

Ангарский Строитель

ОРГАН ПАРТКОМА, ГРУПКОМА, КОМИТЕТА ВЛКСМ И АДМИНИСТРАЦИИ
АНГАРСКОГО УПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА

Газета издается
с 5 августа 1949 года

№ 61 (3017) Суббота, 5 августа 1978 г.

◆ Цена 2 коп.

Завтра — Всесоюзный день железнодорожника

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ — ведущий вид транспорта в нашей стране. Более четырех десятилетий ежегодно в первое воскресенье августа страна отмечает Всесоюзный день железнодорожника. Советские люди чествуют машинистов и швободников, диспетчеров и составителей поездов, монтеров пути, осмотровиков вагонов — представителей всех транспортных профессий, обслуживающих гигантский конвейер, протянувшийся почти на 140 тысяч километров.

На стальных магистралях осуществлены коренные преобразования, выполнены крупнейшие работы по их развитию и техническому перевооружению. Многогранное транспортное хозяйство продолжает развиваться и совершенствоваться. Весь подвижной состав оборудован автосцепкой. На основных линиях действуют автоблокировка, диспетчерская централизация, поездовая радиосвязь, автостопы.

На железных дорогах широко развернулось социалистическое соревнование, борьба за досрочное выполнение заданий третьего года текущей пятилетки. Все ярче проявляется творческая инициатива железнодорожников, шире внедряется опыт работы передовых коллективов и новаторов производства, ведется активный поиск новых резервов улучшения работы стальных артерий.

На третьей странице, подготовленной нашим внештатным корреспондентом Е. С. Гавриловым, пойдет рассказ о работах коллектива УЖДТ стройки.

ГОРЯЧАЯ ПОРА

Подшла горячая пора уборки. Все предприятия стройки активно помогают подшефным колхозам и совхозам. Включилось в уборочную кампанию и предприятие нерудных материалов.

Две недели работали на заготовке кормов наши косари. Руководил ими Николай Алексеевич Черниговский. «Ребята подобрались надежные, такие нигде не подведут, — говорит он, — план будет выполнен».

В работу вкладывали все силы. Убрать сено надо было за один день, — а его, казалось, непочатый край.

Никто не смотрел на часы, не жаловался, не напоминал, что время рабочего дня давно уже истекло.

Трудились, превозмогая усталость, но дело закончили.

Е. ГУБАНОВА,
ваш внешт. корр.

НАША ЗАДАЧА

ИНТЕРВЬЮ

Важнейшим пусковым звеном для комплекса ЭП-300 является внешнее электроснабжение. Сюда входит строительство таких объектов, как ЛЭП-220, подстанция «Иркутская», УП-15, ЛЭП-110, дифзащита.

Наш внештатный корреспондент Ольга Козлинская встретилась с куратором по объектам внешнего электроснабжения Владимиром Сергеевичем Ячменевым и побеседовала с ним.

— Владимир Сергеевич, запитка двух цепей ЛЭП-220 кв будет производиться от подстанции «Иркутская». Однако строительные-монтажные работы этого объекта на сегодняшний день вызывают большое опасение по своевременному вводу его в эксплуатацию. Почему?

— Начну с того, что металлоконструкции для порталов и оборудование завезены полностью. Монтажные работы ведутся здесь МСУ-76 подрядным способом. Однако количество рабочих явно недостаточно, работы идут крайне медленно. Кроме монтажников, в возведении объектов внешнего электроснабжения принимают участие СМУ-1, 5, 7, УКС. На такое участие скорее всего можно назвать «неучастием». Так, например, СМУ-1 в течение трех месяцев не сдает кабельные лотки под монтаж, СМУ-5 на протяжении двух месяцев не выполняет штукатурные работы в помещениях релейных панелей. Вот уже два месяца СМУ-7 не занимается засыпкой фундаментов под порталы и оборудование. Неорганизованность СМУ-7 сдерживает въезд на территорию подстанции «Иркутской» автомашин, техники и механизмов. УКСом до сих пор не завезено 50 процентов оборудования, руководством УКСа по-прежнему остается нерешенным вопрос о подаче напряжения по двум ячейкам ОРУ-220.

Общее отставание строительных-монтажных работ от сетевого графика на подстанции «Иркутская» составляет полтора месяца.

— Согласно графику на

другом объекте ЛЭП-220 генподрядчик МК-30 должен был закончить свои работы в прошлом месяце. Но этого не произошло. По какой причине?

— Из-за поставки недоброкачественного металла УПТК строительства сорваны работы МК-30 на один месяц и из-за несогласованности проекта с заказчиком — еще на один месяц. Механизированная колонна сумела за четыре месяца установить из 72 опор только 49. Надо сказать, что МК-30 не только в силу объективных причин не сумела справиться с заданием. Это объясняется еще нежеланием трудиться в полную меру своих сил. Для того, чтобы каким-то образом оттянуть работы, выдумывалась масса различных уловок, всяких претензий.

В данное время все проектные неувязки по вывозу оборудования, вопросы по вспомогательным материалам решены полностью. МК-30 в самое ближайшее время необходимо усилить рабочие ресурсы и наверстать упущенное время, чтобы закончить свои работы в августе.

— Не менее важным объектом среди других во внешнем электроснабжении считается УП-15. Владимир Сергеевич, как продвигается строительство управляемой подстанции?

— Монтажные работы, которые ведутся МСУ-76, выполняются по графику. Бригады монтажников уже заканчивают регулировочные и ревизионные работы по разъединителям, выключателям и трансформаторам. Однако их окончание задержит СМУ-2, так как строителями все еще не

выполнены подковки траншей под защитную сетку.

Кроме этого, самый острый вопрос сегодняшнего дня о выделении эксплуатационного персонала, остается нерешенным УКСом, который в свою очередь должен параллельно заниматься приемом оборудования и пусконаладочными работами.

— Владимир Сергеевич, что вы можете сказать о ЛЭП-110?

— Монтажные работы по двум сетям по ЛЭП-110, УП-15, УП-11 закончены согласно графику, за исключением перехода через ВСЖД. Представителями МСУ-76 разработан уникальный проект пересечения линий электропередач через железную дорогу без отключения контактных сетей и остановки движения поездов. В ближайшее время монтажники намерены осуществить этот оригинальный проект на ЛЭП-110.

— Как известно, для подачи напряжения на все объекты внешнего электроснабжения и их стабильной работы необходимо выполнить большой объем строительного-монтажных работ по дифзащите. Каким образом выполняются эти работы?

— Работы по дифзащите должны вести СМУ-2, СМУ-3 и СМУ-4. Но их руководители не придают серьезного значения строительству этих объектов и занимают довольно-таки странную позицию. В апреле был составлен график, в котором определялись сроки откопки траншей, укладки труб и кабеля. График был подписан руководителями, сроки выполнения работ не вызвали никаких сомнений, были реальными. Но из-за беспечности, халатности и неорганизованности строителей СМУ-2, 3, 4 уже через месяц — в июне было ясно, что график срывается. Поэтому пришлось срочно заняться корректировкой и уплотнением строитель-

но-монтажных работ. Причем вторично скорректированный график был одобрен руководителями этих СМУ, как свидетельствовали личные подписи тт. Сухова, Авдеева, Солуянова. Однако это не спасло положение дел, и второй график также сорван.

В течение трех месяцев из 21 километра траншей откопано 15. На протяжении всех километров необходимо выполнить 37 переходов и проколов через автодороги, железнодорожные и трамвайные пути. На сегодняшний день их выполнено только два в мае. За два следующих месяца не дано ни одного.

Вызывает опасение возможность строителей при данном отношении к своим обещаниям уложиться в график и кончить работы в августе. Ведь кроме всего, отсутствие проколов и переходов парализовало полностью монтажные работы ВПСМ. Кстати, ВПСМ не может сдвинуться с места еще оттого, что УПП до сих пор не выдало 45 кабельных колодцев, а УПТК тянет поставку шести километров асбоцементных труб.

— Владимир Сергеевич, что бы вы хотели сказать в заключение?

— Прежде всего напомню срок сдачи комплекса ЭП-300 под пусконаладочные работы — третий квартал 1978 года. Времени в обрез, тем более мы идем с отставанием. Необходимо сконцентрировать внимание, силы, умение, мастерство и направить их на выполнение плана. Однако хочу предостеречь: спешка и авралы перед сдачей автоматически переносят вопрос о качестве на второй план. Но недоделки, брак, замечания не делают нам чести. Наша задача — суметь наладить ритмичную, высокопроизводительную, качественную работу.

ИДЕТ ОБСУЖДЕНИЕ

В подразделениях стройки продолжается обсуждение итогов работы первого полугодия и проверка выполнения коллективного договора.

Активно, по-деловому прошла профсоюзная конференция на заводе ЖБИ-5.

Проанализировав работу коллектива, директор завода И. И. Децель отметил, что план по валовой продукции выполнен на 100 процентов, по сборному железобетону на 100,1 процента, по выпуску минеральной ваты на 100,7 процента. Однако по товарному бетону имеет место невыполнение на 15 процентов.

Обеспокоенность прозвучала и в прениях по докладу. Бригадир М. М. Васильев и начальник растворного цеха И. А. Кротов указали на отсутствие заявок, что приводит к срыву производственного плана. Это тем более досадно, что работая в меньшем количестве и обслуживая ветхое оборудование, коллектив растворного узла не имел простоев, а производительность труда за квартал составила 114,2 процента.

Здесь же отмечалось, что работы по благоустройству территории, ремонту кровли и бытовых помещений проводятся недостаточно эффективно, им надо уделять больше внимания. Этот вопрос поддержали и другие выступающие.

Много внимания на конференции было уделено вопросу повышения качества выпускаемой продукции.

Участники конференции единогласно приняли проект постановления, в котором говорилось, что своей первоочередной задачей на второе полугодие коллектив завода ЖБИ-5 считает выполнение социалистических обязательств 1978 года.

А. МОСИНА.



Бригада Надежды Ивановны Полеших из СМУ-6 трудится на отделке объектов завода ВВК. За второй квартал текущего года этот коллектив стал победителем социалистического соревнования среди бригад по городу Ангарску. Ему вручен Диплом и денежная премия. На снимке: члены бригады П. Архарова, А. Яковлева, Т. Иванова, бригадир Н. Полеших, Л. Рычкова. Фото А. ПОПОВА.

Предлагает техническая библиотека СПРАВОЧНАЯ КНИГА ДЛЯ МОЛОДОГО РАБОЧЕГО

Справочники для молодых рабочих различных специальностей одобрены к изданию Государственным комитетом Совета Министров СССР по профессионально-техническому образованию.

Перед нами очередное такое издание: Зевин М. Б. «Справочник молодого электромонтера по эксплуатации и ремонту кабельных линий до 35 кв». В нем дана характеристика кабельной продукции и арматуры, основные способы соединений и оконцевания жил кабелей. Освещены вопросы эксплуатации и ремонта кабельных линий. Материал изложен с учетом современного уровня эксплуатации и монтажа кабельных линий.

Ф. Ф. Мовчан предлагает «Справочник молодого маляра», который вышел уже 6-м, переработанным и дополненным изданием. Автор рассказывает о применении эффективных, экономичных и долговечных отделочных материалов, что способствует удешевлению строительства, позволяет сократить время, не-

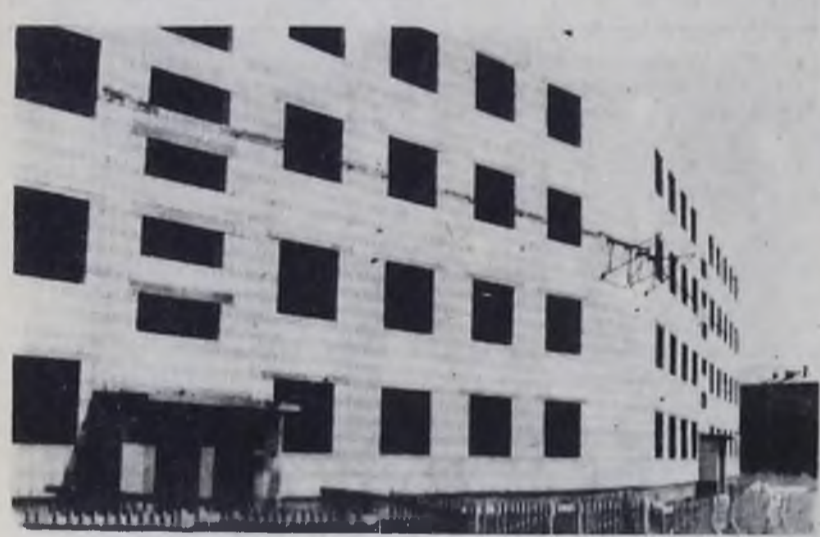
обходимое для отделки зданий; а также значительно улучшает качество малярных работ. Большое место в справочнике уделено производству малярных и обойных работ в зимних условиях.

В серии «Справочник монтажника» вышла книга «Сварка и резка в промышленном строительстве». В десятой пятилетке в широком масштабе происходит переход от использования низкоуглеродистых сталей к применению низколегированных и высокопрочных сталей. Возрастает объем внедряемых в промышленное строительство изделий из пластических масс. Основным технологическим процессом неразъемного соединения деталей и конструкций в современном промышленном строительстве является сварка, объем применения которой растет. Справочник познакомит вас с технологией сварочных работ, сварочным оборудованием; окажет помощь в выборе оптимального способа сварки, качествен-

ных режимов сварки и т. д. В этой же серии вышла книга «Монтаж систем внешнего водоснабжения и канализации». Это 3-е переработанное и дополненное издание, и вызвано оно тем, что в строительное производство введены новые эффективные материалы и конструкции, строительные механизмы и технологическое оборудование, новые строительные нормы и правила, изменение стандартов на основные материалы для подземного трубопроводного строительства. В справочнике даны примеры монтажа оборудования водопроводных и канализационных сооружений, приведены сведения по организации строительства, стоимости работ, трудозатратам и расходу материалов.

Все справочные издания снабжены таблицами, рисунками, схемами, списками дополнительной литературы.

Л. ЕРОЩЕНКО,
библиотекарь.



Здание, которое вы видите на снимке, — это будущее общежитие в квартале 92/93 для специалистов производственного объединения «Ангарскнефтеоргсинтез». Строительство общежития по такому проекту осуществляется в Ангарске впервые. Общежитие имеет секционную систему и рассчитано на 506 мест.

На его строительстве методом бригадного подряда трудятся известные на стройке коллектив СМУ-1 — Василия Мефодьевича Сливка. К 25 августа заканчивается срок подрядного договора бригады каменщиков, и новое общежитие должно быть сдано под отделочные работы.

Фото А. ПОПОВА.

«К СДАЧЕ НЕ ГОТОВЫ»

НА КОРРЕСПОНДЕНЦИЮ «К сдаче не готовы», в которой говорилось о проверке качества и эффективности строительно-монтажных работ на градирнях, отвечает В. П. Климов, главный инженер СМУ-2. Он пишет, что качество работ на отдельных участках не совсем отвечает требованиям СНиП, и за это понесли административное наказание главный инженер участка и производитель работ. Но нужно учесть и другое, что градирни возводились в зимний период при температуре минус 30—40 градусов. Эти уникальные своего рода сооружения в монолитном варианте раньше в Ангарске не возводились. В связи с этим возник ряд трудностей по технологии производства работ в зимний период, а этот вопрос не был отражен проектировщиками, так как данные сооружения строились по типовому проекту в умеренном климате.

Вопрос о качестве строительства градирен рассмотрен комиссией в составе представителей ОИМН, техотдела, технической инспекции, заказчика. Комиссия не сделала выводов об аварийном состоянии градирен и считает возможным ведение монтажных работ. В настоящее время сдано под монтаж 5 градирен и готовятся следующие 3 градирни в июле месяце.

«КАПЕЛЬ В ДЕТСКОМ САДУ»

В НОМЕРЕ НАШЕЙ газеты за 1 июля 1978 года был опубликован данный материал за подписями заведующей детским учреждением № 55 В. Король и врача ОДУ С. Фень. В нем говорилось о плохом состоянии канализационной системы, регулярной течи в группах детского сада. Ответ на это письмо прислал начальник ЖКО-2 УПП тов. Новиков. Вот что он пи-

ГАЗЕТЕ ОТВЕЧАЮТ

«По поводу статьи «Капель в детском саду», напечатанной в газете «Ангарский строитель», ЖКО-2 сообщает: комиссионно был произведен осмотр системы водопровода и канализации во всех группах детского учреждения. Течей в соединениях трубопроводов и запорной арматуре не обнаружено, хотя имеются следы протечек на потолках и стенах в группах 1, 7, 10, музыкальном зале и коридоре около пищеблока. Для установления причины ЖЭКу № 2 дано указание разобрать душевые поддоны для мытья ног и проверить подсоединение сифона в канализационный трубопровод. Эти работы наматы 17.07.78».

От редакции.

Работы эти действительно проводились. Но в результате их «капель» в группах не только не прекратилась, а превратилась в целый ливень. После ухода слесарей, «отремонтировавших» канализацию, 22 июля трубопровод прорвало, вода потоком обрушилась на стены групп, полностью залила музыкальный зал. Товарищу Новикову воспитатели звонили, стоя чуть ли не по колено в воде.

Огромные плафоны целиком заполнились водой, линолеум на полу групп поднялся. Воду пришлось перекрыть вообще. По предписанию санэпидстанции детское учреждение № 55 с 25 июля закрыто.

Работники детского сада все еще надеются, что тов. Новиков посетит, наконец, сам место аварии и примет действенные, серьезные меры по ее ликвидации.

ВАЖНЫЙ ЭТАП

Отдел статистики городской информационно-вычислительной станции завершил очень важный этап подготовительных работ к предстоящей Всесоюзной переписи населения — составление организационного плана проведения переписи населения 1979 г.

Прежде чем приступить к составлению оргплана отделом статистики, был подготовлен весь исходный материал: карта города и поселка Китой, квартальные списки домовладений, списки сельских населенных пунктов, а также списки больниц, родильных домов, санаториев, дома ребенка, школ-интернатов, интернатов при школах, списки гостиниц, помещений для приезжих, списки вокзалов. По каждому учреждению надо было записать число домовладений и строений, полностью занимаемых учреждением, численность постоянно проживающего населения и, в зависимости от типа учреждения, указать также число мест, учащихся, возможную численность ожидающих пассажиров на вокзалах.

Перед составлением оргплана еще раз проверялось качество картографического материала и правильность составленных списков домовладений и сельских населенных пунктов. Для разработки оргплана отдел статистики своевременно получил от статистического управления бланки форм, указания по его составлению и нормы нагрузки на переписной персонал и число переписных участков.

Организационный план проведения переписи населения состоит из 12 статистических форм, утвержденных ЦСУ СССР.

В оргплане выделяются следующие разделы: переписное районирование; комплектование переписных кадров; план инструктажа и проверки знаний работников переписи; план проведения массово-разъяснительной работы среди населения; календарный план работ по подготовке к переписи населения.

Основной раздел оргплана — переписное районирование. Суть его заключается в том, что в дополнение к существующему административно-территориальному делению города на период подготовки и проведения переписи населения территория города разбивается на так называемые переписные участки.

Наименьшими из переписных участков являются счетные участки, на каждом из которых численность населения в среднем составляет в городе 616 человек, в сельской местности — 503 человека на весь период переписи.

Каждые 4—5 счетных участков объединяются в инструкторский участок, численность населения на инструкторский участок в горпоселениях в среднем, составляет 2,8 тыс. человек, в сельской местности — 1,8 тыс. человек.

Самая крупная территориальная единица переписного районирования — переписной отдел, в который входят в среднем 8 инструкторских участков. В среднем на каждый переписной отдел приходится 23 тыс. человек.

Переписные отделы, инструкторские и счетные участки, создаваемые по месту постоянного жительства населения, в практике переписи населения именуются основными участками.

Переписные участки создаются также в больницах, родильных домах, санаториях, доме ребенка, школах-интернатах, интернатах при школах, гостиницах, помещениях для приезжих и даже на вокзалах.

В отличие от основных, переписные участки в учреждениях организуются исходя из того, что в большинстве из них перепись проводится в течение одного (первого) дня переписи, норма нагрузки на счетчика там составляет в среднем 60 человек.

Обязательное условие переписного районирования — все, без исключения, домовладения горпоселений, все сельские населенные пункты и отдельно стоящие строения, все учреждения, в которых проживает (даже временно) население, обязательно должны входить в тот или иной участок; любой счетный участок, независимо от того, является ли он основным или переписным участком в учреждении, должен входить в инструкторский участок; последний входит в переписной отдел, который в свою очередь является составной частью города.

При разбивке городских поселений и сельской местности на переписные участки сначала были определены территория и границы переписных отделов, затем переписные отделы разбиты на счетные участки, а счетные участки объединены в инструкторские участки.

При комплектовании счетных участков учитывался характер застройки. При крупной компактной застройке предусмотрена норма нагрузки на счетчика выше средней, но не больше максимальной — 730 человек. В поселке индивидуальной застройки норма нагрузки на счетчика ниже средней.

На территории Ангарского горсовета организовано (основных): 10 переписных отделов, 85 инструкторских

К ВСЕСОЮЗНОЙ ПЕРЕПИСИ НАСЕЛЕНИЯ

участков, в том числе в сельской местности — 2, 380 счетных участков, в том числе в сельской местности — 7.

После завершения работы по переписному районированию заполнялись формы оргплана.

В формах № 1—7 записываются итоги переписного районирования.

Следующий раздел оргплана — комплектование переписных кадров — составляется по форме № 8 «Потребность в переписных кадрах». При определении необходимого числа переписных кадров руководствовались следующим — на каждом счетном участке работу ведет один счетчик, на инструкторском — один инструктор-контролер, работу переписного отдела возглавляет заведующий переписным отделом и его помощник. Кроме того, план предусматривает подбор и обучение резервных кадров. Общая численность переписных кадров по Ангарскому горсовету свыше 700 человек.

В формах № 9—10 указываются планируемые сроки проведения инструктажа и проверки знаний помощников переписными отделами, инструкторов-контролеров и счетчиков. Инструктажи массовых переписных кадров будут проводиться в ноябре-декабре 1978 г.

План массово-разъяснительной работы среди населения (форма № 11) составляется с учетом рекомендаций ЦСУ СССР, статуправления и местных руководящих органов. Начиная со второй половины 1978 г., массово-разъяснительная работа с каждым днем должна нарастать.

Последняя форма оргплана № 12 «Календарный план подготовки и проведения переписи населения» составляется на период с момента составления оргплана и до начала Всесоюзной переписи населения.

Составленный оргплан проведения переписи населения тщательно был проверен; просчитаны все итоги, проверена увязка форм оргплана и данные оргплана сверены с картографическим материалом, списками домовладений и списками сельских населенных пунктов. Оргплан, дополненный объяснительной запиской, был представлен местным руководящим органам на согласование, после которого заполненный второй экземпляр плана вместе с картографическим материалом выслал статуправлению на утверждение.

Г. ПУГАЧЕВА,
экономист.

ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА ТРЕБУЕТ СЕРЬЕЗНОГО УЛУЧШЕНИЯ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ.

Из письма ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

ГЛАВНАЯ ЧЕРТА

Из высоких ворот локомотивного депо УЖДТ вывели только что отремонтированный тепловоз. А вместо него загнали другой, требующий ремонта. Машину окружают ремонтные слесари, тут же появляется мастер. Он определит объем работ, даст инструктаж по технике безопасности, расставит рабочих.

Производить ремонт автоматики будет Алексей Павлович Крашинский. Отремонтирует компрессор, отладит воздухо-распределители, устранит утечку сжатого воздуха, а перед окончанием ремонта опробует автоматику.

Работа у Крашинского сложная и ответственная. Не так просто отремонтировать автоматику. Требуется выское мастерство, трудолюбие, опыт. А опыта этому человеку не занимать.

Пришел он в локомотивное депо еще в 1948 году, когда эксплуатировались еще маломощные паровозы, которые железнодорожники прозвали «шука» и «свечка». Сначала работал кочегаром, а затем — почти 20 лет — помощником паровозного машиниста.

— У меня не было в то время постоянного наставника, — рассказывает Алексей Павлович. — Но я с благодарностью отношусь к тем, кто научил меня не только многим секретам работы, но и трудолюбию. Это машинисты паровоза Степан Павлович Бедин, Александр Иванович Квашенко, Андрей Петрович Каляда, Валентин Михайлович Торженских, Василий Матвеевич Агопов.

Как помню, ездили в Большой Луг за лесом, в Усолье-Сибирское — за кирпичом. Доставляли для предприятия бытовой камень, шлак. Много лет работал на маневровых работах, на вывозке думпкарных катушек с предприятия нерудных материалов.

В 1971 году болезнь вынуждает Алексея Павловича перейти на работу по ремонту паровозов и тепловозов. И здесь работает он быстро, аккуратно. По его вине никогда не было задержек или простоев.

Слава человека не только в его труде, но и в том, какова его отдача в общественной деятельности. А. П. Крашинский занимается рационализацией, дежурит в дружке по охране общественного порядка, является председателем товарищеского суда.

«Главная черта характера этого человека, — рассказывает мастер В. И. Хохлунов, — добросовестность и деловитость». В коллективе именно эти качества ценятся наиболее высоко. И не случайно фотография Алексея Павловича украшает Доску почета УЖДТ. Он ударник девятой пятилетки, неоднократно награжден грамотами и отмечен благодарностями.

Ремонтная бригада, в которой трудится А. П. Крашинский, постоянно выполняет и перевыполняет плановые задания. Общий успех дела определяют именно такие труженики, как Алексей Павлович.

В КОЛЛЕКТИВЕ УЖДТ, как и по всей стране, ширится размах социалистического соревнования. Новый прилив трудовой активности у рабочих и инженерно-технических работников, служащих вызвали решения июльского Пленума ЦК КПСС, доклад Генерального секретаря ЦК КПСС тов. Л. И. Брежнева.

Активным участником социалистического соревнования является служба подвижного состава, одно из передовых подразделений УЖДТ. Коллектив службы занимается ремонтом вагонов, обрабатывает

усовершенствуется организация труда и технология.

По предложению начальника службы Н. П. Соловьева убрали в одном из цехов козловой кран. Вместо него установили кран-балку. Работать стало удобнее, безопаснее, заметно выросла и производительность труда. За последнее время внедрено в производство шесть рацпредложений с экономическим эффектом в 1900 рублей.

— В Письме ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ говорится о том, чтобы 1978 год

Дубовский, маляр Агафья Васильевна Букреева. Недавно работает кузнец Николай Ильенко, он член КПСС, работает хорошо, выполняет свои задания и помогает слесарям.

Хорошо трудится Любовь Зырянова — заведующая складом и уборщица Лидия Жудова. Надо отдать должное мастеру, члену КПСС Борису Александровичу Баркову. Он умело организует труд рабочих. Там, где трудно и тяжело, всегда готов помочь.

Много отличных тружеников работает на ПТО станции Строительная и Трудовая.

УДАРНЫМ ТРУДОМ

поезда, готовят под погрузку вагоны, ведет разгрузку думп-каров с гравийно-песчаной смесью на железобетонных заводах.

На вопросы нашего рабочего корреспондента Е. Гаврилова отвечает заместитель начальника службы Н. М. Морозов.

— Николай Михайлович, прошло полгода, как ваш коллектив взял социальное обязательство. Все ли сделано так, как предусматривалось социалистическими обязательствами?

— План первого полугодия деповского ремонта вагонов выполнили на 114,4 процента, причем график работ опережается на 23 дня. Надо сказать, что производственные дела идут нормально. Качество ремонта вагонов неплохое, претензий нет. Мы уделяем особое внимание вопросам экономики. Экономим запчастей, материалы, электроэнергию — все это вылилось за полугодие в 12 тысяч рублей прибыли. Растет производительность труда за счет внедрения в производство новой техники,

ознаменован ударным трудом. Поэтому необходимо еще шире развернуть соревнование. Что у вас сделано в этом отношении?

— Во-первых, приняты новые, повышенные обязательства, заключены трудовые договоры, рабочие приняли индивидуальные обязательства, а инженерно-технические работники — личные творческие планы. Обновлена Доска почета, дополнены списки ударников коммунистического труда. Недавно изготовлен новый стенд «Рабочие будни». Во всех пунктах технического осмотра вагонов станций Трудовая и Строительная обновлены профуголки. Ежемесячно на собраниях подводятся итоги соревнования. Постоянно совершенствуются моральные и материальные стимулы.

— Расскажите, подробнее о передовиках производства.

— Их у нас много. В депо, например, хорошо работают слесари Борис Антюхов, Перфилий Главацкий, Анатолий Рябов, электросварщики Николай Горемыкин и Владимир

Лидером соревнования является коллектив станции Трудовая, где мастером работает А. Е. Сироткин и профгруппом А. А. Джигита. Коллектив обслуживает Иркутскую ТЭЦ-10, БВК, ЗЖБИ-5 и ряд предприятий пищевой промышленности. Я бы назвал в числе отличившихся осмотрищика вагонов Т. Ф. Ковалеву, А. З. Кныша, Ю. В. Касьянова, К. И. Шарыгину, В. П. Савинову, А. Н. Кубаеву, Ф. Д. Крюгер, В. А. Сычову и многих других. Все они выполняют и перевыполняют плановые задания, ударники коммунистического труда, а Т. Ф. Ковалевой и А. Н. Кубаевой недавно присвоено звание «Ветеран предприятия».

— Николай Михайлович, назовите, основные задачи службы подвижного состава.

Во-первых, в сентябре мы должны закончить план трех лет десятой пятилетки. А к 25 декабря наметили выполнить полностью годовой план. Это будет нашим трудовым подарком годовщине принятия новой Конституции.

Идут дружинники

Загляните сегодня в штаб опорного пункта № 5, спросите начальника А. Г. Потеряхина или любого сотрудника милиции: чья из закрепленных ДНД работает всех лучше? И вам непременно назовут железнодорожников стройки.

Дело в том, что народные дружинники не имеют срывов дежурств, выставляют ежемесячно по 45-50 человек, причем у них определенный порядок: дружинники имеют при себе удостоверения, красные повязки, значительно улучшилось качество дежурств. При опорном пункте, когда дежурят железнодорожники, имеется автобус. Дружинники охраняют общественный порядок в наиболее населенных местах, где проживает около 4000 человек. Начиная от улицы Максима Горького до проспекта Чайковского. На территории закрепленного участка находится немало общежитий, парк строителей, магазины, кинотеатр.

Народные дружинники проделали большую и

очень важную работу. За первое полугодие, например, задержано 32 нарушителя общественного порядка, доставлено в медвытрезвитель 7 человек, доставлено в 1-е отделение милиции 41 человек.

Они ведут контроль за людьми, злоупотребляющими спиртными напитками, в быту проверено 63 человека. Большую профилактическую работу провели среди подростков.

Особенно хорошо работают труженики службы подвижного состава, начальник Н. П. Соловьев, и служба связи, где начальником А. П. Скворцов и профгруппом М. Д. Алексюк.

Приказом начальника управления особо отличившиеся народные дружинники награждены Почетными грамотами, выдана денежная премия, дополнительно к основному отпуску добавлены дополнительные 2-3 дня.

Лучшими народными дружинниками по праву считаются машинист тепловоза С. М. Истотия, слесарь Б. П. Антюхов, зам. начальника станции Трудовая В. Д. Огородник, мастер вагонного депо Б. А. Барков и другие.

В. ТРЕЙНИС,
командир ДНД.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

● Всесоюзный день железнодорожного транспорта СССР учрежден постановлением ЦИК СССР от 28 июля 1936 г. Впервые этот праздник отмечался в 1936 г.

● Железные дороги СССР выполняют в настоящее время более половины мирового грузооборота и примерно четверть всего пассажирооборота при протяженности сети, составляющей около 11 % длины железнодорожной сети мира.

● За 60 лет существования Советского государства почти в 2 раза увеличилась сеть железных дорог, более чем в 40 раз возрос объем перевозок грузов, в 12 раз — объем перевозок пассажиров, во много раз увеличилась провозная способность железных дорог, значительно улучшилась их техническая оснащенность.

● На долю железнодорожного транспорта приходится около 9 % основных видов производственных фондов всего народного хозяйства страны. Во всех видах деятельности желез-

ных дорог занято более 3,5 млн. человек, в том числе на перевозках около 2,1 млн. человек.

● Грузооборот железнодорожного транспорта в 1978 г. намечено увеличить на 2,2 %. На развитие отрасли выделены дополнительные капитальные вложения по сравнению с пятилетним планом. За год будет построено 639 км новых железных дорог, 815 км вторых путей, электрифицировано 530 км и оборудовано автоблокировкой и диспетчерской централизацией около 3,3 тыс. км железнодорожных линий. Больше, чем предусмотрено пятилетним планом, будет поставлено электровагонов, тепловозов и грузовых вагонов.

● На 1978 г. предусмотрено повышение производительности грузового вагона рабочего парка на 3,7 % и локомотива в грузовом движении на 1,7 %.

● В минувшем году успешно осуществлялось строительство БАМа. Сдана в эксплуатацию новая железнодорожная линия на участке Бам — Тын-да. Введена в действие новая электрифицированная линия Белорецк — Карламан, которая позволит значительно сократить путь из промышленных центров Урала и Сибири к районам европейской части.

● Одной из важных строек десятой пятилетки является железная дорога Сургут — Уренгой протяженностью 800 км.

● Железные дороги СССР располагают парком мощных локомотивов, поставляемых отечественной промышленностью. На участках переменного тока широко внедряются восьмисосные электровагоны для грузового движения ВЛ90Т мощностью 6520 квт (8800 л. с.), а на линиях постоянного тока — электровагоны ВЛ110 мощностью 5200 квт (7000 л. с.). Для пассажирского движения предназначаются элект-

ровозы, имеющие скорость 160 км ч.

● Новый электропоезд ЭР-200, созданный на Рижском вагоностроительном заводе, развивает скорость более 200 км/ч. Расстояние от Москвы до Ленинграда такой поезд преодолевает за три с половиной часа.

● В нашей стране в среднем за сутки железнодорожным транспортом перевозится 10,4 млн. т грузов и 9,8 млн. пассажиров.

● На Московском железнодорожном узле введена автоматизированная система «Экспресс» для выполнения

учета мест на поезда дальнего следования. На очереди создание общесоюзной системы «Экспресс-2», которая позволит пассажирам приобретать билеты для проезда по избранному маршруту в любой железнодорожной кассе.

● В годы текущей пятилетки в 6-7 раз увеличатся перевозки туристов в поездах дальнего следования. Количество специальных туристско-экскурсионных поездов возрастет более чем в 1,5 раза и в 1980 г. составит свыше 3,1 тыс. Расширятся сеть маршрутов туристско-экскурсионных поездов.

