

ЗНАНИЯ КОММУНИЗМА

Год издания 15-й

№ 156 (2873)

ВОСКРЕСЕНЬЕ, 7 августа 1966 года

Цена 2 коп.

ЦЕХ ДЕРЖИТ ПЕРВЕНСТВО

Цех 41—61 завода гидривания в межцеховом соревновании часто занимает ведущие места. "Сейчас в цехе подведены итоги работы за июль. План по валовой продукции выполнен на 103,9 процента.

Улучшилась производственная дисциплина, нормы расхода сырья и всех видов энергии выдержаны и даже достигнута экономия. Электроэнергии сэкономлено 42 тысячи киловатт, пара 4218 мегакалорий, воды 17 тысяч кубометров. Сэкономлен и отопительный газ. Резко сократился процент нарушений технологического режима на гидривании. За последние два месяца не было ни одного случая нарушений. Здесь надо отбросить доминирующую шельму 43—44, который начал поставлять хорошее сырье. Среди технологических смен хорошо поработала смена № 2, возглавляемая Евгением Федоровичем. Сладневым. Цеховой комитет присудил смене первое место.

Когда в цехе вышел из строя один из циркуляционных газовых насосов, слесари-ремонтники Николай Иванович Далин, Михаил Федорович Кузьмин во главе с парторгом цеха Владимиром Леонтьевичем Тарасовым дружно взялись за дело и быстро ввели насос в строй действующих. Не случайно ремонтникам присуждено второе место.

В. ТРЕТЬЯКОВА.

СЕМИНАРЫ ЛЕКТОРОВ

Правление ангарского отделения общества «Знание» регулярно проводит семинары лекторов. В прошедшую пятницу в кабинете поллитпросвещения состоялся семинар лекторов, выступающих по вопросам международного положения. Участники семинара прослушали лекцию «Международное коммунистическое движение» преподавателя Иркутского сельскохозяйственного института, члена общества «Знание» С. Каплуна.

На днях правление общества «Знание» проводит семинар лекторов, читающих лекции по вопросам литературы и искусства.

В ЭТИ ДНИ взоры советских людей, пристальное внимание всего мира были обращены к Кремлю, где работала первая сессия Верховного Совета СССР сельхозного созыва.

Избранный на выборах 12 июня, которые вновь показали нерушимое единство и сплоченность нашего народа, его безграничное доверие Коммунистической партии, высший орган власти Советской страны в обстановке полного единодушия принял решения большой государственной значимости. Сформированы Президиум Верховного Совета и союзное правительство — Совет Министров СССР, образованы постоянные комиссии палат. Депутаты одобрили намеченные в Заявлении правительства основные направления его деятельности в области внутренней и внешней политики. Принято Заявление Верховного

Советского правительство, подчеркивалось на сессии Верховного Совета, будет неуклонно осуществлять выработанную мартовским и сентябрьским пленумами Центрального Комитета и одобренную XXIII съездом КПСС линию на совершенствование руководства народным хозяйством, последовательно переводить предприятия и целые отрасли на новые условия работы, отвечающие объективным экономическим законам социализма.

Большое внимание уделялось на сессии вопросам нашей внешней политики. В основе ее — курс XXIII съезда партии, имеющий целью обеспечить вместе с другими социалистическими государствами благоприятные международные условия для построения социализма и коммунизма. Это курс на укрепление единства и сплоченности стран социализ-

силой выражена наша горячая солидарность с героическим вьетнамским народом, решительно осуждена американская агрессия.

Рассмотрение на сессии вопросов внутренней и внешней политики Советского государства убедительно продемонстрировало ее силу и жизнеспособность. Это верная, научно обоснованная политика, воплощающая объективные закономерности нашего развития, кровные интересы всего советского народа, ленинский курс КПСС.

Забываясь о новых успехах строительства коммунизма, партия проводит линию на укрепление социалистической демократии, совершенствование всех форм участия масс в руководстве жизнью страны. На XXIII съезде были указаны и меры усиления работы Верховного Совета СССР, которому нашей Конституцией предоставлены широкие полномо-

ПО ВОЛЕ НАРОДА, НА БЛАГО СТРАНЫ

Совета СССР в связи с окончанием агрессии американского империализма во Вьетнаме.

Эти важнейшие решения воплощают волю всего 233-миллионного советского народа, целиком исходя из указаний XXIII съезда КПСС, который внес выдающийся вклад в теорию и практику коммунистического строительства, вооружив массы четкой и ясной перспективой борьбы за новые победы нашего великого дела.

В области экономической, смелая на сессии, перед страной стоит задача — добиться ускорения темпов развития ведущих отраслей промышленности и сельского хозяйства. Мы успешно начали пятилетку, и теперь надо еще увереннее идти вперед по пути, определенному Директивами партийного съезда. Сохраняется курс на опережающий рост тяжелой индустрии — основы социалистической экономики и вместе с тем предостоятся развиваться производство предметов потребления, а также сельскохозяйственной продукции.

ма, их дружбы и братства. Это курс на поддержку народов, борющихся за свое национальное освобождение, на всестороннее развитие сотрудничества с молодыми независимыми государствами.

Современная международная обстановка сложна и выдвигает ряд острых проблем. Крепнут силы, которые выступают за сохранение и укрепление мира, но активизируются и агрессивные империалистические круги. Особую угрозу всеобщей безопасности создает агрессия США во Вьетнаме. Советский Союз оказывает мужественную вьетнамскому народу все возрастающую экономическую и военную, материальную и моральную помощь, необходимую для победоносного отражения агрессии. Эта политика встречает единодушную поддержку советских людей, она будет твердо проводиться нашей страной, всеми социалистическими государствами — участниками недавнего Бухарестского совещания. С трибуны Верховного Совета СССР вновь была со всей

мочью. Закончившаяся сессия, первая после съезда, предприняла важные шаги к осуществлению этих мер, которые направлены на дальнейшее возрастание роли высшего органа власти, его депутатов в решении больших государственных задач. Особую роль призвано сыграть образование постоянных комиссий палат по основным направлениям государственного, хозяйственного и социально-культурного строительства.

Итоги первой сессии Верховного Совета СССР седьмого созыва встречены советскими людьми с чувством глубокого удовлетворения. Новый состав высшего органа власти плодотворно начал свою работу. Принятые на сессии законы и постановления послужат успешному выполнению решений XXIII съезда КПСС, дальнейшему росту могущества нашей Родины, новым победам дела коммунизма.

Передача «Правды», № 217, за 5 августа.

СЕГОДНЯ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

100 тысяч километров — такова протяженность международных маршрутов советских железных дорог. Они соединяют Москву со столицами почти всех европейских государств. С 20 странами Европы и Азии имеет Советский Союз прямое пассажирское сообщение.

Грузооборот советских железных дорог в пятилетку увеличится на 450 миллиардов тонно-километров. Этот прирост почти равен объему перевозок, выполненному в довоенном 1940 году всеми видами транспорта страны.

В 1970 году по железным дорогам будет перевезено 2,7 миллиарда пассажиров (против 2,3 миллиарда в 1965 году), в том числе в пригородном сообщении — 2,5 миллиарда против 2,1 миллиарда человек в 1965 году.



Спросите у любого железнодорожника — какая главная профессия на железной дороге, он, не задумываясь, ответит — стрелочник. А тем более там, где поездам приходится маневрировать. Вот на станции «Строительной» такой главной является Ирина Коньшева.

За все время работы Ирина еще ни разу не ошиблась стрелочником, ведь ошибаться не положено. Вот так круглый год несет она свою трудовую веху на перекрестках стальных дорог.

На снимке: Ирина Коньшева. Текст и фото А. Хамзина.

На иркутском меридиане

46-й МИЛЛИАРД

Кажется, совсем недавно, 28 ноября 1961 года был поставлен под промышленную нагрузку первый агрегат Братской ГЭС мощностью 225 тысяч киловатт. А сегодня гигант советской гидроэнергетики уже работает в счет 46-го миллиарда киловатт - часов.

Как уже сообщалось, в ночь на 27 июля Братская гидроэлектростанция выработала сорок пятый миллиард киловатт-часов электроэнергии. Это столько же, сколько выработали все электростанции Советского Союза в 1939 году.

Если посмотреть справочники, то там можно увидеть, что все гидроэлектростанции таких высокоразвитых в энергетическом отношении капиталистических стран, как Финляндия, Мексика и Бельгия, вместе взятые, в 1963 году выработали столько же электроэнергии, сколько дала одна наша Братская ГЭС со дня пуска ее первого гидроагрегата.

Еще одно сравнение: все электростанции 47 стран такого громадного континента, как Африка, в 1962 году выработали 47,2 млрд. киловатт-часов. Сорок семь стран и одна сибирская ГЭС!

Сегодня энергия Братской ГЭС уже питает заводы и фабрики Иркутской области и Красноярского края. До Новосибирска идет энергия Ангары.

Большие задачи стоят перед энергостроителями страны: за пятилетку на гидростанциях предстоит построить и ввести в эксплуатацию новые мощности, которые позволят увеличить производство электроэнергии в 1,6—1,7 раза по сравнению с 1965 годом.

КОНФЕРЕНЦИЯ ЖУРНАЛИСТОВ

Более пятидесяти делегатов из районов и городов нашей области собрались вчера на третью областную конференцию журналистов. Докладчик — председатель бюро областного отделения Союза журналистов А. Ступко — в отчетном докладе говорил о возрастающей роли советских журналистов и, в частности, журналистов Иркутской области в борьбе за претворение в жизнь решений XXIII съезда КПСС и Директива по пятилетнему плану развития народного хозяйства.

На конференции отмечалось, что за отчетный период областная организация журналистов выросла почти в два раза, окрепла организационно, наметились и новые формы работы, больше стало проводиться семинаров, встреч с известными деятелями культуры, учеными.

На конференции выступили редактор Ангарской городской газеты «Знания коммунизма» В. Кузьмин, редактор многотиражной газеты на строительстве Братской ГЭС М. Соленко, охотовед член Союза журналистов К. Яковлев, редактор Аларской районной газеты «Путь к коммунизму» Г. Красников, заведующий кафедрой журналистики Иркутского государственного университета М. Давыдов, редактор газеты «Восточно-Сибирская правда» Е. Яковлева, член бюро областного отделения Союза журналистов Е. Бандо, редактор Усть-Ордынской окружной газеты «Знания Ленина» А. Тириков, член ревизионной комиссии Союза журналистов СССР К. Цыпенков и другие.

Участники конференции тепло встретили выступление второго секретаря обкома КПСС П. Б. Кацуры.

На конференции избраны руководящие органы — бюро, ревизионная комиссия и делегаты на 2-й съезд Союза журналистов.

РАДИ ОБЩЕГО ДЕЛА



ВСЯ СТРАНА - СТРОИКИ!

АНГАРЧАНЕ на Хребтовой

НА УДАРНОЙ СТРОЙКЕ

В ЭТОТ РАЗ КОМАНДИРОВАНА на одну из ударных комсомольских строек Хребтовая — Усть-Илим. Как живут молодые романтики, как работают, чем занимаются в свободное время? Вот об этом очень хотелось узнать. А вообще, было большое желание познакомиться со строителями, съехавшимися почти со всех уголков Союза сюда.

И мне, как ангарчанину, было приятно здесь встретить ребят из моего города, тем более, что каждого из них я хорошо знал. А началось все так. В начале апреля нынешнего года группа комсомольцев СМУ-3, движимая чувством патриотизма и романтики, изъявила желание поехать на строительство железнодорожной трассы мужества Хребтовая — Усть-Илим. В этой группе были комсорг четвертого участка Петр Жуков, комсомольцы Роман Слит и Алексей Артемов из знаменитой на строительстве нефтеперерабатывающего завода поселковой бригады. А четвертый, Валерий Борисов, работал монтажником на пятом участке.

Признаться, мне, как комсоргу, в то время трудно было раставиться с такими хорошими парнями. Отговаривал и я, и работники отдела кадров, родные, друзья. Но ребята были полны решимости ехать туда, где труднее, хотя у нас, в Ангарске, дел по горло и трудностей не занимать. «Трудностей не боимся, едем и все!» — сказали ребята.

И вот в поселке Хребтовом появились франтовато, по-городскому одетые четверые парня. Почему-то у многих вначале было единодушное мнение: «Сбегут эти добровольцы». Но эти прогнозы не оправдались. На другой же день все четверо вышли на работу вместе в одну бригаду. Хотели ангарчан направить по разным бригадам, но ребята ответили: «Приехали вместе и работать будем рядом». Так и стали трудиться в одной бригаде. Первые же дни ребята ангарчане доказали, что они умеют

работать по-ударному. Конечно, не сравнить работу на рубке лесной просеки с той работой, которая была у ребят здесь, в Ангарске. По пояс в снегу, в непроходимом лесу, ребята работали не хуже бывалых лесорубов, ежедневно перевыполняли дневную норму. Прошел небольшой срок и ангарчане завоевали себе заслуженный авторитет.

Не захотели отставать от ребят и девушки. Уехала в таежную трассу комсорг бригады Жигальцевой Катя Петухова. Вместе с нею две ее подружки — Галля Серебрянникова и Оля Мищенко. Все они по специальности отделочницы и там они нашли применение своей специальности. Девчата работают на отделке жилья.

А к Пете Жукову я Роману Слиту приехали их жены — Эльвира и Вера. Так что радости и трудности будут делить вместе.

Разговаривал я со многими и в отделе кадров, и с комсоргом СМП-158 Владимиром Клейменовым, и в штабе Всесоюзной ударной стройки — отзывы только хорошие. А начальник штаба ударной стройки Владимир Елшин сказал: «Ангарчане — хорошая опора во всех делах. Ведь я их знаю еще по Ангарску, когда был там начальником штаба на ударной стройке. Петя Жуков избран комсоргом на участке, принимают активное участие в общественной жизни и другие ребята. Побольше бы нам таких!».

Что ж, приятно слышать хорошее о наших добровольцах. Можно с уверенностью сказать, что чести своей ангарчане не уронят, вместе со многими другими ребятами пройдут через все трудности дороги на Усть-Илим строят.

В ЖУРНАЛ
Инжендер Иркутского обкома
ВЛКСМ.

«Полчаса. Пожалуй, за полчаса я справлюсь сам», — решил Аркадий. Детали нужны как никогда, из-за них стоит работа. И так полмесяца бездельничали из-за дождей. Но чем устранить неисправность? Инструмента нет. Дома у него есть ключи, пассатижи, изолятор. Или попросить у шофера? Нет, дом рядом. Раньше он не решился бы бежать в четвертый поселок, а теперь, когда он получил квартиру в городе, это даже приятно: он устранит неисправность своим личным инструментом.

— Не орите. Сейчас одеваю, — сказал он шоферам, возвращаясь из дому.

Долго копался Аркадий в контроллере, болты подогрели, откручивались с трудом. Жара в металлической кабине невыносимая, пот обливает все тело. Аркадия задало самолюбие: надо доказать, что «Комсомольский прожектор» не зря вытешивали комсомольцы. Это Алексей Смирнов с Валерием Шулятиковым старается. Молодые! Побольше бы таких комсомольцев на участке. Жаль, что Алексей вышел из комсомольского возраста. А ведь он здорово помогал Аркадию Елшину, когда его избрали комсоргом участка. Тогда начали с членских взносов. Неплательщики упирались, пришлось звать их по одному в уютное тихое место, чтобы никто не мешал вдалбливать ему основные положения из устава. В конце концов с взносами уладили. Тогда было больше комсомольцев, а сейчас осталось всего восемь. Подбросили бы побольше молодежи на участок — было б здо-

рово! Не только спилы КП, но и рейд, и собрания, спорт были бы на высоте. И пьянщам бы досталось.

Аркадий посмотрел на часы. Остается совсем мало времени. Снизу надоедливо спрашивают:

— Ну, скоро ты там?

Некоторые машины заглодели, шоферы собирались уезжать. А Елшину так неудобно дотянуться пальцами до контактных болтов. Концы проводов обгорели и стали короткими, срываются из-под гаек. Но Елшин ларень настойчивый.

Когда Аркадий пришел в СМУ-1, ему было шестнадцать лет. Закончив седьмой класс, пошел в техникум. Сейчас уже на четвертом курсе. Да и вообще почти все комсомольцы его группы участвуют. Когда Елшин решил, что его место в рядах партии, коммунисты единогласно поддержали его. Теперь он кандидат в члены КПСС. Разве можно ему сейчас отступить, если он сказал: «Неисправность устраню сам».

И вот, когда последняя машина попятилась назад, чтобы покинуть площадку, заглодела лебедка. Панель плавиво пошла вверх. Заудбаливо шоферы. Аркадий не замечал, как капал пот с лица на стекло горизонтального окна кабины. Ему было приятно, что последняя в очереди машина не ушла, она снова приблизилась к строю. Значит, вторая смена сегодня будет работать в полную силу.

«А насчет кранов, пожалуй, шоферы правы, — подумал Аркадий. — Надо подсказать Смирнову и Шулятикову».

С. ДОБРЫНИН,
внештатный корреспондент.

ЕСТЬ ЧЕМ ГОРДИТЬСЯ

СЕГОДНЯ У ЦЕМЕНТНИКОВ

ВСЕ КРАШЕ — краше становится Ангарский цементный завод — не только внешне, но и внутренне. Кафельные стены в цехах, чистота, много света, а на территории — зеленые, цветные, скверики, где можно хорошо провести минуты отдыха. Производственная эстетика на заводе уже не мечта, а действительность. Поэтому завод решает сейчас новую задачу: уже в следующем году выпустить цемент марки 600, наиболее

шлим до любых параметров. Рассказывая о цехе, о его людях, исполняющий обязанности начальника цеха Борис Иванович Федоров говорит: «Нам есть чем гордиться. Завод наш считается сейчас одним из лучших в стране. В нашем цехе 25 комсомольцев и все они работают с большой отдачей сил и энергии». Как лучших, Борис Иванович назвал Галю Шелжукову и Лиду Высокую.

Из сырьевых мельниц шлам поступает в 9 емкостей, где доводится до заданных параметров и церозосами подается в печь обжига. В цехе, как и в других, работает в основном молодежь. Мастер смены Константин Дунжелъ всего два года назад демобилировался из рядов Советской Армии. Машинист врачавшихся печи комсомолец Евгений Мещеряков — тоже из молодых. Не назовешь пожилыми смазочнику печи Раю Галюнову и Лиду Коростелеву. Смена Константин Дунжелъ в июне выдала сверх плана 1975 тонн цемента. Цех же в целом встречает День строителя перевыполнением плана по клинкеру на 5—6 тысяч тонн.

На ближайшее время перед цехом стоит трудная задача: перейти на выпуск клинкера только марки 600. Эксперимент с выпуском марки 600 проводился и прошел успешно. Но к серийной выделке клинкера только этой марки цех еще не готов. Сам цех обжига очень преобразился. Если раньше в камерах было столько пыли, что приходилось работать с

лопатай, то теперь здесь под аэрозольными плитками и техниками лишь изредка пролетают метелочки. Пройдет еще немного времени и вытяжные зонты, установленные над головками врачавшихся печи, совсем сбавят цех от пыли. Сейчас в цехе думают о зиме. Вместо стекла в окна вставляют стеклоблоки, что избавит рабочих в зимнее время от сквозняков и прибавит света.

Из цеха обжиги по конвейеру клинкер поступает в цех помола. Цех помола, как и другие цехи, работает ритмично, давая цемент высокого качества. Лучшей является смена Валентины Таланковой. За июль смена выполнила план на 108,1 процента.

Хорошо работает и смена Галины Вершининой. Она выполнила июльский план на 102,6 процента. И машинист мельницы Раиса Юсупова, и помощник машиниста Надя Киселева, и слесарь Владимир Грышкин, старожилы цеха, трудятся добросовестно.

В цехах завода, прямо у рабочих мест, всегда можно встретить свежие цветы, улыбки, шутку. Дирекция завода делает все возможное, чтобы рабочим завода жилось и работилось легко. Для рабочих организовываются выступления артистов, к их услугам своя здравница — профилакторий завода.

Люди, дающие хлеб строительству, встречают свой праздник Красными Знаменами Министерства промышленности строительных материалов и горюха КПСС.

В. АНГАРСКИЙ.

И СОКРАЩАЮТСЯ БОЛЬШИЕ РАССТОЯНИЯ...

ИЗ БЛОКНОТА ЖУРНАЛИСТА

ТРЕТЬИ сутки стучат и стучат колеса, гремит на стыках вагон. Поезд все дальше и дальше идет на восток. Позади остались и подмосковные роши, и горные вершины Урала, и привольные обские степи. К полотну все чаще подступает густая сибирская тайга. Уже вторые сутки мы едем по Восточно-Сибирской магистрали.

Не узнать теперь этой дороги. Помню, впервые проехал я по ней в грозный 1941 год, когда на западе полыхал пожар войны. А мы ехали на восточные рубежи страны. Ехали в теплушках. Сибирь встречала неприветливо. Мало было на вокзалах народа. Грозен был даже седой Байкал. Словно разгневавшись, он кидал голубые пенные волны чуть ли не под самые колеса состава.

С тех пор сибирская дорога стала мне самым родным и знакомым местом. Десятки раз туда и обратно ездил я за два десятка лет по великой транссибирской магистрали. Много изменений произошло на моих глазах. Еще каких-то семь-восемь лет назад только шли разговоры об электрификации магистрали. Поезда пойдут быстрее, грязь будет меньше, оборачивание вагонов станет лучше, экономия топлива будет налицо... Да,

много преимуществ сулила электрификация.

И вот планы начали постепенно превращаться в жизнь. Каждый день в штаб стройки, который находился в Иркутске на улице Карла Маркса, 30, стали поступать телеграммы о ходе строительства, о делах на особо важных участках. Строя тяговые подстанции на участке Иркутск — Черемхово, трест Востсибстрасстрой одновременно вел широкий фронт работ по бетонированию фундаментов опор контактной сети. Прошел год — полтора, и на электрическую тягу после участка Иркутск — Слюдянка перешел участок Иркутск — Зима. Более трехсот километров осталось позади строителей. А потом люди стали ставить опоры дальше, на Тулун, Нижнеудинск, Алзаймай. Десятки тысяч опор, тысячи тонн проводов, подстанций, подсобные помещения, сотни объектов — все это предстояло соорудить за каких-нибудь четыре-пять лет.

И ВОТ ПРИШЛО время, сомкнулись контактные провода. Линия Слюдянка — Тайшет стала полностью электрифицированной.

...Прозвучал сигнал отправления и пассажирский поезд, медленно набирая скорость, тронулся от станции Иркутск-Сортировочная. Его тянет

электровоз, первый электровоз, открывший регулярное сообщение на новом электрифицированном участке. Паутиной повисли над линией провода, мелькают мачты опоры. Опоры не такие, как мы привыкли видеть, не металлические, а железобетонные. Применение их только на одном участке от Иркутска до Зимы сэкономило около тысячи тонн металла!

Работы на всех сибирских участках велись в очень сложных природных условиях. На участке от Иркутска до Слюдянки они совпали с необходимостью перевода главного хода дороги с места, затопляемого водохранилищем, на новое. Здесь было выполнено 3,4 миллиона кубометров земляных работ, уложено и забалластировано 230 километров пути. На этом небольшом участке люди соорудили 174 искусственных объекта, пять тяговых подстанций, установили более семи тысяч опор, повесили около пятисот километров контактной сети.

И как на всякой большой стройке, было немало всяких историй. Как-то зимой, когда монтировали провода на участке Нюра-Тулун, высоко на проводах находился молодой паренек Саша Хаостов. А его друг Валентин Мещеряков работал на опоре. Мороз был градусов под сорок. Тяжелый,

задубевший полшубок сковывал движения. Из ожоженных рук Александра выскользнул ключ. Монтер пытался было подхватить его, но потерял равновесие и сорвался. Звякнул ключ о рельсы, натянулась цепь и Хаостов повис над полотном. Он думал немножко передохнуть, чтобы раскочениться и зацепиться ногой за провод, но когда отделился — обомлел: стрелочница отчаянно махала флажком. Из-за поворота оказался поезд. Александру казалось, что его жизнь висит на волоске, и в эту минуту он почувствовал, что какая-то сила варит начала медленно поднимать его вверх к проводу. А когда под самым его носом мелкнула черная туша паровоза и перед глазами пронеслись горбыли, Сашка сквозь грохот услышал шопот Мещерякова.

— Не болтайся, а то не удержу. Оба повиснем...

МНОГО десятилетний живет и трудится великая транссибирская магистраль. Наверное, не один десяток тысяч поездов пронесла она на своих плечах. Но никогда еще не была она такой работающей, как в наши дни. В семилетии в числе ряда железных дорог страны была электрифицирована магистраль Куйбышев — Иркутск —

Байкал. Уже в 1961 году, накануне открытия XXII-го съезда КПСС, электровозы пошли от самой Москвы до Байкала. Эта линия является крупнейшей электрифицированной линией в мире и равняется длине всех электрифицированных дорог Англии, Австрии, Бельгии и Норвегии, вместе взятых.

Большое будущее у этой трассы. Электрификация железных дорог страны, в частности транссибирской дороги, сулит большую экономическую выгоду. Электротяга в два-три раза увеличивает пропускную способность железных дорог.

Интересно отметить, что на некоторых участках этой трассы впервые в нашей стране введена электротяга на переменном токе. Это дает большие преимущества. Требуется вдвое меньше тяговых подстанций, напряжение в контактной сети с трех тысяч вольт при переменном токе возрастает до 25 тысяч вольт, что в свою очередь дает возможность в два раза сократить расход цветного металла на устройство энергоснабжения.

Пришло время и на нашу магистраль поступила новая техника — мощные электровозы. Все быстрее и быстрее теперь идут пассажирские и грузовые поезда.

Сибирь, которая была раньше в пяти сутках езды от Москвы, стала заметно ближе. Теперь электропоезда от Иркутска до Москвы мчатся со скоростью шестьдесят километров в час и приходят в столицу к началу четвертых суток.

В. МУХОРТОВ,
ответственный секретарь Иркутского отделения Союза журналистов СССР.

С праздником вас, железнодорожники!

СТАНЦИЯ „СТРОИТЕЛЬНАЯ“



Диспетчерская управления железной дороги строительства. На столе большой лист бумаги — график суточного движения поездов, динамик, микрофон и цветные карандаши. Вот и все инструменты диспетчера дороги. В динамике вначале слышен шорох, затем женский голос:

— Диспетчер! Говорит «Тайга», дополнительно проси шесть вагонов порожняка! — Ждите через полчаса.

А из динамика уже другой голос, на этот раз мужской:

— Диспетчер! Гравийная раскантиговалась, что дальше?

— Подайте четыре платформы с рельсами на монтажную площадку нефтеперерабатывающего завода.

И так в течение нескольких минут поездной диспетчер

Владимир Ермолаев коротко, без суеты, дирижирует большим и сложным хозяйством.

А хозяйство у него действительно большое. Одних станций около десяти и все они разбросаны в разных концах города: «Бетонная», «Строительная», «Шлакообочная», «Трудовая», «Тайга» и другие. В задачи железнодорожников входит обеспечение не только строительных площадок необходимыми строительными материалами, но и других предприятий города: хлебозавода, молококомбината, холодильника. И со всей этой сложной работой отлично справляется один из лучших диспетчеров УЖДТ строительства Владимир Васильевич Ермолаев. В этом ему помогает тот большой опыт, который он приобрел за многолетнюю работу на же-

лезнодорожном транспорте. 34 года назад Ермолаев пришел на Восточно-Сибирскую железную дорогу составителем поездов, потом работал дежурным по станции, начальником станции. Более 12 лет трудится в Ангарске.

Много замечательных людей среди железнодорожников города. На станции «Трудовая» мне довелось познакомиться со старшим экипажем тепловоза, носящим высокое звание бригады коммунистического труда. Бригадир, или как его здесь называют, старший машинист — ветеран предприятия Иван Константинович Димиров. В Ангарске он шестнадцать лет. Начинал кочегаром, потом помощником машиниста, а теперь вот старший в передовой бригаде.

— В бригаде у нас 8 человек, — рассказывает Иван Константинович, — и все работают дружно, с огоньком. Думаем всей бригадой перейти на хозрасчет, и потому простои локомотива сводим до минимума. Уже сейчас мы смогли на большую сумму денег сэкономить запчастей и других материалов. Планаово-предупредительный ремонт мы проводим своими силами. Обязательство, взятое в честь Дня железнодорожника, полностью выполнено...

На снимках: (вверху) трое из славного экипажа тепловоза: Василий Луконин, Василий Золотарев, Иван Димиров; (внизу) диспетчер Владимир Ермолаев.

А. ХАМИН,
Фото автора.

ЦИФРЫ ГОВОРЯТ:

В 1966 году в Советской стране будет электрифицировано свыше 2 тысяч километров железнодорожных трасс. В том числе Тобол-Миниотгорск (350 километров), Челябинск-Карталы (278 километров), Поворино-Георгию-Деж (221 километр) и др. С электрификацией участка Огрожка-Георгию-Деж будет полностью электрифицировано направление Москва—Воронеж—Рязань.



В течение новой пятилетки (1966—1970 гг.) будет в основном завершена замена паровой тяги электрической и тепловозной. Протяженность электрифицированных линий будет увеличена на 10 тысяч километров. Электрификация железных дорог в новой пятилетке будет осуществляться главным образом в Сибири, на Дальнем Востоке, на направлениях, связывающих Поволжье с Донбассом, Сибирь с Уралом и Центром, а также на направлениях, связывающих Центр с Украиной.

Кроме того, значительное количество железнодорожных участков будет переведено на тепловозную тягу. В последние годы пятилетия не менее 97 процентов всего груза будет перевозиться электрическими и тепловозами.

Количество инженеров на железнодорожном транспорте СССР за последние десять лет увеличилось почти в полтора раза, а техников в два раза. Сейчас на железнодорожном транспорте работает свыше 340 тысяч специалистов с высшим и средним образованием. В стране создана широкая сеть транспортных учебных заведений. Инженерные кадры готовят двенадцать вузов, в которых учатся около 90 тысяч студентов, а к 1980 году этот контингент превысит 100 тысяч человек.



