНОЗ
ПОГОДЫ

29 августа
743 мм. рт. ст.
+12°C +6°C



30 августа
744 мм. рт. ст.
+13°C +5°C



31 августа
745 мм. рт. ст.
+15°C +6°C



1 сентября
743 мм. рт. ст.
+17°C +9°C



С ДНЁМ
ГОРОДА
И ДНЁМ
ШАХТЁРА,
ЗЕМЛЯКИ!

НАВСТРЕЧУ ЮБИЛЕЮ. КОРКИНО – 85!

▼ Модель уникального шагающего экскаватора ЭШ-1, изготовленная студентами несколько десятков лет назад, находится в горно-строительном техникуме. Заведующая музеем КГСТ Елена Даванкова показывает её сотрудникам техникума | Фото **Алексея Даванкова**



ОН УШЁЛ
ИЗ ЖИЗНИ
В ДЕНЬ ШАХТЁРА,
НЕ УСПЕВ
СОСТАРИТЬСЯ...

БОЕВОЙ ЭКИПАЖ ШАГАЮЩЕЙ МАШИНЫ

В своё время на разрезе «Коркинский» добывал уголь первый в СССР большой шагающий экскаватор с невероятной интересной судьбой.

Марина Селивёрстова

ФРЕГАТ ТЯЖЁЛОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ. СДЕЛАНО В СССР

Наш ЭШ-14/65 № 1 — творение свердловского «Уралмаша», первый экскаватор самого тяжёлого (на то время) типа. Прежде чем попасть в Коркино, он поработал на трёх стройках века и трижды пересёк страну из края в край: с Урала — на юг, оттуда в Заполярье и снова вернулся на Урал. И всюду экскаватор сопровождал экипаж, костяк которого не менялся 26 лет.

В послевоенном СССР электрическому шагающему экскаватору ЭШ-14/65 радовались, как долгожданному ребёнку. Его история могла бы стать отличным сюжетом кинофильма.

Всё начинается в 1948 году. Советское правительство поручает «Уралмашу» проектирование новой машины, срок невероятно короткий — восемь месяцев. Главный

конструктор завода Борис Сатовский принимает вызов! Только на расчёты по каждому из направлений: электродвигатели, стрела, платформа — уходило несколько месяцев, а весь процесс мог растянуться на годы.

— Будем проектировать одновременно несколькими группами — каждая по своему профилю! — делает гениальный ход Борис Сатовский.

Конструкторское бюро работало круглосуточно, готовые чертежи инженеры поштучно передавали в цеха, детали тут же начинали отливать. Проект лично контролировал Иосиф Сталин.

Изобретать пришлось на ходу. Почти все конструктивные узлы машины были принципиально новыми решениями. Главное из них — гидравлическая система передвижения. Так экскаваторы не шагали нигде в мире! Шаг разделили на отдельные моменты: подъём корпуса, выталкивание опор-лыж, перемещение и так далее. По легенде, эта идея пришла к Сатовскому на вокзале, когда увидел, как ровно шагает прохожий с двумя чемоданами разной величины и веса.

На балете «Лебединое озеро» конструктора Хайма Винокурского озаарило: нужны сила, лёгкость и гибкость! Он разработал изящную вантовую стрелу длиной

65 метров. Силуэт из тонких труб и натянутых стальных тросов журналисты сравнивали с уходящей в небо мачтой океанского фрегата.

ЦАРЬ-МАШИНА ПОРАЗИЛА ПАВЛА БАЖОВА

Весила машина 1150 тонн. Её сборка — история отдельного подвига рабочих «Уралмаша». На портале «Техно-магазин» описан эпизод со 150-тонной поворотной платформой экскаватора. В цехе не было подъёмного крана для такой машины, а в ней надо было расточить отверстия с точностью до доли миллиметра. Тогда решили притащить к заготовке реши-

Машина из более чем 20 тысяч деталей, с десятью километрами электропроводов и четырьмя километрами труб была спроектирована и собрана точно в срок. ЭШ-14/65 сразу назвали техническим чудом. Все ликовали! Одним взмахом стрелы экскаватор перемещал 14 кубометров породы (полный кузов современного КамАЗа). Позже в журнале «Огонёк» разместили эффектную фотографию: в ковше ЭШ-14/65 свободно стоит автомобиль «Победа».

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТР. 2-3

АФИША

МЕРОПРИЯТИЯ, ПОСВЯЩЁННЫЕ ДНЮ ГОРОДА И ДНЮ ШАХТЁРА

г. Коркино (29 августа)

Комсомольская площадь	10:00-12:00	«Мотошоу» с участием кавер-рок-группы «Перегрев» (г. Южноуральск)
Автодорога на ул. Ленина (от ул. Сакко и Ванцетти до ул. Цвиллинга)	10:00-15:30	«Арт-ярмарка» — выставка-продажа изделий народного творчества
	11:00-13:00	«Лето-2026» — ярмарка-выставка плодово-ягодных культур
Сквер за памятником «Павшим воинам» по ул. Ленина	11:00-13:00	«Вернисаж художников под открытым небом» — выставка работ учащихся детской школы искусств и художников Челябинской области
Лыжная база «Берёзка»	10:00-12:00	Соревнования Коркинского округа по лыжероллерам
	13:30	«Велогонка всех возрастов» — соревнования
Парк культуры и отдыха им. Федько	10:00-19:00	«Парк отличного настроения» — работа аттракционов
Спортивный комплекс «Горняк»	11:00	«Оранжевый мяч» — турнир по баскетболу 3х3
	17:00	Чемпионат Челябинской области по футболу — ФК «Шахтёр» (Коркино) — ФК «Сосновский район» (Долгодеревенское)
Площадь им. Ленина	11:30-12:35	«Русская душа - 2026» — гала-концерт фестиваля любительского творчества
	12:40-13:35	«Признание-2026» — гала-концерт фестиваля любительского творчества
	13:40-16:00	«Сила и гром» — шоу стронгменов с участием рок-групп «Жирная берёза», «Dequed», «Mescepih»
	18:00-19:00	«Пой, любимый город!» — концерт творческого объединения «Rock block»
	19:00-20:00	«Город замечательных людей» — торжественная церемония чествования жителей округа
	20:00-21:00	Праздничный концерт артистов Коркинского округа
	21:15-22:00	Выступление группы «5sta family»

п. Роза (30 августа)

Территория дома культуры «Победа»	12:00-14:00	Праздничный концерт, посвящённый Дню Шахтёра: мастер-классы, игровые программы, работа торговых рядов
-----------------------------------	-------------	---

ПОЗДРАВЛЕНИЯ

ОСОБАЯ
ШАХТЁРСКАЯ
ЗАКАЛКА

Уважаемые работники и ветераны добывающей отрасли!

Поздравляю вас с профессиональным праздником — Днём шахтёра! Он объединяет смелых и мужественных людей, которые делают природные богатства достоянием страны.

Ваш самоотверженный труд служит надёжным фундаментом экономики Челябинской области — горняки обеспечивают сырьём важнейшие отрасли промышленности региона. Сегодня на предприятиях активно идёт модернизация: обновляется оборудование, внедряются современные технологии, реализуются масштабные инвестиционные проекты. Но неизменным остаётся главное — особая шахтёрская закалка, высокая ответственность, преданность избранному делу.

Желаю вам крепкого здоровья, новых достижений, благополучия, счастья и достатка в семьях, всего самого доброго!

Алексей Текслер,
губернатор
Челябинской области

СЛАВНОЕ ПРОШ-
ЛОЕ, СЛАВНОЕ
БУДУЩЕЕ

Дорогие коркинцы! Уважаемые ветераны угольных предприятий!

Примите самые искренние и тёплые поздравления с Днём шахтёра и Днём города!

Наш Коркино — город небольшой, но очень уютный. Здесь чтут свою историю, навсегда связанную с добычей угля, чтут труд горняков и шахтёров, благодаря которым развивались Коркино и Роза. Обладая славной историей, наш город достоин и славного будущего. И сегодня это будущее мы создаём вместе с вами. Именно от вас — общественников, молодёжи, родителей, рабочих, ветеранов труда — поступают инициативы по благоустройству скверов и дворовых территорий, ремонту тротуаров, новым направлениям патриотической работы в школах. И наша общая задача — построить и сохранить то, чем будут пользоваться наши дети и внуки.

Мы стоим на пороге 85-летнего юбилея города Коркино. Очень хочется подойти к этой важной дате с новыми успехами, а главное, с чувством гордости за родной город.

Желаю всем коркинцам крепкого здоровья, счастья и благополучия, а Коркино — процветания и мирного неба!

Александр Орёл,
глава Коркинского округа

БОЕВОЙ ЭКИПАЖ
ШАГАЮЩЕЙ МАШИНЫ

НАЧАЛО НА СТР. 1

Однажды в цех «Уралмаша» приехал 70-летний автор уральских сказов Павел Бажов, уж очень ему хотелось взглянуть на это чудо. Писатель походил вокруг, потрогал узлы и детали и изрек: «Царь-машина!»

В 1951 году Борису Сатовскому и его инженерам присудили Сталинскую премию первой степени — 150 тысяч рублей. По тем временам это было целое состояние.

СТАЛЬНОЙ СУПЕРГЕРОЙ
ВОЛГО-ДОНА

Одиссея «царя» экскаваторов началась на Волго-Донском судоходном канале. Его и проектировали для этой великой стройки коммунизма. Если в довоенные годы на Беломорканале и канале Москва-Волга инструментами были лопата-грабарка-тачка, то теперь всё выглядело иначе.

Впервые в СССР в одном месте сконцентрировали передовую отечественную технику — свыше восьми тысяч единиц. Главным героем этого мегапроекта стал экскаватор ЭШ-14/65, он один заменял десять тысяч человек. В декабре 1949 года узлы машины привезли из Свердловска на 96 (по другим данным на 120) железнодорожных платформах. Монтаж огромного конструктора оказался делом нелёгким во всех смыслах: вес некоторых деталей превышал 80 тонн.

Инженеров-разработчиков, механиков и экскаваторщиков расселили в землянках, вырытых в степи. Условия суровые, но работали люди увлечённо, как в советском кино. Монтаж завершили досрочно: за 85 дней вместо запланированных 99. Такие данные приводит Центр документации новейшей истории Волгоградской области.

Теперь предстояло получше познакомиться с экскаватором и научить его ходить. Тут же в степи, в небольшом сарайчике, инженеры-разработчики читали лекции, практика проходила под открытым небом.

— От места сборки до участка, где предстояло работать, не менее километра шли своими «ногами», — рассказывал машинист Семён Плеханов. — Помню, как все переволновались, когда экскаватор застрял под высоковольтной линией, ток из которой был выключен на двадцать минут.

С такими габаритами сложно пройти под линией электропередач — кабина экскаватора располагалась на высоте более 12 метров (на уровне трёх-, четырёхэтажного здания), из окна открывался панорамный обзор.

ИСПЫТАТЕЛИ,
РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ,
СТАХАНОВЦЫ

К людям, работавшим на экскаваторе, относились примерно так, как к лётчикам-испытателям. В журналах печатали портреты молодых рационализаторов, газетчики писали о колоссальной производительности экипажа, возглавляемого инженером-коммунистом Анатолием Усковым.

Под стать машине экипаж был большим — 17 человек, по четыре человека на смену: мастер-машинист, его помощник, электромеханик и дежурный слесарь. Пятеро из экипажа — дипломированные инженеры. Например, Семён Плеханов в своё время учился в МВТУ имени Баумана (тогда Московский механико-машиностроительный институт).

В июле 1952 года в газете «Труд» вышла статья начальника строительства Ивана Шикторова, где он поимённо называет добрую половину коллектива: «Блестящих



▲ Одна из смен экипажа на ковше своего экскаватора. 1950-е годы | Фото из архива Селивёрстовых



▲ Шагающая царь-машина оказалась незаменимой на разрезе «Коркинский». 1960 год | Фото Василия Цицера

успехов в труде добывались экскаваторщики Дмитрий Слепуха, Иван Худяков, Иван Ермоленко, Иван Селивёрстов, Иван Крутий, Николай Расич, Константин Шафранов и многие другие стахановцы». За два с половиной года большая шагающая машина (так называли её строители) прорыла пять километров канала, вынула 2,8 миллиона кубометров земли. Работали на самом трудном водораздельном участке (за девятым шлюзом), где была наиболее глубокая выемка — до 42 метров.

В мае 1952 года воды Волги и Дона слились. Проект со сложными гидротехническими сооружениями осуществили в рекордно короткий срок — за четыре года.

Сразу трём членам экипажа было присвоено звание Героя Социалистического Труда: начальнику Анатолию Ускову, старшему мастеру экскаватора Дмитрию Слепуге и мастеру Ивану Ермоленко. Машинист и парторг Семён Плеханов получил орден Ленина, остальные 13 ребят — ордена Трудового Красного Знамени и «Знак Почёта», медали «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие».

Испытанием на прочность оказался речной грунт Нивы — местами скалистый, выстланный крупными валунами. Зубья ковша стирались за смену. Два-три сварщика постоянно наваривали их.

Экскаватор и его боевой экипаж выстояли. С речного дна подняли около двух миллионов кубометров грунта. Река стала полноводной, а ГЭС-1 (верхняя ступень каскада) начала работать в полную силу.

МЕНЯЛИ ТУСЛА ВЕЛИКИХ РЕК

Ещё до торжественного открытия Волго-Дона шагающий экскаватор переехал на стройплощадку Сталинградской ГЭС.

Он снова прокладывал каналы, рыл котлованы под основание будущей плотины и здания ГЭС. Длинной стрелой черпал мокрый грунт прямо со дна Волги. Увязнуть в плавнуках и мокром речном песке ему не давал гидравлический шагающий ход.

Летом 1953-го экскаватор отправили на строительство другой ГЭС. Нужно было срочно углубить русло незамерзающей бурной реки Нивы, впадающей в Белое море. Предстоял долгий путь на Колыский полуостров и масштабные гидротехнические работы в условиях Заполярья.

Из экипажа с экскаватором поехали шестеро. Их новым домом стал рабочий посёлок Зашеек (теперь он в составе города Полярные Зори) в Мурманской области. Пришлось привыкать к полярной ночи и полярному дню: два зимних месяца непроглядной темноты и короткое лето с незаходящим солнцем.

Испытанием на прочность оказался речной грунт Нивы — местами скалистый, выстланный крупными валунами. Зубья ковша стирались за смену. Два-три сварщика постоянно наваривали их.

Экскаватор и его боевой экипаж выстояли. С речного дна подняли около двух миллионов кубометров грунта. Река стала полноводной, а ГЭС-1 (верхняя ступень каскада) начала работать в полную силу.



▲ Горняки спускаются в разрез «Коркинский». Иван Селивёрстов (он третий) выглядывает из вагончика



▲ Андрей Резюков, Анатолий Усков и Виталий Плеханов на фоне стрелы экскаватора ЭШ-14/65. Волго-Дон, начало 1950-х годов | Фото из архива Плехановых

До сих пор каскад Нивских ГЭС — основной источник электроэнергии на Русском Севере.

ЭТОТ НЕЗНАКОМЫЙ КОРКИНО

После Заполярья шагающий экскаватор ждали в других точках Советского Союза: на Дальнем Востоке (в Совгавани), на Курской магнитной аномалии, но направили в Челябинскую область, в трест «Коркинуголь». Опять демонтаж, бережная погрузка на железнодорожные платформы и путь в тысячи километров.

Из первого состава экипажа на Южный Урал ехала та же команда: Семён Плеханов и его сын Виталий, Андрей Резюков, Иван Селивёрстов, Тихон Коржов, Лазарь Губенко. Кроме того, к ним присоединились Григорий Иванов и Николай Петров.

Сразу несколько семей прибыли в незнакомый Коркино в марте 1958 года. Весна выдалась ранняя, припекало солнце, после полярной ночи северян это приободрило: «На юг попали!» Сразу с железнодорожного вокзала мужчины пошли пешком в трест «Коркинуголь», где их уже ждали. Первые два месяца ушли на сборку экскаватора, в этом они уже стали асами.

Прибывших из Заполярья временно (пока достраивали их дом) поселили в семейном общежитии на перекрёстке улиц Мира и Маслова. К празднику Пер-

вая им выдали ключи от квартир в доме №6 на улице Карла Маркса. Это был уютный 12-квартирный дом, полувину которого занимал экипаж, друживший ещё с Волго-Дона.

БЕСОМАЯ МАРКА «УЗТМ»

«Среди десятков машин, работающих в Коркинском угольном разрезе, Гулливером среди лилипутов выглядит стальной гигант с ажурной стрелой и маркой «УЗТМ» на борту», — писал когда-то корреспондент «Челябинского рабочего» П. Усынин. УЗТМ — Уральский завод тяжёлого машиностроения.

В условиях открытой угольной разработки шагающий экскаватор был незаменим. При поддержке уральских инженеров на нём продолжали совершенствовать и модернизировать многие узлы. Однако с годами машина всё-таки устарела, сдала свои позиции.

В 1976 году ветеран ЭШ-14/65 был официально списан. Перед этим на разрезе побывали сотрудники Свердловского краеведческого музея. Они увезли с собой эмблему «УЗТМ». Издалека она выглядела маленькой, но оказалась тяжёлой — на-гора её поднимали шестеро мужчин. Об этом факте упоминал журналист «Горняцкой правды» Анатолий Ковров.

В марте 1973 года в городской газете вышла его статья «Друзья вспоминают»

▶ Парторг экипажа Семён Плеханов на Коркинском разрезе работал в отделе главного механика и был руководителем парторганизации целого предприятия

о том, как 20 лет спустя машинисты первого состава встретились со своим командиром — Героем Соцтруда Анатолием Усковым. Он специально приехал из Волгограда в Коркино, спустился в разрез и поднялся в кабину своей машины. Старым друзьям было что обсудить и вспомнить.

ДОНСКОЙ КАЗАК
И 25-ЛЕТНИЙ ОРДЕНОНОСЕЦ

Судьбы людей сложились по-разному. Одни переезжали, другие меняли место работы или уходили на пенсию. А кто-то не расставался с машиной четверть века, как мой отец Иван Георгиевич Селивёрстов. С детства считала его самым умным, добрым, честным и смелым. И отец ни разу не дал повода усомниться в этом.

Он из донских казаков, хотя в его официальной биографии об этом факте умалчивается. После расказачивания 1920-х годов слово «казак» исчезло из документов. Отца это очень огорчало.

Родился Иван Селивёрстов на хуторе Барминском, Усть-Бузулукского района. Перед самой войной их семья решила переехать в Сталинград, чтобы дать детям хорошее образование. Случившееся в дороге спутало все карты: грузовик с пассажирами перевернулся. Родителей несколько месяцев лечили в больнице Новоаннинска, детей на это время забрали к себе родственники.

Позже семья Селивёрстовых обосновалась недалеко от Сталинграда, на хуторе Пашнино. Тут и застала их Великая Отечественная война. Помните книгу «Четвёртая высота» о Гуле Королёвой? Её последняя высота была у Пашнино. Шла Сталинградская битва, хутор находился в километре от линии фронта.

Моего деда (папиного отца) не стало в начале войны. Овдовевшая бабушка осталась одна с четырьмя детьми. Они

укрывались от артобстрелов, голодали, но каким-то чудом уцелели. Ваня рано стал старшим мужчиной в семье, работал на тракторе и в поле, 16-летним подростком выводил танки с территории Сталинградского тракторного завода.

Последний военный призыв был в октябре 1944 года. В это время Иван, которому едва исполнилось 17 лет, ушёл в Красную Армию (тогда призывали ребят 1927 года рождения). Служил на Западной Украине, где был пик жёсткого вооружённого противостояния и тайных операций. Недавно узнала, что солдаты-срочники этой «войны после войны» давали подписку о неразглашении.

Сразу после армии восстанавливал разрушенный войной Новороссийский порт. Однако скоро уехал на великую стройку — Волго-Дон, где и сел за рычаги своего ЭШ-14/65. Там 25-летний Иван Селивёрстов получил свой орден Трудового Красного Знамени, а его имя вписали в Книгу почёта ЦК ВЛКСМ (была и такая!).

С экскаватором ЭШ-14/65, по сути, связана вся история нашей семьи. Работая в Заполярье, отец встретил мою маму. На их свадьбе, как и на крестинах первенца, гулял весь экипаж. Из Зашейки молодая семья следом за машиной переехала в Коркино.

В детстве я завидовала старшему брату, которого отец иногда брал с собой на смену, благо кабина старого экскаватора была вместительной. Машина работала на одном из самых нижних горизонтов.

До сих пор помню имена работавших с отцом в разные годы коркинских горняков — Владимира Быкова, Олега Дорофеева, Сергея Аржавитина, Виктора Кнауца, Владимира Сивакова и других. Все они из более молодых поколений, но тоже часть большого экипажа.

Когда списали тот легендарный экскаватор, отец пересел на другой. Уходить с разреза не хотел ни в какую. Трудовой договор с предприятием прервал только факт смерти. Отца не стало в августе 1981 года, как раз в День шахтёра, ему было 54 года. Он ушёл из жизни, не успев состариться.

На разрезе «Коркинский» в 1976 году Иван Селивёрстов получил вторую государственную награду — орден Ленина, и не раз был отмечен нагрудными знаками «Шахтёрская слава».



Иван Селивёрстов не расставался с ЭШ-14/65 четверть века, вместе они прошли путь от Волго-Дона до разреза «Коркинский»