

МАЯК

Коммунизма

Год изд. 32-й
№ 61 (2618)
СУББОТА
21
МАЯ
1966 г.
Цена 2 коп.

Орган Нижнеилимского районного комитета КПСС
и районного Совета депутатов трудящихся Иркутской области

ЮНОСТЬ ПРИСЯГАЕТ ПАРТИИ



На утреннем заседании XV съезда ВЛКСМ 18 мая председательствовал секретарь ЦК ВЛКСМ М. Журавлев.

В работе съезда принимают участие член политбюро, секретарь ЦК КПСС А. Н. Шелепин и секретарь ЦК КПСС Ф. Д. Кулаков.

Прения начал первый секретарь ЦК ЛКСМ Белоруссии Г. Ж. Абицкий. Основное внимание он уделил совершенствованию стиля и методов комсомольской работы.

Дружба и братство нашей многонациональной семьи рождены Великой Октябрьской революцией и укреплены мудрой ленинской национальной политикой партии, говорит первый секретарь ЦК ЛКСМ Узбекистана Р. Абдулаева.

Трудящиеся столицы Узбекистана еще глубже ощутили эту дружбу, когда недавно на Ташкент обрушилось стихийное бедствие — землетрясение. На помощь городу пришли все советские люди.

— Я очень тревожилась, оставая в эти дни свою машину, — поделилась с делегатами молодой механизатор из Алтайского края В. Денисенко. — Ведь сейчас в разгаре посевная. Однако, члены бригады обещали, что возьмут на себя мою долю работы. И вот вчера я получила от товарищей телеграмму. Они рапортуя съезду, что обязательства, взятые в честь XV съезда комсомола, выполнены.

Вступая в новую пятилетку, говорит секретарь ЦК ЛКСМ Грузии О. Черкезия, — мы с радостью видим, как обогатился опыт грузинской комсомолки. Революционные, боевые и трудовые традиции советского народа помогают формированию убежденности молодого человека.

Первый секретарь ЦК ЛКСМ Литвы А. Чеснавичус серьезное внимание уделил вопросам подъема культуры на селе и роли комсомола в решении этой важной проблемы, поставленной XXIII съездом КПСС.

От имени литовских комсомольцев А. Чеснавичус передал горячий привет присутствующим на съезде посланцам прогрессивной демократической молодежи мира.

А. Миронов, горновой доменного цеха Криворожского металлургического завода имени В. И. Ленина, с волнением сообщает о радости, с которой узнали его друзья о награждении комсомольской организации Кривого Рога орденом Трудового Красного Знамени. Орден этот, заявляет оратор, всегда будет ярко гореть на комсомольском знамени нашей организации.

О юношах и девушках, прошедших школу мужества на ударных комсомольских стройках Татарии, рассказал первый секретарь Татарского обкома ВЛКСМ Р. Беляев. Ударный труд в народном хозяйстве, отметил он, помогает решать многие вопросы воспитания молодежи, и в частности, интернационального воспитания.

Получая премию ленинского ком-

сомола, я радуюсь и вместе с тем тревожусь, заявил писатель В. Чивилихин. Я знаю меру ответственности и труда, нужную для того, чтобы стать достойным моих современников, нашей замечательной молодежи, эпохи, в которую мы живем. Долг писателей — ярко рассказывать современникам и потомкам о деяниях комсомольцев 60-х годов. У профсоюзных и комсомольцев много общего в работе, отмечает секретарь ВЦСПС И. Владиченко, приветствующий XV съезд ВЛКСМ от имени советских профсоюзов. Он призывает молодых людей быть активными помощниками партии в выполнении грандиозных задач коммунистического строительства.

С докладом выступил председатель Мандатной комиссии секретарь ЦК ВЛКСМ Б. Пастухов. Он сообщил, что на XV съезд ВЛКСМ избран 3.831 делегат, присутствует 3.821 человек. По уважительным причинам отсутствует 10 делегатов. Делегатами съезда избраны представители 62-х национальностей и народностей нашей страны. Среди делегатов — 2.306 членов и кандидатов в члены коммунистической партии Советского Союза. 656 делегатов являются членами выборных партийных органов. В работе XV съезда комсомола принимает участие группа ветеранов коммунистической партии и комсомола. Их присутствие здесь символизирует нерушимую связь поколений.

Делегаты единогласно утверждают доклад мандатной комиссии. Мощные волны аплодисментов прокатываются по залу, когда слово предоставляется секретарю ЦК Союза Трудящейся Молодежи Вьетнама. От имени делегаций городов-героев Ленинграда, Волгограда, Одессы, от комсомольцев Бреста и Узбекистана несколько делегатов вручают Хор Чуку Знамя ВЛКСМ.

19 мая на утреннем заседании в работе съезда принимают участие товарищи Н. В. Подгорный, М. А. Суслев.

Продолжаются прения по отчетному докладу ЦК ВЛКСМ, по докладу Ревизионной комиссии. Председательствующий первый секретарь ЦК ЛКСМ Украины Ю. Ельченко предоставляет слово первому секретарю ЦК ЛКСМ Латвии Л. Баткевичу.

Большим делом, объединяющим грудные усилия комсомольцев Латвии, стал смотр резервов производства, говорит оратор. В нем участвуют десятки тысяч юношей и девушек.

Мне хочется поблагодарить коммунистов колхоза, доверивших комсомольцу решать большие дела на фермах. Так начинает свое выступление доярка колхоза «Ленинский путь» Ново-Кубанского района Краснодарского края Г. Рукавицына.

Много нам пришлось потрудить-

ся, чтобы себестоимость молока стала почти в два раза ниже средней по колхозу. У нас — самоуправление, создан Совет фермы из девяти человек. Мы ставим задачу внедрить комплексную механизацию. Сейчас все 25 наших девушек учатся в зооветеринарном техникуме.

Лауреат Ленинской премии, доктор физико-математических наук Ю. Журавлев из Новосибирска подчеркивает, что решить задачи, поставленные перед страной XXIII съездом партии, обеспечить необходимые темпы роста производительных сил, технический прогресс во всех отраслях индустрии невозможно без широко поставленных научных исследований, без быстрого внедрения их результатов в производство.

Наша молодежь работает во всех отраслях и направлениях науки: в кибернетике, в математической экономике, ядерной физике, в новых областях математики, в биологии, электронике. Ю. Журавлев предлагает учредить премию Ленинского комсомола за особо выдающиеся открытия молодых ученых.

Новый пятилетний план — это личное задание каждому юноше и девушке, заявляет первый секретарь ЦК ЛКСМ Таджикистана Г. Бобосадыкова.

Молодежь продолжает дело отцов. Комсомольцы Яванского района, например, сооружают сейчас крупнейшую в республике оросительную систему, Яванский химический комбинат.

Горячими аплодисментами неоднократно прерывают выступления Н. Горбачева — плотника строительного-монтажного поезда № 266 управления Ангарстроя. Его таежный «десант» был ударной группой на трассе мужества Абакан—Тайшет. Н. Горбачев заявляет: мы выполнили свой долг. Наша магистраль построена и работает на коммунизм.

Лауреат премии Ленинского комсомола А. Пахмутова взволнованно говорит о высокой ответственности художника, о его долге создавать такие произведения, которые стоят вровень с делами советского народа и его славной молодежи.

Делегаты съезда преподносят любимому композитору букеты цветов. Кто-то запевает песню Пахмутовой о зеленом море тайги. Песню подхватывают сотни голов.

Утреннее заседание закрывается. Делегаты и гости съезда идут на Красную площадь на пионерский парад в честь дня рождения пионерской организации имени В. И. Ленина и XV съезда ВЛКСМ.

Вечером съезд продолжал свою работу.

(ТАСС)

НАШ КАНДИДАТ МИХАИЛ АЛЕКСЕЕВИЧ ЯСНОВ

Биографическая справка

Михаил Алексеевич ЯСНОВ родился в 1906 году в селе Горы Озерского района Московской области в бедной крестьянской семье. Член КПСС с 1925 года.

Окончив сельскую школу, в 1918 году приехал в Москву, где начал трудовую деятельность — курьером, затем чернорабочим.

С 1922 по 1928 год — рабочий на предприятиях кожевенной промышленности. Одновременно учился на вечернем рабочем факультете при Московском университете, который окончил в 1925 году.

С 1928 по 1930 год служил в Советской Армии.

С 1930 года тов. Яснов работает в области строительства и реконструкции гор. Москвы, был начальником участка, руководителем ряда строительных контор и трестов, одновременно учился в институте повышения квалификации инженерно-технических работников.

В 1938 году был избран заместителем председателя исполкома Московского городского Совета депутатов трудящихся. В годы Великой Отечественной войны принимал активное участие в строительстве оборонительных укреплений под Москвой, руководил аварийно-восстановительной службой противовоздушной обороны Москвы.

В 1949 г. назначен заместителем министра городского строительства СССР. С января 1950 по 1956 г. — председатель исполкома Моссовета, с 1956 года — председатель, а с декабря 1957 года — первый заместитель Председателя Совета Министров РСФСР. С 1950 г. по 1954 г. — Председатель Совета Союза Верховного Совета СССР. На первой сессии Верховного Совета СССР шестого созыва утвержден председателем Бюджетной комиссии Совета Национальностей.

М. А. Яснов является крупным государственным деятелем, обладает большим опытом организаторской работы.

Тов. Яснов М. А. — депутат Верховных Советов СССР и РСФСР. На XIX, XX, XXII и XXIII съездах КПСС избирается членом ЦК КПСС.

Награжден тремя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды и четырьмя медалями.

Михаил Алексеевич ЯСНОВ — достойный кандидат в депутаты Верховного Совета СССР.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Окружной избирательной комиссии Иркутского избирательного округа № 10 по выборам в Совет Национальностей Верховного Совета СССР

Рассмотрев поступившие в Окружную избирательную комиссию протоколы о выставлении кандидатом в депутаты Верховного Совета СССР по Иркутскому избирательному округу № 10 по выборам в Совет Национальностей товарища ЯСНОВА Михаила Алексеевича и заявление о его согласии баллотироваться по данному избирательному округу от выставивших организаций, Окружная избирательная комиссия на основании представленных документов установила, что товарищ ЯСНОВ Михаил Алексеевич выставлен кандидатом в депутаты в полном соответствии со статьями 57, 58, 59, 60, 61 и 62 «Положения о выборах в Верховный Совет СССР».

На основании статьи 63 «Положения о выборах в Верховный Совет СССР» Окружная избирательная комиссия ПОСТАНОВИЛА:

1. Зарегистрировать кандидатом в депутаты в Верховный Совет СССР товарища ЯСНОВА Михаила Алексеевича, 1906 года рождения, проживающего в г. Москве, члена КПСС, работающего первым заместителем Председателя Совета Министров РСФСР, для баллотировки по Иркутскому избирательному округу № 10 по выборам в Совет Национальностей Верховного Совета СССР, выставленного общими собраниями рабочих, инженерно-технических работников и служащих Иркутского алюминие-

вого завода, совхоза «Захальский» Эхирит-Булагатского района Иркутской области, Улан-Удэнской тонкосуконной фабрики, Улан-Удэнского судоремонтного завода Бурятской АССР, Читинского паровозо-вагоноремонтного завода и общим собранием колхозников сельхозартели имени В. И. Ленина Кыринского района Читинской области.

2. На основании статьи 65 «Положения о выборах в Верховный Совет СССР» включить кандидата в депутаты товарища ЯСНОВА Михаила Алексеевича в избирательный бюллетень для голосования по Иркутскому избирательному округу № 10 по выборам в Совет Национальностей Верховного Совета СССР.

Председатель Окружной избирательной комиссии С. МЕРКУРЬЕВ.

Заместитель председателя Окружной избирательной комиссии И. АНТАКШИНОВА.

Члены Окружной избирательной комиссии А. ГОНЧАРОВА, Д. АТУТОВА, Г. ГЛУШАКОВ, В. ЗВЕРОВОЕВА, В. МАКАРЕНКО, З. НОВИКОВА, В. СОТНИЧ.

Секретарь Окружной избирательной комиссии Д. САМОХИН.

КРЕПЧЕ ЗА БАРАНКУ

Часто можно слышать мнение, что все катастрофы на шоссе, наезды на пешеходов и несчастные случаи прекратились бы мгновенно и повсеместно, выполняй водители и пешеходы все сто семьдесят пять статей Правил уличного движения. В особенности в этом убеждены автоинспекторы.

Слов нет, без правил, как и без любого закона, наступает анархия, которая, вопреки убеждениям идеологов анархизма, матерью порядка отнюдь не является. Но могут ли правила, как бы хороши они ни были (а правила, к сожалению, еще очень и очень далеки от совершенства), быть абсолютной гаран-

тией безопасности? Вряд ли. Ведь даже самое простое требование «вести транспорт со скоростью, обеспечивающей безопасность движения», является в таком контексте не более чем благим пожеланием. Человек легко забывает правила, если они учат его только тому, что следует делать, а не учат, почему так следует делать или почему тех или иных вещей делать не следует. А вот этого-то в правилах и нет.

Думается, однако, что каждый водитель, был бы более внимателен, знай он, что наехать на пешехода со скоростью даже 40 км-час — это то же самое, что столкнуть этого пешехода в лестничный пролет с третьего этажа. Цифра гораздо убедительнее тогда, когда она наглядна.

Не говорят правила и того, почему одна машина хорошо «держит» дорогу, а другая все время норовит удрать куда-то в сторону. Где находится самый опасный участок поворота. Или почему не заносит передние колеса, а всегда задние... Ведь ни дорога, ни что иное никогда не бывают в милицейских протоколах причиной аварии, — только шофер. И он хочет знать, как безопасно водить машину.

И если вам тоже хочется это узнать, если вы хотите ездить, не слепо подчиняясь правилам, но понимая справедливость их требований, — прочтите книгу Я. И. Бронштейна «За рулем без аварий».

Пусть вас не смущают изредка попадаю-

щиеся в книге формулы: они служат автору лишь для подкрепления его рекомендаций и выводов. Многочисленные таблицы и графики в наглядной форме дают результаты расчетов. Вот один из них.

Положим, вы подъезжаете к перекрестку. Спросите любого: «Вы видите на перекрестке все?» — «Конечно!» — уверенно ответит он. А между тем, это не так. Пересекающая улица находится вне границ поля резкого зрения. И чтобы оценить обстановку, вы должны:

перевести глаз налево — 0,15 — 0,23 сек.,
вглядеться — 0,10 — 0,30 сек.,
перевести глаз направо — 0,15 — 0,33 сек.,
вглядеться — 0,10 — 0,30 сек.

Итого — 0,50 — 1,16 сек.

Это означает, что даже при скорости 40 км-час вы будете ехать от пяти до двенадцати метров «вслепую», не глядя на дорогу!

Не правда ли, требование снижать скорости перед перекрестками весьма справедливо?

В книге много практических советов, причем, — и это очень важно! — автор вовсе не считает, что ездить медленно — высочайшая добродетель. Нет, автомобиль — скоростной транспорт, и ненужное снижение скорости невыгодно прежде всего экономически: перерасход бензина, заторы на улицах. И автор рассматривает безопасность движения под углом зрения наиболее выгодной скорости и главной своей задачей видит: научить водителя грамотно оценивать эту наиболее выгодную скорость.

Многие оценки даются по новейшим, существенно уточненным сведениям: время реакции водителя, скорость движения пешеходов, тормозной путь машины и так далее. Все это делает книгу ценным пособием для водителей, серьезно желающих повысить свою квалификацию, и главным образом, для инструкторов, руководителей автохозяйств — словом, тех, от кого зависит воспитание отличного водителя, человека, сидящего за рулем не вслепую.

В. ДЕМИДОВ.

ГЛАВНОЕ — „ПОЧЕМУ?“



Шесть лет провел рядом с машинами и моторами Геннадий Михайлович Бурнин, до тонкости изучив специальность слесаря-универсала в гараже АТУ-5. Шоферы привыкли, что в мастерской всегда в запасе нужные форсунки, нагнетатели, помпы. Никто не спрашивает, откуда и как удастся Бурнину делать такой запас. Все видно и так: работает на совесть. Как было бы хорошо, если бы на каждом рабочем месте стояли такие же надежные крепкие люди! Чтобы быть уверенным — здесь 100 процентов надежности, здесь все будет сделано по-настоящему.

НА СНИМКЕ: Г. БУРНИН за работой.

Фото и текст Е. СТРУЖЕНКОВА.

Техника работает на износ

Закончился годовой технический осмотр автохозяйств района.

Лучше других содержится техника в коллективе АТУ-5. В этом автохозяйстве из 206 автомашин 187 находятся в удовлетворительном и хорошем состоянии. Как недостаток следует отметить, что почти у половины автомашин неисправны спидометры.

Руководители АТУ-5 заботятся о порядке в автохозяйстве. Оно обнесено забором, имеется контрольный пункт выпуска транспорта на линию. В коллективе создана и успешно работает комиссия общественного контроля.

В 1966 году комиссия обсудила 28 персональных дел. Шесть водителей за управление автомобилем в нетрезвом состоянии лишены прав.

Бережно относятся к технике в коллективах СМП-289 и мехколонны № 83. В первом автохозяйстве из 22 автомашин исправны 19, а во

втором из 91 в удовлетворительном состоянии находится 75.

Много автомобилей в леспромпхозах района. Но на этих предприятиях относятся к транспорту небрежно. Коэффициент технической готовности составляет в Омском, Кубанском леспромпхозах и Илимском химлесхозе — 0,6, Зярянском леспромпхозе — 0,65. Это очень низкий показатель состояния техники, если иметь в виду, что удовлетворительным считается 0,7—0,75.

В перечисленных автохозяйствах отсутствуют элементарные условия для проведения профилактического, ремонта и технического обслуживания. Нет площадок для безгаражной стоянки автомашин. Территории хозяйств захламлены, отсутствует контроль за выходом транспорта на линию. Часть автомобилей эксплуатируется, а на учет в ГАИ они не постав-

лены. Допускаются факты разуконплектования техники. Так, в Оренбургском леспромпхозе разуконплектовано семь автомашин. В Кубанском леспромпхозе утеряно 12 технических паспортов. Во всех указанных автохозяйствах несвоевременно и небрежно заполняются технические паспорта, не делаются отметки о пробеге, ремонте и т. д.

Хуже всех содержится и эксплуатируется автотранспорт в коллективе Коршуновского ГОКа. Из 80 автомобилей 29 находится в неисправном состоянии. Техника в ГОКе, как и в леспромпхозах, эксплуатируется на износ.

В коллективе слаба дисциплина, к нарушителям относятся терпимо. Плохим примером может служить история с шофером Сорокиным. Его за систематические нарушения дисциплины уволили из АТУ-5. Сорокин не сделал необходимых выводов и, работая на комбинате, про-

должает безобразничать. Не радиному водителю доверили новенький «ГАЗ-53», и за четыре месяца он довел машину до аварийного состояния.

Еще хуже зарекомендовал себя другой шофер ГОКа Подоляк. Он разбил две автомашины и был лишен на год водительских прав. Ныче Подоляку выдали новые права. И разгильдяй опять отличается. Недавно в нетрезвом состоянии сел за руль и свалил новенький «ЗИЛ-130» в кювет. Он же сбил женщину. С работниками ГАИ нарушитель грубит, оказывает им сопротивление. И такому хулигану за рулем по-прежнему разрешают работать на автомашинах.

Из сказанного видно, что годовой технический осмотр выявил много недостатков. На руководителей, допускающих их, наложены административные взыскания, им предложено устранить нарушения и впредь их не иметь.

А. ЧЕЛАЕВ,

начальник Нижнеилимского отдела милиции.

Реплики на полях

УНИЧТОЖЕНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ

В век механизации и высокого развития техники весьма сложной проблемой оказывается не только производство автомобилей, но и уничтожение старых, отслуживших свой срок ветеранов. Больше всего хлопот «старички» доставляют американцам. Поэтому нет ничего удивительного в том, что именно они построили громадное сооружение высотой с семнадцатиэтажный дом, предназначенное исключительно для точного уничтожения автомобилей. Дробильная установка, состоящая из нескольких 125-тонных вращающихся молотов, за несколько минут разбивает автомобиль на мелкие кусочки.

Затем стальной лом поступает прямо в вагоны, которые доставляют его на металлургические заводы для переплавки.

Д Е Р Ж И С Ь, Ш О Ф Е Р !

На днях в Коршуновстрое были подведены итоги социалистического соревнования.

По результатам первого квартала и апреля партийный комитет, постройком и администрация управления присудили первые места трем коллективам.

Среди строительных организаций победу в соревновании завоевал коллектив СМУ-2 (начальник В. Ф. Шевченко, секретарь партбюро Б. Е. Птицын).

По субподрядным организациям впереди участок Гидроэнергомонтажа (начальник А. С. Шифрин).

Из числа подсобных предприятий лучшие результаты у коллектива АТУ-5 (началь-

ПОБЕДИТЕЛИ

ник А. Д. Нарыщенко, секретарь партбюро В. В. Кульчицкий).

Победителям вручены переходящие Красные знамена.

Все три коллектива имеют высокие производственные показатели. Так, в АТУ-5 за первый квартал план по перевозке грузов выполнен на 102,7 процента. За счет снижения себестоимости общие затраты уменьшились на десять тысяч рублей. При плане 650 рублей выработка на одного рабочего составила 671 рубль.

На 120 процентов выполнил план коммунист Валерий

Павлович Зайцев, работающий водителем бетоновоза. Валерий Павлович активно участвует и в общественной жизни. Он агитатор, дружинник, занимается в двухгодичной политшколе.

В числе лучших и водители М. В. Яцола, Х. Ш. Хисамудинов, Б. Н. Павлов и другие.

Хороших производственных показателей добился автотрановщик А. И. Попов. Замечательные отзывы с производства поступают о токаре А. Т. Домрачеве. Стремясь расширить свои знания, Дом-



рачев поступил на заочное отделение политехнического института. Сейчас он уже на втором курсе. Александр Тимофеевич — член партийного комитета Коршуновстрой.

Возглавив социалистическое соревнование, коллективы АТУ-5, СМУ-2, Гидроэнергомонтажа высокими показателями в труде стремятся закрепить достигнутые результаты.

Р. ЛЕБЕДЕВ.

Грузооборот автомобильного транспорта общего пользования в новой пятилетке предстоит увеличить примерно в 1,7 раза. Повысить в парке удельный вес автомобильных поездов и самосвалов большой грузоподъемности. Увеличить автомобильный парк для обслуживания населения.

Обеспечить дальнейшее строительство и реконструкцию автомобильных дорог, особенно в сельской местности. Построить за пятилетие автомобильные дороги с твердым покрытием протяженностью около 63 тыс. километров.

Из Директив XXIII съезда КПСС.

ГОВОРИТ ДОРОГА!

Знакомая картина: размахивающий руками шофер возле бесстрастно внимающего автоинспектора. «Да разве ж я знал, что здесь обгон воспрещен? Не заметил знака...» На что следует стереотипный ответ: «А знаки как раз для того и поставлены, чтобы их замечали!». Понятно требование инспектора, но и шофер бывает ни в чем не виноват: ночь, знак не освещен да еще встречная машина ослепила...

Как примирить высокую требовательность автоинспекции и ограниченные возможности зрения водителя?

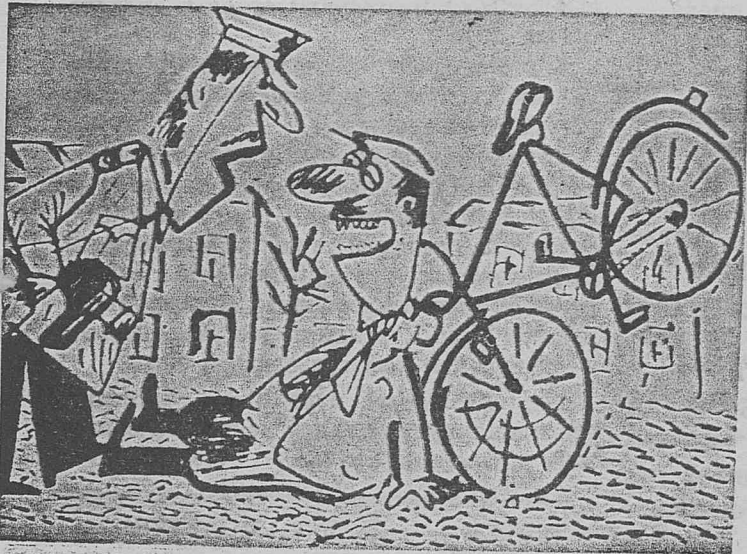
Специалисты в США считают, что знаки должны говорить. Не только своим видом, но и голосом предупреждать об опасности. С апреля прошлого года такие знаки проходят опытную проверку на автострадах близ Нью-Йорка и Бостона.

Собственно говоря, сам по себе знак ничего не говорит. Говорит простенький магнитофон в кабине автомашины. А вот что именно должен он сказать, определяет знак. Миниатюрный полупроводниковый передатчик излучает характерный сигнал, присвоенный тому или иному дорожному знаку. Приемник автомашины принимает его на расстоянии примерно в триста метров и включает магнитофон. На магнитной ленте несколько дорожек, и какую из них выбрать — это зависит от принятого сигнала.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН

В Белграде открылся Второй международный салон автомобилей. В салоне, вызвавшем большой интерес у жителей югославской столицы и специалистов, представлены достижения автомобильной промышленности 14 стран мира — Советского Союза, Чехословакии, ГДР, Франции, Югославии, США, Италии и других стран. Большой интерес у посетителей вызывают советские автомобили «Москвич-408», «МАЗ-500», «МАЗ-503Б».

(ТАСС).



— Как вам не стыдно ездить на велосипеде в пьяном виде?
— Ничего не поделаешь, машину-то купить я не могу...



«Ты не верь, подружка моя, что шоферы ненадежные друзья», — доносится из кабины песня. Водовозка останавливается. Сигналист. Хлопают двери в городке строительно-монтажного поезда № 289. Шофер Ваня Штукарь спрыгивает на землю. Стучит сапогом по баллону. Беззлобно ругается:

— Проклятая грязь. Когда она кончится?

И ползет дальше, время от времени останавливаясь и сигнали, водовозка. Однообразный, скучноватый, но такой нужный людям труд.

Третий месяц, отправив свой «МАЗ» в «капиталку», развозит воду по домам, вагончикам и предприятиям СМП-289 шофер первого класса Иван Штукарь.

Шофером он стал в армии. Демобилизовавшись, пошел в горком комсомола. И в апреле 1962 года старинный белорусский город Мозырь провозжал своих парней в далекую Сибирь.

Давно уже сносились солдатская гимнастерка. Тысячи километров таежных дорог намотались на спидометр Иванова «МАЗа». Тяжело было сначала. Только армейская школа помогала. Но одно дело ездить по дорогам Прибалтики и Белорус-

ТАЕЖНЫЕ КИЛОМЕТРЫ

сии, и другое — петляющие по солкам каменные дороги Коршунихи.

Особенно запомнился Ване его первый дальний рейс. Вез груз в Каймоново. Там рабочие СМП строили щитовые дома.

Кто ездил зимой шестьдесят второго на Лену, тот знает, какой это путь! Со Штукарем ехал мастер Игорь Масленников, тоже плохо знающий дорогу.

Был гололед. Машину бросало. Но вот начался покатый длинный спуск. Ваня прибавил скорость. Благо, впереди виднелась черная полоса. Шлак.

«Там и тормозну», — подумал Иван. Стрелка спидометра тянется к пятидесяти. Визжат тормоза. Но под шлаком лед. И груженная машина, развернувшись, въезжает в кювет. Повезло, что кювет был неглубокий. Но самому и за сутки не выбраться. Развел костер, стал отдалбливать землю, подкладывать бревна. Время бежит быстро за работой, а на дороге — ни одной машины. Вдруг рокот мотора. И из-за поворота вынырнул юркий «ДТ-54»...

Потом были и более серьезные случаи. Но больше всего Ивану запомнился этот — первый в его сибирской практике.

— Сейчас-то хорошо, — улыбается Ваня. — По одному редко выезжаем. Обычно несколько машин идет в рейс. Если что случится, сразу на буксир — и в парк.

Десятки, сотни людей работали над сооружением железнодорожной насыпи через Сухой Лог. Есть в ней и Ванины кубометры.

— Здорово здесь пришлось «вкалывать», — говорит Иван. — По две смены: с утра и до вечера не бросали баранку. Измотаешься за день, а вечером в школу, учиться...

Иван проезжает немного вперед и снова сигналист.

— Вода приехала.

В. КОСОБУЦКИЙ.

НА СНИМКЕ: И. Штукарь.

В Сибирь пришла весна. Над полями колхозов и совхозов Тюменской области появились крылатые помощники хлеборобов. Они ведут подкормку озимых, вносят удобрения под другие культуры.

В первом году новой пятилетки летчики сельскохозяйственной авиации проведут работу на площади в 220 тысяч гектаров.

НА СНИМКЕ: на погрузочной площадке. Около полутора тонн удобрений здесь загружают в самолет за 3—4 минуты.



Фото И. Сапожкова.

Фотохроника ТАСС

Форум молодых строителей

Недавно в легендарном городе на Ангаре — Братске молодые строители Иркутска, Братска, Шелехова, Коршунки, ст. Игирма вместе с гостями из Орда, Тулы, Казахстана подвели итоги десятилетнего шефства комсомола над ударными комсомольско-молодежными стройками Сибири и наметили новые рубежи на текущую пятилетку.

Делегаты побывали на Братской ГЭС, лесопромышленном комплексе и на заводе крылатого металла — алюминивом. А вечером в новом кино театре «Россия» просмотрели фильм о строителях «Дороги мужества» Абакан—Тайшет — «Таежный десант». Режиссер и артисты этого фильма рассказали о создании эпопеи строительства.

На следующий день в клубе «Энергетик» состоялось пленарное заседание слета. В зале гаснет свет, и луч прожектора выхватывает фанфаристов. «Слушайте все!» Вносятся знамя обкома и знамена ударных строек. На экране проплывают знакомые кадры исторической битвы у Падуна.

Состав президиума оглашает рабочий Коршунострой Иван Калита. После каждой фамилии — буря аплодисментов. Слово предоставляется первому секретарю обкома ВЛКСМ Г. Куцеву.

— Прошло десять лет с тех пор, — говорит он, — когда по призыву партии и Советского правительства приехали в Сибирь парни и девчата. Всех их объединяло одно: желание покорить таежную глухомань, построить новые города, сделать Сибирь индустриальной. Были морозы и жара, мощка не давала работать, не хватало жилья. Но несмотря на большие трудности выросла Братская ГЭС, Ангарский нефтеперерабатывающий, Коршунострой ГЭК, Иркутский и Братский алюминиевые заводы. Да разве все перечислишь!

Одни за другим поднимаются на трибуну посланцы ударных строек. Все они рассказывают о своих трудовых делах, героизме юношей и девушек, прославивших Родину трудом.

— Мы равняемся на вас. И когда вырастем, продолжим ваши славные дела, — говорят пионеры школ Братска, пришедшие приветствовать

славных строителей.

А когда председатель собрания Г. Куцев объявляет, что выступит Борис Гайнулин, по залу прокатывается волна аплодисментов. С именем Бориса связана одна из героических страниц подвига на Ангаре. Лишенный возможности двигаться, он остался почетным членом бригады, которую когда-то возглавлял.

— Кто сказал, что кончилась пора романтиков? — спрашивает строителей Гайнулин. — Время романтики не кончается. Мне предоставлена честь приветствовать вас от имени тех, кто пришел первыми к берегам седовласого Падуна. Особенно приятно сознавать, что форум молодых проходит именно в Братске.

Опять гаснет свет в зале, и два прожектора освещают входящую в зал делегацию учащихся Братского городского профтехучилища № 27. Они несут комсомольский значок и выпел профессионально-технических училищ.

— Через несколько месяцев мы станем рабочими, — говорят будущие строители. — И где бы мы ни трудились — будем равняться на таких, как Николай Горбачев, Людмила Дедюхина, Борис Гайнулин.

Зачитывается рапорт XV съезду комсомола. Заседание заканчивается. Знаменосцы выносят знамена. Все встают и скандируют: «Слава партии! Слава Ленину! Слава Ленинскому комсомолу».

Поздним вечером после концерта с участием композитора Яна Франкеля разъезжаются делегаты. Пустеет зал. Но все, что здесь было сказано, увезено с собой в большую светлую жизнь.

В. ПОГОДАЕВ,
рабкор.



МОЛОДЫЕ
ХОЗЯЕВА
ЗЕМЛИ

РЕПЛИКИ
на полях

ДОБРЯКИ ЗА СЧЕТ ГОСУДАРСТВА

Историю эту я решил начать с притчи о Ходже Насреддине. Купил он как-то три килограмма мяса, принес домой и попросил жену сварить к его приходу. Вернулся, сел за стол, а жена подает ему бульон. Он, недоумевая, спросил:

— А где же мясо?

— Ты знаешь, пока я ходила за приправой, кошка утащила и съела.

Насреддин поймал кошку и взвесил. Она потянула ровно три килограмма. Ходжа удивился:

— Не пойму: если это кошка, то где же мясо? А если это мясо, то где кошка?

А притчу эту я вспомнил не зря. Дело в том, что у нас на комбинате в электроремонтном цехе есть люди, очень похожие на жену Насреддина. На ремонт одной машины они затрачивают столько материалов, что их хватило бы на несколько.

Непонятно, например, как на ремонт двигателя 0,27 киловатт весом около пяти килограммов они ухитряются расходовать 5 килограммов смазки, полкилограмма крепежа, по килограмму бензина и дизельного топлива, эмаль и другие материалы.

Таким ловкачам позавидовала бы и дотошная жена Насреддина. В чем же дело? А ларчик открывается просто. Работники цеха ради искусственного завышения стоимости ремонта электрообо-

рудования занялись очковтирательством. И все для того, чтобы обеспечить себе завышенные заработки. Так, чистая зарплата рабочего на ремонте того же двигателя 0,27 киловатт составляет около пяти рублей, а с заказчика берется почти 20 рублей. Фактическая стоимость ремонта двигателя 14 киловатт определяется в 18 рублей 54 копейки, а счет предъявляется на сумму, в два раза большую. Для генератора 225 киловатт на зарплату уходит около двухсот рублей, заказчик же платит более 400 рублей.

А все это стало возможно из-за бесконтрольности. Дело в том, что цены на ремонт были установлены в первые дни работы цеха (более года назад).

Давно следовало откорректировать цены в соответствии с фактическими трудовыми затратами, но этого не делается. И только потому, что руководителям цеха не хотелось расставаться с легкой жизнью. Ведь за выполненные в денежном выражении работы определялось выполнение плана.

А вот об интересах государства, предприятия горюководители забыли! Что им экономия средств материалов, социалистическое соревнование, повышение производительности труда!

Г. СМЕРНОВ,
председатель штаба
«Комсомольского прожектора»
комбината.

С блокнотом по городу

Мне — гладиолусов

В Железнодорожск пришла весна. На улицы вышли «озеленители» — девчата из бригады В. Печенкиной. Стряхивают зимнюю дремоту деревца и кустарники, посаженные осенью. На них появились первые зеленые лепестки. А на днях из далекой Белоруссии к нам привезли цветы... Не успеет проснуться город, как на главной улице у почты то и дело раздаются:

— Анютиных, пожалуйста.

— Мне бы гладиолусов!

— Нет, нет, лучше розовых...

Николай Васильевич — представитель одного из зеленхозов Белоруссии, с удовольствием жалуется мне:

— Ехал сюда и боялся, а вдруг здесь не любят цветы, и семена, которые я привез, останутся не распроданными. Ошибся. Привез сорок восемь видов, восьми уже нет, да и остальные кончаются.

Придет лето, далеко будет от нас Николай Васильевич, но частица Белоруссии, которую он привез, останется в скверах и на площадках нашего молодого города.

П. ЛОСЕВ.

ВОДЫ — Ы — Ы!

В прошлое воскресенье к полудню солнце выгнало всех людей на улицы.

Брожу по городу и очень хочу пить. На стойке, единственной в городе, двое мальчишек играют в паровоз.

У магазинов и столовых лотошницы бойко торгуют пирожками. Но их запивать нечем. Воды нет. Смотрю, на углу магазина толпится народ. Я туда. Блаженно улыбаясь, из толпы вылез парень с двумя изрядно помятыми морожеными.

Да, что и говорить, жаркий день

застал наших орсовских работников в зимнем платье. Они так надеялись, что весна где-нибудь задержится. Ведь еще вчера шел снег. А сегодня все кричат — воды-ы-ы! Погода... Будь она неладна.. Попробуй угадать, в какой день просить в массы штаты водяных работников.

— Ну, кажется пронесло, — подумали орсовцы в понедельник, когда пошел снег. Но... он растаял. «Какое будет следующее воскресенье», — гадают они. И с надеждой поглядывают в чистое солнечное небо.

Ю. СТРЕЛОВ.

13 мая речники Илима подняли флаг навигации. В восемь часов утра, на семь суток раньше срока, намеченного эксплуатационным планом, вышел в рейс до пристани Илимск пассажирский теплоход «Лермонтов». Вела его команда в составе: капитан — первый помощник механика С. И. Тараненко, механик — первый штурман В. К. Соколов, второй штурман — второй помощник механика, он же касир И. И. Черемных.

Пассажирский трамвай будет совершать

борт груз для охотников и рыбаков отдаленного участка Коченга. Используя большую воду, этому теплоходу предстоит пройти в верховья Илима по закрытому для эксплуатации участку. Общая протяженность пути за оборот более 500 километров.

СЧАСТЛИВОГО ПЛАВАНИЯ

регулярные рейсы на плече Нижнеилимск — Илимск. Из Нижнеилимска теплоход «Лермонтов» отправляется по нечетным числам мая в 8 часов утра. Из Илимска — по четным числам в 10 часов.

Вслед за пассажирским трамваем ушел в первый рейс теплоход «Нижнеилимск» с баржей «БС-23» рейсом до пристани Шестаково. Самоходную баржу «ГК-205», отвалившую от пристани в рейс до пристани Шестаково, ведет экипаж в составе М. И. Анастасьева и Ю. В. Макарова.

В эту навигацию трем самоходным баржам и теплоходу «Нижнеилимск» предстоит перевезти более тысячи тонн грузов.

Буксирные теплоходы «БВТ-4» и «БВТ-6» с четырьмя палубными баржами вышли на плечо Оглоблино — Илимск на перевозку леса Кубанского леспромхоза.

Самоходная баржа «ГК-206» взяла на

Остальные суда стоят на основной базе в полной технической готовности.

Комиссия по приемке флота дала хорошую оценку подготовки судов к эксплуатации.

Ушли в рейсы на теплоходах речники. Но многолюдно в участке: появилась клиентура и пассажиры.

Договорная кампания закончена еще до открытия навигации. Основной клиент — Кубанский леспромхоз — предъявил к перевозке 25 тысяч тонн деловой древесины, 15 из которых уже подготовлены к отгрузке. 3000 тонн нефтеналива планирует перевести Усть-Кутская нефтебаза, 600 тонн — Тубинская нефтеразведка и т. д.

Речники Илима стремятся обеспечить своевременную доставку всех предъявляемых к перевозке грузов.

Редактор И. Г. САМОДУРОВ.