

# СЕССИЯ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

В четыре часа дня, 2 августа 1966 года в Большом Кремлевском Дворце открылось совместное заседание обеих палат Верховного Совета СССР. Обсуждается вопрос об образовании постоянных комиссий Совета Союза и Совета Национальностей. Слово для доклада по этому вопросу предоставляется Председателю Президиума Верховного Совета СССР Н. В. ПОДГОРНОМУ, тепло встреченному присутствующими.

Задачи современного этапа коммунистического строительства требуют, говорит товарищ Подгорный, чтобы на основе развития демократических начал последовательно совершенствовалась работа всей системы Советов — от местных до верховных. На XXIII съезде партии были указаны конкретные меры усиления работы Верховного Совета СССР по осуществлению широких полномочий, предоставленных ему нашей Конституцией. Эти меры направлены на то, чтобы и дальше повышалась роль Верховного Совета в решении важнейших вопросов государственного, хозяйственного и социально-культурного строительства.

Работа высшего органа власти нашей страны, продолжает докладчик, это непрерывная работа. Она продолжается и в период между сессиями — Президиумом Верховного Совета, постоянными комиссиями палат, а также депутатами непосредственно в их избирательных округах. Это обусловлено характером советской системы народного представительства. В деятельности Советов депутатов трудящихся неразрывно соединяются выработка решений по важнейшим вопросам коммунистического строительства и практическое претворение их в жизнь.

Практика показывает, что во всей работе Верховного Совета СССР, так же, как и в работе других звеньев Советов, важная роль принадлежит постоянным комиссиям. ЦК КПСС и Президиум Верховного Совета СССР выносят на обсуждение депутатов следующие конкретные предложения по вопросу о постоянных комиссиях.

Предлагается увеличить число постоянных комиссий палат и образовать их по основным направлениям государственного, хозяйственного и социально-культурного строительства, а также по отдельным вопросам деятельности Верховного Совета СССР. Предлагается целесообразным создать в Совете Союза и Совете Национальностей: планово-бюджетные комиссии; комиссии по промышленности, транспорту и связи; комиссии по строительству и промышленности строительных материалов; комиссии по сельскому хозяйству; комиссии по здравоохранению и социальному обеспечению; комиссии по народному образованию, науке и культуре; комиссии по торговле и бытовому обслуживанию; комиссии законодательных предположений; комиссии по иностранным делам. Кроме того, в палатах имеются мандатные комиссии, которые уже образованы на этой сессии.

Имея в виду, что предполагается создать в обеих палатах планово-бюджетные и отраслевые комиссии, вряд ли целесообразно в дальнейшем иметь экономическую комиссию в Совете Национальностей. Все постоянные комиссии этой палаты должны проводить свою работу на основе всестороннего учета запросов союзных республик и других национально-государственных образований, в соответствии с их экономическими, национальными и иными особенностями.

В заключительной части своего доклада товарищ Подгорный подчеркивает, что создание новых постоянных комиссий отражает требования жизни, практики развития советских представительных органов. Центральный Комитет КПСС и Президиум Верховного

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



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

Год изд. 32-й  
№ 94 (2651)  
СУББОТА  
6  
АВГУСТА  
1966 г.  
Цена 2 коп.

Совета СССР, говорит он, считают, что совершенствование системы и организации работы постоянных комиссий даст возможность всесторонне усилить деятельность Верховного Совета, его палат и Президиума, послужит дальнейшему развитию демократических принципов советской государственности.

Доклад закончен. Председательствующий объявляет, что в соответствии с утвержденным регламентом работы сессии, принятые решения по данному вопросу, а также образование постоянных комиссий будет проходить на отдельных заседаниях палат.

Затем председательствующий сообщает, что поступило заявление Председателя Совета Министров СССР А. Н. КОСЫГИНА: в связи с тем, что Верховный Совет СССР будет рассматривать вопрос об образовании Правительства СССР, Совет Министров слагает с себя полномочия и считает свои обязанности исчерпанными.

Депутат Н. Г. ЕГОРЫЧЕВ (Москва) вносит предложение об одобрении деятельности Советского правительства.

Тепло встреченный присутствующими, выступает Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. БРЕЖНЕВ. По поручению ЦК КПСС он вносит предложение — назначить вновь Председателем Совета Министров СССР А. Н. КОСЫГИНА и поручить ему представить Верховному Совету предложение о составе Правительства СССР. В зале вспыхивают аплодисменты.

Единогласно принимается постановление, в котором принимается к сведению заявление Председателя Совета Министров СССР о сложении Правительством СССР своих полномочий; одобряется деятельность Совета Министров СССР; Председателем Совета Министров СССР назначается А. Н. КОСЫГИН. Ему поручается представить Верховному Совету предложения о составе Правительства СССР.

3 августа утром открылось заседание Совета Национальностей. Слово для доклада предоставляется председателю Мандатной комиссии палаты депутату А. П. Вадеру.

Он сообщает, что Мандатная комиссия, проверив материалы Центральной избирательной комиссии, признала полномочия всех 750 депутатов, избранных в Совет Национальностей.

В числе депутатов палаты — 184 рабочих, 156 колхозников, представители советской интеллигенции, военнослужащие. 566 депутатов награждены орденами и медалями, 20 — Герои Советского Союза, 91 — Герой Социалистического Труда, 21 — лауреат Ленинской премии, 48 — лауреаты государственной премии. В составе депутатов палаты 203 женщины. Из 750 депутатов палаты Национальностей 533 не являлись депутатами Верховного Совета СССР прошлого

созыва. Депутаты палаты представляют 57 национальностей и народностей.

По докладу Мандатной комиссии единогласно принимается постановление о признании полномочий всех депутатов Совета Национальностей.

Затем принимается решение об образовании постоянных комиссий палат. Избраны следующие комиссии Совета Национальностей: планово-бюджетная; по промышленности, транспорту и связи; по строительству и промышленности строительных материалов; по сельскому хозяйству; по здравоохранению и социальному обеспечению; по народному образованию, науке и культуре; по торговле и бытовому обслуживанию; законодательных предположений; по иностранным делам.

Заседание Совета Союза началось докладом председателя Мандатной комиссии палаты депутата Н. Н. Родионова. В докладе подчеркивается, что Мандатной комиссией признаны полномочия всех 767 депутатов, избранных в Совет Союза.

Среди депутатов Совета Союза 358 рабочих и колхозников, 222 женщины; 597 депутатов награждены орденами и медалями, 22 депутата являются Героями Советского Союза, 98 — Героями Социалистического Труда, 25 — лауреатами Ленинской премии и 39 — лауреатами государственной премии; вновь избраны в Верховный Совет СССР — 482 депутата.

Единогласно принимается постановление по докладу Мандатной комиссии о признании полномочий всех депутатов Совета Союза. Затем принимается решение об образовании постоянных комиссий палат. Совет Союза избирает аналогичные комиссии, которые избрал и Совет Национальностей.

В два часа дня открылось совместное заседание обеих палат. Слово предоставляется главе делегации Великого Национального Собрания Турции Ферруху Фозбейли, тепло встреченному присутствующими. Эта делегация прибыла в нашу страну по приглашению Президиума Верховного Совета СССР 27 июля.

Глава турецкой делегации в своем приветствии говорит: «Я заявляю, что турецкий народ желает своему соседу — Советскому Союзу — успехов на пути к благополучию и счастью».

Затем был заслушан доклад секретаря Президиума Верховного Совета СССР М. П. Георгадзе об утверждении Указов Президиума Верховного Совета СССР. Приняв законы об утверждении Указов, депутаты приступают к избранию Президиума Верховного Совета СССР.

Слово предоставляется тепло встреченному присутствующими Генеральному секретарю ЦК КПСС Л. И. Брежневу. По поручению ЦК КПСС он предлагает

избрать Председателем Президиума Верховного Совета СССР Н. В. Подгорного. Это предложение встречается аплодисментами. Н. В. Подгорный единогласно избирается Председателем Президиума Верховного Совета СССР.

На трибуне Н. В. Подгорный. Поблагодарив депутатов за оказанное ему высокое доверие и честь, он заверяет, что отдаст все свои силы и знания, чтобы оправдать это доверие. Затем тов. Подгорный по поручению партийной группы и старейшин палат предлагает избрать Президиум Верховного Совета СССР в следующем составе:

заместители Председателя Президиума Верховного Совета СССР — Н. Г. Игнатов, Д. С. Коротченко, В. И. Козлов, Я. С. Насриддинова, С. В. Ниязбеков, Г. С. Дзодендидзе, М. А. Искендеров, К. Ф. Ильяшенко, Я. Э. Каллиберзин, Т. Кулатов, М. Ходов, Н. Х. Арутюнян, А. Н. Клычев, А. А. Мюрисел.

(Тов. Подгорный затем поясняет, что по Конституции необходимо избрать 15 заместителей Председателя Президиума Верховного Совета СССР — по одному от каждой союзной республики. Но руководители Литовской ССР просят на нынешней сессии не избирать представителя республики в качестве заместителя Председателя Президиума Верховного Совета СССР.)

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР — М. П. Георгадзе; члены Президиума — В. И. Большухин, Л. И. Брежнев, С. М. Буденный, К. Е. Ворошилов, А. Д. Даниялов, М. Джалалов, Н. Г. Егорычев, В. М. Кавун, А. И. Касаткина, В. И. Конотоп, Д. А. Кунаев, П. М. Машеров, А. И. Микоян, З. Н. Нуриев, А. Д. Нутгэгринэ, И. Г. Петровский, З. П. Пухова, Ф. А. Табеев, В. С. Толстикова, П. Е. Шелест.

Депутаты единогласно избирают Президиум Верховного Совета СССР в этом составе.

Слово предоставляется Председателю Совета Министров СССР А. Н. Косыгину, тепло встреченному депутатами и гостями. Он также благодарит депутатов за оказанное ему высокое доверие и заверяет их, что отдаст все силы и знания, чтобы с честью оправдать это доверие. Затем он предлагает состав Совета Министров СССР, формирование которого ему было поручено Верховным Советом.

Верховный Совет СССР единогласно утверждает состав Правительства СССР, предложенный А. Н. Косыгиным.

Первыми заместителями Председателя Совета Министров СССР утверждены К. Т. Мазуров и Д. С. Полянский; заместителем Председателя Совета Министров СССР и председателем Государственного Планового Комитета Совета Министров СССР Н. К. Байбаков; заместителем Председателя Совета Министров СССР и пред-

седателем Государственного Комитета Совета Министров СССР по материально-техническому снабжению В. Э. Дымшиц; заместителем Председателя Совета Министров СССР М. Т. Ефремов; заместителем Председателя Совета Министров СССР и председателем Государственного Комитета Совета Министров СССР по науке и технике — В. А. Кириллин; заместителями Председателя Совета Министров СССР М. А. Лесечко, В. Н. Новиков; заместителем Председателя Совета Министров СССР и председателем Государственного Комитета Совета Министров СССР по делам строительства — И. Т. Новиков; заместителями Председателя Совета Министров СССР — Л. В. Смирнов и Н. А. Тихонов.

На совместном вечернем заседании палат с большим заявлением об основных вопросах внутренней и внешней политики Советского правительства, выступил тепло встреченный присутствующими Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин.

По предложению депутата В. С. Толстикова Верховный Совет СССР единогласно принимает постановление, одобряющее намеренные в заявлении правительства СССР основные направления его деятельности в области внутренней и внешней политики.

Председательствующий сообщает, что сегодня состоялось объединенное заседание комиссий по иностранным делам Совета Союза и Совета Национальностей. Слово от имени этих комиссий представляет депутату А. Н. Туполеву. Он зачитывает проект Заявления Верховного Совета СССР в связи с усилением агрессии американского империализма во Вьетнаме.

— Собравшись на первую сессию седьмого созыва, — говорится в этом документе, — вновь избранный Верховный Совет Союза Советских Социалистических Республик от имени 233-миллионного советского народа подтверждает привозглашенную Верховным Советом готовность Советского Союза оказывать братскому вьетнамскому народу всемерную поддержку в борьбе против агрессии американского империализма.

Верховный Совет с удовлетворением отмечает, что правительство СССР, выполняя волю советского народа, оказывает демократической республике Вьетнам большую и всестороннюю помощь в объемах и формах, согласованных с правительством ДРВ.

Преступная агрессия Соединенных Штатов Америки во Вьетнаме вступила в новую фазу. Американская авиация осуществляет варварские бомбардировки мирного населения пригородов Ханоя и Хайфона, подвергает разрушениям дамбы и плотины Демократической республики Вьетнам, что угрожает жизни тысяч мирных жителей.

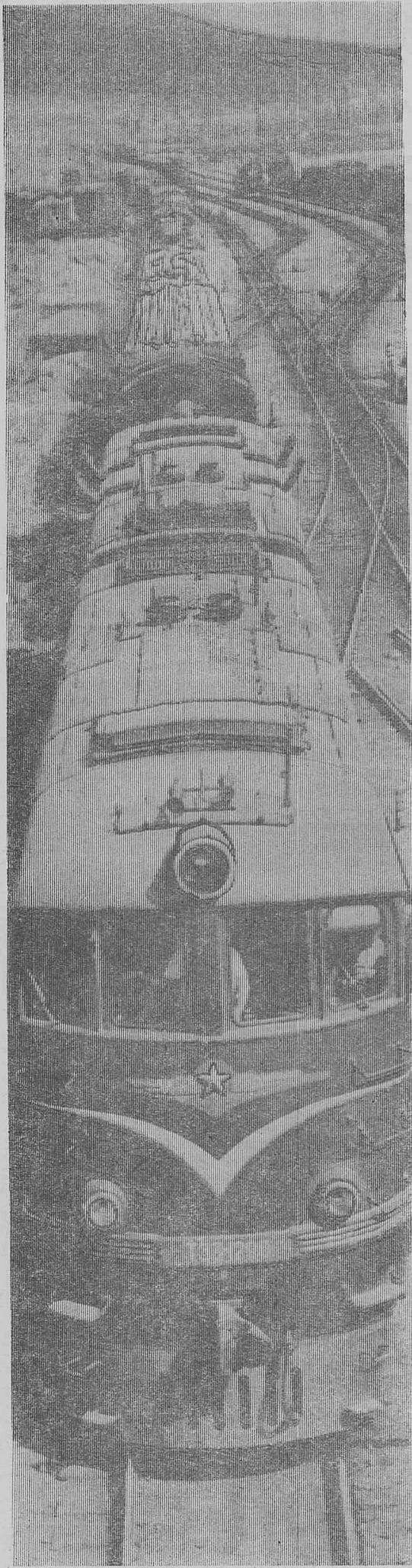
Американские истребители развращают военные действия в демилитаризованной зоне, грубо попирая и в этом вопросе Женевские соглашения. Применяются все более жестокие методы истребления людей (напалм, отравляющие газы), уничтожаются целые деревни, каратели зверски расправляются с вьетнамскими патриотами, используя ядовитые вещества для отравления и уничтожения посевов. Далее в заявлении говорится: «Верховный Совет СССР вновь со всей решительностью осуждает империалистическую агрессию во Вьетнаме и выражает свою горячую солидарность с героическим вьетнамским народом, борющимся за свою свободу и независимость».

Проект заявления ставится на голосование. Депутаты принимают его единогласно.

Первая сессия Верховного Совета СССР VII созыва свою работу закончила. (ТАСС).



## ЗАВТРА — ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА



Основными задачами транспорта и связи являются более полное обеспечение потребностей экономики страны и всего населения в перевозках и услугах связи, дальнейшее перевооружение этих важных отраслей народного хозяйства, развитие и совершенствование единой транспортной сети и единой автоматизированной системы связи с учетом хозяйственного освоения новых районов.

Директивы XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966—1970 годы.

# ГУДКИ ЛОКОМОТИВОВ

«На станции Игирма будет более 230 зданий». Это мне сказал в штабе СМП-266 начальник поезда Василий Серафимович Белопол. Он охотно давал характеристику новому поселку.

— Что такое Игирма? Мы ее в шутку называем «страной игрек» — неизвестной страной. Правда, об Игирме, сейчас знают уже многие. Вот краткая ее биография: рождена в чертежах — 1964 год, в натуре — 1969 год. Родители ее: институт

## СТРАНА „ИГРЕК“

Томгипротранс и коллектив Ангарстроя. Основное население страны — романтики. Она имеет своих родственников на дороге Абакан—Тайшет. Это станции Сисим и Абакумовка.

### И ЧТО ЛЮДЯМ НАДО?

— Думала уж в мае отдохну. Дорог-то к нам нет. Оказалось, наоборот. Люди как-будто этого и ждали. Хлынули на работу. Из Карелии даже супруги Гушины приехали, а Коля Махонько из экспедиции сбежал. Там работал машинистом бурового станка, а у нас лесорубом пошел. И что людям надо? Не пойму. И деньги у нас не такие уж большие зарабатывают.

Людмила Кудрявцева, инспектор отдела кадров поезда, вздохнула, посмотрела на меня, как бы спрашивая, пойму ли я ее, и сказала:

— Романтика, одним словом.

Потом она порылась в бумагах, достала какую-то сводку.

— Пишите.

И я записал: «С 11 по 18 мая, в самый разгар распутицы, в СМП-266 принят на работу 31 человек».

### ВНИМАНИЕ, ВНИМАНИЕ!

«Говорит радиоузел поезда. Слушайте нас, Аня Клименко, Оля Руденко, Валя Петруня, Коля Костыченко и

Коля Билочай. Для вас мы передаем украинские песни». Электрик Саша Харитонов включил радио.

Радостно было в этот вечер в палатке прибывших из Сумской области ребят и девчат. Это их приезде посвятили передачу строители.

Каждый вторник и четверг десантники на Игирме слушают местное радио. Обычно первым перед микрофоном выступает мастер Анатолий Суховой. Он рассказывает о производственных делах, нуждах строителей.

— Все, что интересно, ново, мы передаем по радио, — говорит комсомольский вожак поезда Володя Удовиченко. — Строители привыкли к передачам, ждут их позывных.

«На Игирме постоянно действует местный радиоузел». Эта запись в блокноте выдержит, я думаю, испытание временем и останется в силе до конца строительства. Передачи будут идти регулярно.

### НА ОСТРИЕ ПРОСЕКИ

Листаю странички блокнота. Передо мной новые встречи, люди, дыхание переднего края.

«Гущин Леонид. В поезде с 1963 года. После окончания Иркутского строительного техникума». Я не спешу захлопнуть эту запись. Ленья, Ленья... Ему поручен самый главный участок стройки — идти первому с лесорубами делать просеку.

Мы прибыли на 630-й пикет. Гущин подошел к стоявшему бульдозеру.

— Почему стоите?

Из кабины вылез мужчина и сказал:

— Вот не знаю что делать?

Дальнейшего разговора не было слышно. Леонид и Петр Христофоров (так звали бульдозериста) ушли к концу просеки. Вскоре Петр вернулся, сел в машину, и она двинулась на мелколесье.

— Хороший парень, — сказал о бульдозеристе мастер. И я записал: «На острие просеки. Бульдозерист. За строительство дороги Абакан—Тайшет награжден медалью «За трудовую доблесть».

П. ЛОСЕВ.

Почти миллион тонн рудного концентрата отправлено из Коршунхи за семь месяцев 1966 года, около 10000 вагонов с различными строительными грузами, промышленным оборудованием, продовольствием и другими товарами народного потребления выгружены на станции.

Из месяца в месяц коллектив настойчиво добивается сокращения простоя вагонов. При этом более двух лет мы работаем без брака.

Много у нас замечательных тружеников. Хотелось бы рассказать обо всех, но это в газетной статье сделать невозможно. И я ограничусь оценкой труда троих наших товарищей.

Прежде всего хочется остановиться на Иване Михайловиче Кисленко. В феврале этого года коллектив станции торжественно отметил его пятидесятилетие. 25 лет Иван Михайлович отдал железнодорожному транспорту. Молодым деревенским парнишкой пришел он на Восточно-Сибирскую магистраль, работал стрелочником, старшим стрелочником. В Великую Отечественную войну служил в военно-эксплуатационном отряде. Обслуживал фронтовые железные дороги. После войны работал на Дальнем Востоке и с 1961 года трудится у нас на станции. Иван Михайлович подготовил много опытных стрелочников и старших стрелочников за свою долгую, добросовестную службу на транспорте.

В коллективе его очень уважают за деловитость, за то, что он все может. Кисленко в совершенстве знает свое дело. Если нужно, то и плотничает, слесарничает, даже и печь сложить может.

Любят в коллективе и Василия Григорьевича Тубольцева. Ему также более пятидесяти лет. Долгий и тернистый путь прошел этот человек в своей жизни. Свыше 30 лет он на железной дороге. Работал дежурным, заместителем начальника и

начальником крупных станций. В 50 лет закончил заочно техникум.

Сейчас он — дежурный по станции. И как работает! Василий Григорьевич — старейший житель Коршунхи и, наверное, самый большой ее патриот. Предлагали ему и высокие ранги, и гораздо большую зарплату, а он отвечает: «Я из Коршунхи — никуда. Хоть стрелочником, но здесь». За самоотверженный труд он награжден значком «Почетный железнодорожник».

Говоря о хороших людях, нельзя умолчать и о Надежде Завориной. В 1963 году окончила Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта и сразу же приехала на станцию Затопляемая, где работала дежурным. Трудно было на первых порах осваиваться с нелегкой работой, пришлось привыкать к жизни в маленьком поселке после большого города. Надя стала отличным дежурным по станции и активным общественником.

Большое будущее Коршунхи заинтересовало молодую женщину. Затопляемая потому так и называется, что через несколько лет над ней будут скакаться волны нового моря. А Коршунха растет и будет расти еще больше. Как же тут остаться в стороне? Надя пришла в наш коллектив, и мы все полюбили ее за неспесивый характер, за трудолюбие, скромность.

Инженерные знания у нее хорошие, опыт тоже изрядный, но Надя не торопится на административную вышку. Пытались мы хотя бы временно назначить ее старшим помощником начальника станции. Вначале согласилась, поработала некоторое время и, надо сказать, неплохо поработала, но потом отказалась. Хочет больше опыта набрать на практической, живой работе. Правильно делает.

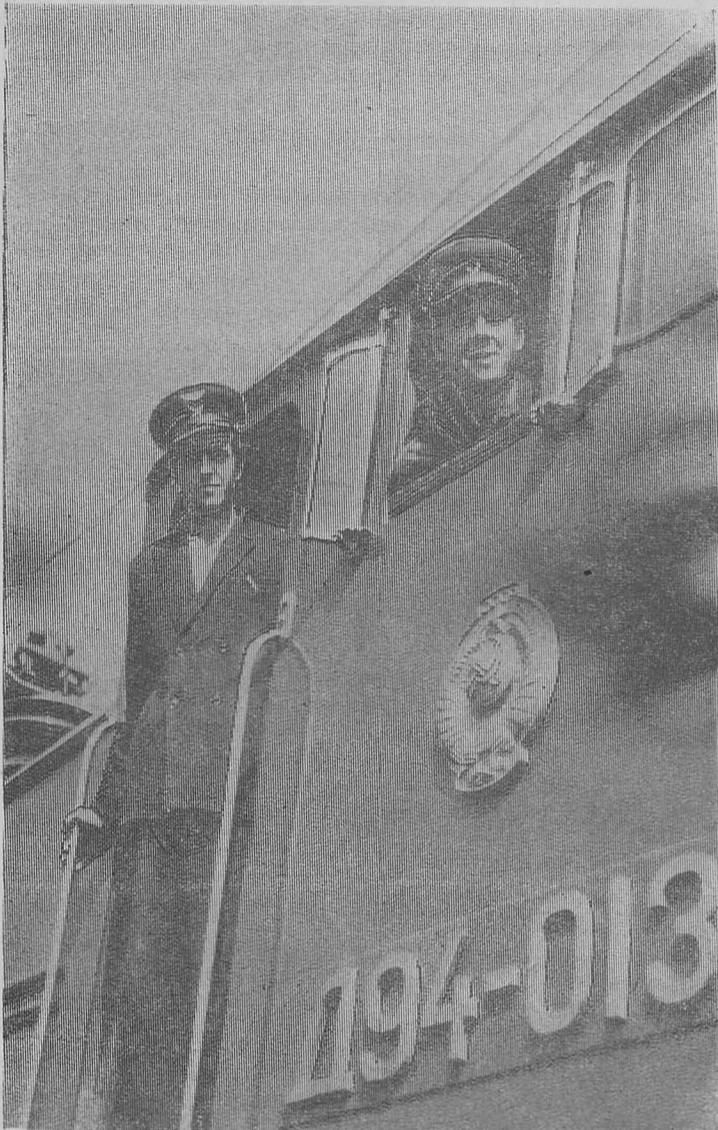
М. ЯУШЕВ,

начальник станции Коршунха—Ангарская.

И  
Д  
У  
Щ  
И  
Е  
В  
П  
Е  
Р  
Е  
Д  
И



# БУДЯТ ТАЕЖНУЮ ГЛУХОМАНЬ



На электровозе «94-013» работает смена машиниста Дмитрия Михайловича Лукьянова и помощника Владимира Корниенко. День только начался, а они уже успели сделать несколько рейсов с горизонтов к отвалу. Это тысячи кубометров вскрыши. Сокращать время пробега вертушек и простой экскаватора — закон экипажа.

Фото В. Перфильева.

## ГОТОВНОСТЬ НОМЕР ОДИН

Филиал депо «Лена» расположен немного в стороне от центральных магистралей станции Затопляемая. Жизнь депо не прекращается ни на минуту. Короткими приветственными гудками извещают о своем прибытии локомотивы. Инструкции, отступление от которой — серьезное нарушение дисциплины, говорит, что прибывший локомотив должен немедленно идти на профилактику. Наверное, потому круглые сутки ворота депо и открыты. На самом малом ходу мощные машины заходят на яму — длинную 1,5-метровой глубины траншею с рядами лампочек по краям. В неглубоких ямах всевозможный инструмент. Затихают дизели. Слесари проверяют все узлы и механизмы локомотива.

А пока готовят они машину к очередному рейсу, у дежурного по депо машиниста тепловоза Павла Леонтьевича Кошляча своя работа: надо вызвать очередную бригаду, подготовить документацию на техническое состояние локомотива. Трещат телефоны, уходят от депо посыльные. Час спустя рейсовая бригада на месте. Церемония приема-сдачи смены проходит быстро и четко. Надо сообщить товарищу обо всех, даже малейших, изменениях в работе локомотива, особенностях управления. Гудок — и локомотив выходит на контроль, где его еще раз проверят, а сменившийся экипаж направляется в столовую. Она работает круглосуточно, как и комната отдыха, и душевая при депо.

— Скоро сядем за пульт электровоза, — говорит Павел Леонтьевич. — Вот это машина, — добавляет мечтательно.

— Бетонные опоры электролинии шагнули уже далеко за пределы Затопляемой, — рассказывает начальник филиала депо Руслан Яковлевич Воронов. — А мы стали готовиться к переходу на электротягу задолго до того, как они подошли к нашей станции.

В депо организована учеба слесарей по обслуживанию электровозов, готовятся помощники машинистов электровозов. Более тридцати машинистов тепловозов закончили в разное время спецшколу в Иркутске и после практики в Нижнеудинске получили права и допуск на управление электровозом. Имеют права и 48 помощников машинистов электровозов.

Но учеба продолжается. Железнодорожники Нижнеудинска помогают товарищам по профессии в Затопляемой. Курсы по подготовке помощников машинистов ведут опытные инструкторы-электровозники.

Ко Дню железнодорожника из них сдали на права 5 человек и готовы к экзаменам еще 14.

На днях подведены итоги социалистического соревнования в честь праздника. На первое место вышла смена машиниста третьего класса Михаила Ульяновича Свириченкова. Его смена водит пассажирские и грузовые поезда. Умное обслуживание и тщательный уход за локомотивом позволили этой смене сэкономить около десяти тонн горюче-смазочных материалов. Экономленного хватит на несколько поездов-тяжеловесов, которые они проведут по своему маршруту.

Девять слесарей депо по-своему встречают День железнодорожни-

...С разных концов страны съезжались тогда в Коршуниху будущие эксплуатационники ГОКа: с Урала, Кривого Рога. А Георгий Сергеевич и его товарищи — приехали с Казахской железной дороги.

— Люди подобались хорошие, — вспоминает Г. Ива-

ления, составы были неповоротливыми. Тогда за дело взялись рационализаторы. Они поставили задачу сделать так, чтобы пантограф работал на одном электровозе, а управление передавалось на второй. Долгие, кропотливые поиски увенчались успехом.

друга. Лучшие награждены ценными подарками.

Организована в цехе и группа общественных инспекторов. Ею руководит машинист Г. Абрамчик. Активисты группы следят за безопасностью движения, выявляют недостатки, пресекают нерадивых, борются за то,

## ЛЮДИ ПЕРЕДНЕГО КРАЯ

нов. — До работы охочие.

Решили бороться за звание коллектива коммунистического труда. И оно движущим было присвоено первым на комбинате. Вечерами посещали в учебном пункте курсы машинистов электровозов.

В мае 1965 года прибыли электровозы «Д-100М», потом «Д-94», впервые выпущенные на пути и проходящие стажировку в Коршунском ГОКе. Вот с этих-то «Д-94» все и началось. Дело в том, что держать много машин и, соответственно, обслуживающих их бригад невыгодно. Правда, по конструкции предусматривалась работа по системе многих единиц, то есть один состав и два ведущих электровоза, но не в сложных природных условиях Коршунихи. А коллективу желдорцеха нужно было работать именно в этих условиях. И передовые бригады добились своего: начали работать по системе спарки.

Однако на этом не остановились. При спаренной системе работы пантографы выбрасывались на обоих электровозах, требовались дополнительные люди для управ-

— Теперь, когда задача решена, — говорит Георгий Сергеевич, — все кажется просто. Посредине между электровозами сделали специальные стойки и приспособление, которое позволяет питать оба электровоза. Кроме того, новый метод дает экономию цветных металлов.

— Большую помощь рационализаторам, — продолжает Иванов, — оказал машинист Виктор Юринский. Он руководил работами по внедрению предложения в жизнь. Сейчас по спаренной системе работают многие. Наша цель — перевести все. А скоро таким методом начнут работать в Качканаре и на других предприятиях страны.

Георгий Сергеевич охотно рассказывает о жизни коллектива. Многие железнодорожники работают и учатся. Это помогает им в борьбе за технический прогресс. В цехе немало рационализаторов. К ним относятся слесари депо Н. Рапа, В. Гимро, комсомольский вожак П. Воронов, бригадир слесарей В. Бочкарев и другие. 29 июля они собрались на слет рационализаторов, делились мыслями и планами, учились друг

чтобы их цех работал без аварий.

Коллектив, насчитывающий около 800 человек и включающий восемь служб, живет интересной жизнью. В кабинет парторга часто заходят люди: одни — поделиться своими думами, радостями, возникшей интересной мыслью; иные, беспокоясь о товарище, обращаются за помощью для него, а многие заходят после работы почитать газету или интересную книгу. Библиотека в желдорцехе, организованная на общественных началах, насчитывает сейчас более 500 книг и все время пополняется.

Хорошо подготовился коллектив и к своему празднику. Самодеятельные артисты поставят концерт.

Замечательные люди работают в желдорцехе. Дружные и трудолюбивые. Не случайно желдорцех удерживал полгода переходящее Красное знамя комбината. В июле его пришлось отдать карьеру.

— Но мы все равно вернем его! — твердо говорит Иванов.

И ему, секретарю партийной организации, нельзя не верить.

Л. БЕРЛАД.

ка. Окончив курсы повышения квалификации при депо, они стали помощниками машинистов тепловозов. Один из них, студент факультета живописи Московского института изобразительных искусств Анатолий Первачук, заканчивает оформление Доски почета. Не каждое предприятие посолднее депо может похвастаться с таким вкусом оформленной Доской почета.

Завтра праздник. Местный комитет проводит вечер отдыха. Но почти половина коллектива депо встречает свой праздник в кабинетах локомотивов.

— Такая уж у нас работа, — спокойно замечает машинист тепловоза Алексей Наумов.

Он только два года работает самостоятельно, но и за это время успел заработать славу одного из опытных и знающих машинистов. Как и его товарищи, Алексей думает переквалифицироваться на электровозника. Чувствуется, что вся атмосфера депо наполнена нетерпеливым ожиданием. «Скорей бы на электровозы!» — слышится и в неторопливом разговоре старых машинистов, и в зазорных перепалках молодежи.

— За нами дело не станет, — выразил общее настроение начальника депо.

И в его спокойном голосе слышится уверенность в своих силах.

— У нас, как в армии, — говорят локомотивщики. — Готовность номер один. Дадут завтра команду: «По электровозам!», и мы поведем их.

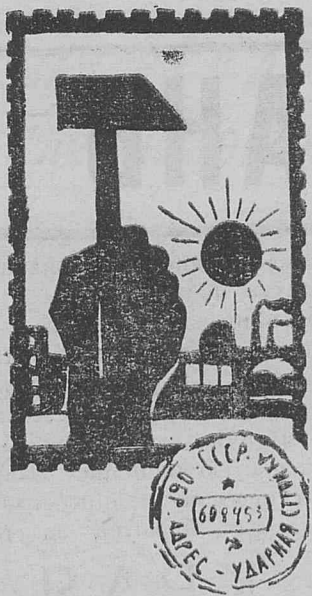
И. СЕГЕДА.



Свою трудовую биографию в Железнодорожке Светлана Палехина начала год назад с профессии стрелочника. Сейчас Светлана работает дежурной по посту. Электровозники уважают ее за четкий ритм работы, за ясные толковые сигналы, и, конечно же, за улыбку. В работе дежурной это не последняя деталь.

Фото В. Перфильева.





# Г. ПАКУЛОВ.

## АЗИМУТ — 290°

За окнами вагона дождь. Капли прилетают откуда-то из ночи, плющатся о стекла, и стекла «плачут». Поезд, преодолевая подъем, царапается по мокрым рельсам, вздрагивает, хрустит суставами и по-слоновь трюбит. Последнее и, кажется, высказываю вслух.

— Факт, — говорит мой попутчик-солдат. — Топчется на месте. По-слоновь. Факт.

Солдат едет в отпуск. Позади у него три тысячи километров, впереди — десять суток безудержной свободы. Солдат нервничает: отпускное время из расчета 240 часов убывает.

В соседнем купе — молодежь. Едут на строительство железной дороги Хребтовая — Усть-Илим. Вчерашние десятиклассники. Поют:

«...А в тайге горизонты синие, ЛЭП-500 — не простая линия». Кто-то сказал, что гитара стала обязательным атрибутом походов, общежитий и, вообще, молодых, собравшихся вместе. И молодежь поет. И здорово поет!

— Душа! — говорит солдат Вася, кивая в сторону веселых соседей. — Гитара — душа!

— Факт! — подтверждаю я. — Установленный факт. Парень с гитарой едет работать лесорубом.

Хребтовая. Отсюда сквозь тайгу к Усть-Илиму тянется рука трассы. Мы выгрузились и стоим под дождем. Он идет вперемежку со снегом. Холодно. Парень из веселой компании, спрятав гитару под полу плаща, кричит высунувшемуся из вагона солдату:

— Приезжай, служба! Не пожалеешь. — Солдат улыбается, проводит рукой по множеству значков на груди и бойко выкрикивает, больше обращаясь к девушкам:

— Всем полком нагрнем! Готовьте невест.

— Бу зде! — отвечают солдату. — Хватит на всех.

Я провожаю поезд, который едва стронувшись с места, пропал в черной темени. Группу приехавших встретили и куда-то увели. Захожу в единственную комнатушку зала ожидания в маленьком деревянном вокзале. Лампочка под потолком горит вполне накалом. На скамейках спят люди, на полу тоже. Огромная печь дымит. Устраиваюсь на чемоданичке, расстегиваю пальто. Три часа ночи. В углу за печкой два парня мрачно допивают бутылку водки. Подхожу, прошу огонька. Опухший парняга молча сует коробок. Второй, в шапке-кубанке, с косынкой на шее, интересуется:

— Тоже, значит сюда?

— Вот приехал, — отвечаю. — Ну, как здесь жизнь?

— Бегим! — весело отвечает кубанка. Опухший парняга, двигая заросшим кадыком, гулко опорожнил полстакана и ошалело засосал папиросу.

— Отчего же бежите?

— Заработков нет, — разводит руками кубанка. — Лажа одна безденежная.

— Командиров много развелось, — прохрипел опухший. — А я, когда на меня орут, сдерживаться не умею. Характерный я.

— Без нас комсомольцы построят, — уверяет меня кубанка.

— Построят, — соглашаюсь с ним.

— На энтузиазме с пустым карманом! — смеется он. Частые, как заездок, зубы выбелили рот.

Пробираюсь на свое место. Вопросы не отпускают ни на минуту. Кто эти парни? В надежде чего неприкаянно мечутся по стройкам? Откуда явный надлом одного, прикрытый молодежеской бравадой, и опереточный скепсис другого?

Ответы не приходят. Парни за печкой притихли. Кажется, что они обдумывают вопросы.

Похожий на огромный кокон, в помещении ввалился человек. Не стравив с себя снега, подошел в облепленных грязью сапожниках к спящим, затормошил:

— Вставай, братва!

«Братва» нехотя, чертыхаясь, заворочалась на лавках и полу. — Давай, давай! — торопит вошедший. Снег, подтаивая на нем, капает на пол и растекается черными лужицами.

Из разговора их понимаю, что пришли вагоны с оборудованием и надо срочно разгрузить. Спрашиваю, где находится строительно-монтажный поезд 158. Вошедший оказался бригадиром. Он оглядел меня из-под тронутых опухолью век глазами, сказал:

— Здесь и стоим.

— А эти люди на полу?

— Бригада. Ночная, дежурная или как там еще. Мест в общежитии нехватает. В палатках — полно. Устраиваемся, не все сразу. А вы кто? Объясню.

Появились первые цветы. Весна на Хребтовую приходит с опозданием. И это понятно: здесь приличная высота. Нехватает каких-то три метра, чтобы к зарплате начислять высокогорный коэффициент. Все же в вагончиках, в банках из-под консерв стоят скромные букеты.

Машины, с трудом ворочая колесами, ползут по дорогам.

Судьба дороги это судьба ее строителей. Это сплотки теплушек и повидавших виды пассажирских вагонов. На Хребтовой есть столовая, вагон-клуб, вагон-библиотека, вагон-баня. Кажется, что этот колесный лагерь вот-вот тронется с места. Хребтовая — второй эшелон. Фронт — там, в тайге, куда уходит ширококопечая просека. Он на двенадцатом, восемнадцатом, двадцать пятом километрах. Туда, минуя непролазные дороги, обочинами и тайгой идут люди. А так как машины пройти не могут, то продукты и все необходимое упрямы несут в рюкзаках. Воду изыскивают на месте.

Навстречу им из тайги идут лихие на вид парни и девушки. Эти уже не вернутся назад. Это десертиры, оголяющие фронт. А раз так, то и приговор им суров, по-фронтному. «Бичи» — с презрением говорят о них те, кто строил дорогу Абакан — Тайшет. И чья-то рука вывела мелом на вагоне:

«Хребтовая — Усть-Илим — трасса мужества!».

Мужество. С чего оно начинается? Это сюда в ноябре 1965-го приехали первые строители и скоро встали над снегом две утепленных палатки. А мороз поджимал под 45. Круглые сутки топили печи и все равно мерзли. Спали в телогрейках, замерзала вода и хлеб. Но шли и шли вагоны с оборудованием, и парни, прихватившие по три-четыре часа сна, шли на разгрузку. Устраива-

лись прочно, по-хозяйски. Организовали котлопункт и красный уголок. Прибывали люди. Сталкивались разные характеры и взгляды. Текучка была огромной. Нытики-хлюпки и зашибалы длинной деньги отсеивались. Первокоммуны выбирали лучшее, обрастали боевым коллективом, сбивались в бригады и звенья. Еще только-только начинал работу комитет комсомола и местком, еще все было новым и потому отчаянно трудным, но извечные узлы комсомольского братства сразу стали железным законом новостройки. И когда, залетевшие на СМП хулиганы порезали парня, настоящего комсомольца, друзья унесли его на руках в санчасть и там же отдали для него кровь.

Мы шагаем с Юрой Омеляненко в комитет комсомола. Это вчера у него с Олей была первая на строительстве дороги комсомольская свадьба. Он работает на подбитке просеки и пишет хорошие стихи. Юра — оптимист. Он говорит:

— Городок строааем, улицы обязательно под асфальт, а вокруг — цветы. А ведь не верят. Находятся слабаки. На палатки жалуются. Да палаткам надо памятники ставить, из гранита вытесать и ставить. На месте первых. Здеь.

Я слушаю его и думаю о том времени, когда постройкомы и министерства будут проявлять больше расторопности и заботы. Пусть на будущих стройках отпадет необходимость в палатках. Пусть прибывающих расселяют в прекрасных щитовых и сборных домах. Вероятно, несколько побавится романтики, зато появятся элементарные удобства и уют.

Мы пробираемся между вагончиками и палатками. На вагоне фабричное тавро: «Мин. Т. С. Собств. горем — 15». Какой-то весельчак в слове горем зачеркнул букву «о» и сверху поставил «а». Юра улыбается:

— Эти вагоны — сплотки все с Абакан — Тайшета. Реликвии. На вагон-клубе лозунг:

«Привет строителям стальной магистрали!»

Рядом в редком березнячке ворочаются бульдозеры. Блестящие ножи начисто смахивают деревца.

— Застраивать будем, — объясняет Юра.

Секретаря комитета ВЛКСМ нет. Он в командировке. Его заместитель — Николай Токарев. Он рассказывает:

— На строительстве около семисот человек. Комсомольцев 290. Со всех республик едет народ. И каждый день стопы писем. Пишут из воинских частей, выпускники средних школ. Ждем студентов из института Дружбы. Желających приехать на ударную всесоюзную стройку много. И едут. Каждый день встречаем пополнения.

— А как с текучкой среди комсомольцев?

— Есть, — говорит Коля. — Вот видите?

Он открывает дверцы стола и показывает на ворохи бумаг.

— Заявления с просьбой снять с учета, — говорит он, предупреждая мой вопрос. — И новые и старые. Старых заявлений больше. По положению учетные карточки хранятся в райкоме, а это создает неудобство.

(Окончание следует).

\* Первое место в мире занимает СССР по протяженности электрифицированных железных дорог. Каждый год на электротягу переводится более двух тысяч километров новых путей.

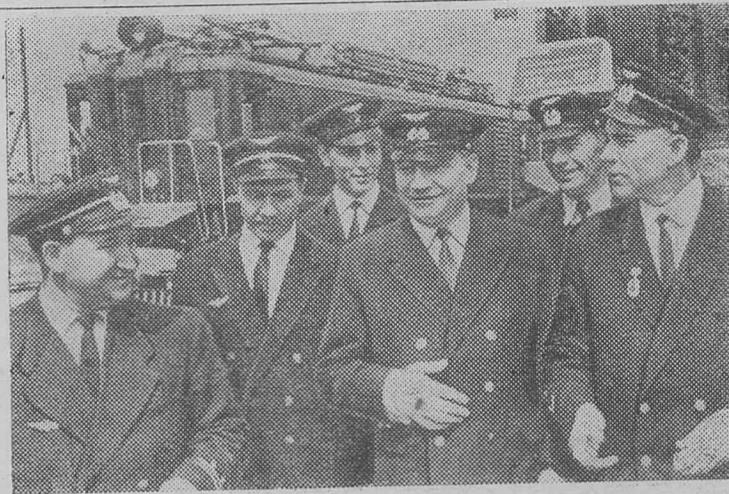
\* Более 70 процентов всего грузооборота в СССР выполняют железные дороги. Сейчас 85 процентов всех грузовых перевозок выполняется электровозами и тепловозами.

\* В нынешнем году предстоит выполнить грузооборот в размере 2045 миллиардов тонно-километров, что вдвое превышает грузооборот железных дорог США и составляет 46 процентов мирового грузооборота железных дорог.

\* В 1966 году железнодорожный транспорт перевезет 2340 миллионов пассажиров.

\* В СССР выпускается электровозов больше, чем фирмы США, Англии, Франции, ФРГ и Японии, вместе взятые.

\* В течение текущего пятилетия протяженность железнодорожных путей возрастет примерно на 7 тысяч километров, а грузооборот железнодорожного транспорта — на 23 процента.



Хорошо начала работу в новой пятилетке многомиллионная армия советских железнодорожников. Больших успехов добился коллектив коммунистического труда депо Москва-сортiroвочная. Свой праздник — Всесоюзный день железнодорожника они встречают новыми трудовыми подарками — досрочно завершено план первого полугодия. Только во втором квартале этого года в тяжеловесных поездах было перевезено сверх плана свыше миллиона тонн различных народнохозяйственных грузов. Значительно снижена себестоимость перевозок.

На снимке: группа машинистов первого класса депо Москва-сортiroвочная (слева направо) В. Ф. Соколов, А. П. Просветов, С. В. Учамприн, А. Г. Григорьев, В. А. Сапожников, А. И. Жаринов.

Фотохроника ТАСС

## ПАРОВОЗ

В облаке пара,  
Словно с побойца,  
Гневно сверкая  
Фарами глаз,  
Промчалось стремительно  
Стальное чудовище  
И долго земля,  
Как от страха,  
Тряслась.  
Паровоз!  
Тебя приручили  
детеньшем,  
Ты был слабосилен тогда  
И мал,  
Ты еле-еле ходил,  
Тяжело дыша,  
И несколько тележек  
Едва таскал.  
Под людскими заботами,  
Покорный их планам,  
Ты сил набирался,  
Мужал и рос...  
И вот ты стал уже

Великаном,  
Паровоз!  
Тебе жить бы,  
Метаясь в дыме и пене,  
Увлекая составы,  
Как коробки папирос,  
Но смотри:  
Подросло поколение на  
смену  
Посильнее тебя,  
Паровоз.  
Не бежать тебе больше  
По полям засыпающим,  
Оглашая криком  
Мрак неба  
До звезд.  
Паровоз,  
Ты из племени  
вымирающих.  
Мне жалко тебя,  
Паровоз!

А. ГОМОРЕВ,  
студент МГИМО.

Редактор И. Г. САМОДУРОВ.

НА ЭКРАНЕ «МОЛОДЕЖНОГО»

8—9 августа, «Любимый деспот». Производство «Гунния», Венгрия. Детям: «Неоконченные игры».

Комбинат бытового обслуживания в мастерской по пошиву легкого платья принимает заказы от населения на пошив всех видов женского и детского легкого платья из материала мастерской и из материала заказчиков. Срок выполнения заказов от 5 до 7 дней. Прием заказов производится ежедневно, кроме воскресенья, с 11-00 до 19-00 часов, перерыв с 14-00 до 15-00 часов.

АДМИНИСТРАЦИЯ.