

ЗАВТРА—ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

ЗНАМЯ ЖЕЛДОРЦЕХУ

На днях бюро райкома партии и исполком райсовета, обсудив итоги выполнения условий районного соревнования в честь 50-летия Великого Октября между основными цехами Коршуновского комбината за второй квартал, признали победителем коллектив железнодорожного цеха ГОКа (начальник А. М. Ческидов, секретарь парторганизации П. С. Довженко, председатель местного комитета ВЛКСМ Г. Шкрадук).

Этот цех план по перевозке грузов выполнил на 104,4 процента, по производитель-

ности труда на 102,4 и снизил себестоимость на 96,2 тысячи рублей.

Коллективу железнодорожников комбината присуждено переходящее Красное знамя райкома КПСС и райсовета.

На заседании также отмечены успехи в выполнении обязательств коллективом карьера ГОКа (начальник Г. Ф. Кулаков, секретарь партбюро А. Д. Яковлев, председатель рудкома А. А. Юдин, секретарь комитета ВЛКСМ Г. Качаев), перевыполнивший план II квартала по добыче руды, вскрышке и другим показателям.

Пролетарии всех стран, соединитесь!



Орган Нижнеилимского

районного комитета

КПСС и районного Совета

депутатов трудящихся

Иркутской области.

Год издания 33-й

№ 94 (2807)

СУББОТА, 5 августа 1967 г.

Цена 2 коп.

С ПАРОВОЗА—НА ЭЛЕКТРОВОЗ!

Завтра — Всесоюзный день железнодорожника. Работники стальных магистралей, отмечая успехи в развитии железнодорожного транспорта, усиливают социальное соревнование в честь 50-летия Великого Октября.

...В 1898 году в Иркутск прибыл на паровой тяге первый поезд. Транссибирская магистраль дала возможность приступить к освоению богатств Сибири и Дальнего Востока.

Теперь железнодорожные магистрали нашей страны протянулись на 130 тысяч километров. На их долю приходится около 46 процентов мирового грузооборота железных дорог нашей планеты.

...В 1926 году была открыта первая в стране небольшая электрифицированная железная дорога Баку — Сабунчи — Сураханы. В настоящее время электрифицировано 25 тысяч километров железнодорожных линий. Только одна магистраль Москва—Байкал протяженностью около пяти с половиной тысяч километров превышает протяженность всех электрифицированных железных дорог США.

...В 1952 году по Тайшет—Ленской магистрали через Коршунику паровоз притянул первый поезд в Усть-Кут. Теперь ведут поезда в Коршунику электровозы, а на станции Лена — в основном тепловозы. Выпуск паровозов прекращен уже десять лет назад. Ныне электровозами и тепловозами перевозится 88 процентов всех грузов страны. Иначе говоря, наши

машинисты пересели с паровозов на тепловозы и электровозы, бесповоротно, окончательно.

Каковы же дальнейшие перспективы в развитии железнодорожного транспорта?

Во втором году пятилетки грузооборот железных дорог в СССР достигнет 2-х триллионов 50 миллиардов, а к 1970 году — он увеличится еще на 350 миллиардов тонно-километров. Параллельно с окончанием работ по электрификации на железных дорогах в больших масштабах будет вестись внедрение автоматизации, электронной техники как в управлении движением, так и в билетно-кассовых и учетных операциях.

В нашей стране началось строительство величайшей в мире Северо-Сибирской магистрали — Севсибы. Эта вторая Транссибирская дорога пройдет от Урала через болота Западной и хребты Восточной Сибири на побережье Тихого океана с выходом на Главную Сибирскую магистраль в районе ст. Сковородино по направлению Чульман—Тындинский—Бам. От Урала из района Тавды она пойдет (по предварительным данным) на Колашево—Абалаково—Богучаны—Усть-Илим—Хребтовую—Усть-Кут и далее на Восток.

Таким образом, Всесоюзная ударная комсомольская стройка Хребтовая—Усть-Илимская в нашем районе — это составная часть Севсибы на востоке страны. Быстрейшее окончание этой линии даст подход к строительству Усть-Илимской ГЭС, к Рудногорскому

месторождению железа, к отрогам Тунгусского угольного бассейна, лесным и другим богатствам Ангаро-Илимского края. Кроме того, намечается прокладка вторых путей Тайшет—Ленской магистрали, будет продолжаться развитие путей горнообогатительного комбината.

Ведутся работы и на первом западном участке Севсибы — Тюмень—Сургут. Этот участок новой магистрали даст подход к богатейшим запасам западно-сибирской нефти и т. д.

В успехи, достигнутые в развитии железнодорожного транспорта в нашей стране, внесли свой определенный вклад и работники Братского отделения ВСЖД, Ангарстроя, труженики желдорцеха ГОКа, железнодорожных станций и строительно-монтажных поездов Нижнеилимского района.

При решении перспективных задач, поставленных перед железнодорожниками и их сотоварищами по труду — строителями стальных магистралей, придется вложить немало энергии и работникам станций, разъездов, строительно-монтажных поездов и других спецорганизаций нашего края.

Поздравляем всех железнодорожников района и их семьи с праздником — Всесоюзным днем железнодорожника, даем им «зеленую улицу» к успехам в труде и жизни!

(О том, как и чем встречают свой праздник железнодорожники района, читайте в этом номере нашей газеты).

ИТОГИ ПОДВЕДЕНЫ

На днях бюро райкома КПСС и исполком райсовета подвели итоги работы промышленных предприятий и строительных организаций за II квартал текущего года.

Первое место и переходящее Красное знамя райкома КПСС и райсовета в соревновании среди лесопромышленных предприятий района присуждено коллективу Суворово-Ангарского леспромхоза (директор И. И. Хлыстов, секретарь партийной организации М. А. Черных, председатель рабочкома И. А. Шульмин, секретарь комсомольской организации Л. Шульмина).

Работа этого хозяйства во втором квартале характеризуется следующими показателями. План по выпуску валовой продукции выполнен на 122 процента, по вывозке древесины — на 114. Выработка на одного работающего составила 122,5 процента, а производительность труда — 108,5. Экономия фонда заработной платы здесь составила 12 тысяч рублей.

Бюро РК КПСС и исполком райсовета отметили хорошую работу коллективов Нижнеилимского, Хребтовского и Ярского леспромхозов.

В ЦК КПСС

Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР рассмотрели вопрос о мерах по дальнейшему развитию производственно-технической базы мясной и молочной промышленности и приняли соответствующее постановление.

В постановлении отмечается, что осуществление решений мартовского (1965 года) Пленума ЦК КПСС по подъему сельского хозяйства позволило значительно увеличить государственные закупки скота и молока, выработку мясных и молочных продуктов и улучшить снабжение этими продуктами население страны.

ЦК КПСС и Совет Министров СССР поставили в качестве одной из важнейших задач партийных, советских и хозяй-

ственных организаций всемерное развитие производственно-технической базы мясной и молочной промышленности, постоянное расширение ассортимента и повышение качества продукции с тем, чтобы, используя сложившиеся благоприятные возможности, обеспечить не только выполнение, но и перевыполнение заданий, поставленных перед этой отраслью народного хозяйства Директивами XXIII съезда по пятилетнему плану на 1966—1970 годы.

В постановлении намечены конкретные меры, осуществление которых позволит внести достойный вклад в решение задачи по дальнейшему повышению народного благосостояния. (ТАСС)

ПАРТИЗАНСКИЙ КОМДИВ—НАШ ГОСТЬ

28 июля 1967 года в Железногорск приехал бывший командир Балаганской партизанской дивизии, действовавшей в наших местах, Н. В. Дворянов.

Николай Васильевич побывает на многих предприятиях, в организациях города, колхозах нашего района, расскажет, как была завоевана Советская власть в Нижнеилимском районе и встретится со своими соратниками по борьбе с колчаковщиной в 1918—1920 гг.

В нашей газете сообщалось, что Н. В. Дворянов в воскресенье, 30 июля, выступил на митинге солидарности стран Азии, Африки и Латинской Америки, борющихся за свою независимость, состоявшемся на Железногорском стадионе.

31 июля Николай Васильевич и партизан, участник боя с белогвардейцами при освобождении Усть-Кута Иннокентий Михайлович Погодаев выступили с воспоминаниями в пионерском лагере Коршуновского ГОКа «Солныш-

ко». Ребята приняли старейших партизан в почетные пионеры и подарили по книге Ф. Таурин «Ангара».

В этот же день они побывали в коллективах Коршуновстроя и Суворово-Ангарского леспромхоза. В Шестаковской больнице Н. В. Дворянов и И. М. Погодаев навестили соратника по оружию — партизана Гавриила Ивановича Шестакова.

1 августа участники гражданской войны выступили на обогатительной фабрике, в карьере, ремстройцехе и в Илимском клубе. Вечером они встретились с

героем партизанских боев Степаном Емельяновичем Жмуровым, награжденным орденом Красного Знамени.

2 августа Н. В. Дворянов и И. М. Погодаев выступили в Железногорском Доме культуры. Вечером комдив партизан Николай Васильевич Дворянов встретился со студентами университета Дружбы народов имени Патриса Лумумбы, а 3 августа выехал в поселки Видимского поссовета.

Л. РОМАНОВА.

На снимке: Н. В. Дворянов и И. М. Погодаев. Фото М. Гейкина.



Не первый год безаварийно водит составы машинист локомотивного депо Коршуновского ГОКа Ю. Сухов.

Сейчас он осваивает новый мощный дизель-электро-воз, сделанный в ГДР. Став на трудовую вахту в честь

50-летия Советской власти, экипаж Ю. Сухова обязался досрочно ввести в эксплуатацию дизель-электро-воз.

На снимке: машинист дизель-электро-воза Ю. Сухов во время испытаний.

Фото А. Гончарова.



Люди ТРУДОВОЙ СЛАВЫ



Коллектив железнодорожной станции Коршуниха — Ангарская ищет новые резервы повышения производительности труда.

Особенных успехов по ускорению движения составов с грузом за счет сокращения времени под загрузкой и разгрузкой добивается старшая весовщица станции Лидия Викторовна Покотаева. Среднетехническое образование, опыт работы на станции Призыв помогают ей успешно перевыполнять задания.

За хорошую работу Лидии трижды были объявлены благодарности с занесением в трудовую книжку.

Накануне Всесоюзного Дня железнодорожника Лидия четко обрабатывает составы.

На снимке: Л. В. Покотаева. Фото А. Гончарова.

НАШИ ИНТЕРВЬЮ

ГРУЗОПОТОК ВОЗРАСТАЕТ

Накануне Всесоюзного Дня железнодорожника наш корреспондент побеседовал с начальником станции Коршуниха М. В. Сафоновым и задал ему несколько вопросов.

Что характерного произошло в работе станции в текущем году?

— Резко возрос по станции грузопоток. За семь месяцев текущего года погрузка, а следовательно, и отправка народнохозяйственных грузов по станции Коршуниха увеличилась по сравнению с тем же периодом прошлого года в два раза.

Это увеличение произошло главным образом за счет роста погрузки железорудного концентрата, отправляемого потребителям из Коршунинского комбината. Так, например, за июль 1966 года план грузооборота по нашей станции выполнен в объеме 195790 тонн концентрата. В июле же этого года мы отправили его 270938 тонн. В настоящее время в среднем за сутки мы отправляем с концентратом 330 вагонов.

Надеемся, что по мере того, как горнообогатительный комбинат будет наращивать свои мощности, грузопоток по нашей станции то-

же будет возрастать. К концу текущей пятилетки, после сдачи в эксплуатацию железнодорожной линии, Хребтовая—Усть-Илимская, работы у нас еще прибавится. По станции пойдут грузы для строителей и монтажников новой гидростанции, а в обратном направлении — лесопромышленная продукция нашей Родины.

Вторым, наиболее характерным явлением в жизни нашего коллектива следует, пожалуй, считать то, что мы сумели в текущем году за счет увеличения статнагрузки на отправляемые грузы и за счет применения новых методов организации труда освободить дополнительно к плановым 736 условных вагонов.

Чем встречает ваш коллектив свой праздник?

— Соревнуясь в честь 50-летия Великого Октября, работники нашей станции выполнили план по погрузке народнохозяйственных грузов на 103,7 процента, а по выгрузке — на 109.

Кроме основной работы, силами коллектива переоборудованы на электрическое освещение 44 стрелочных указателя; произведено переоборудование путевого разви-

тия грузового двора с целью увеличения переработки грузопотока мелкими правками; построена и сдана в эксплуатацию громкоговорящая обратная радиосвязь, способствующая сокращению простоя вагонов, поступающих с переработкой, и улучшающая безопасность движения поездов и маневровой работы.

Кого из ваших работников можно отметить в газете?

— В предпраздничном соревновании первое место занял коллектив комплексной смены дежурного по станции Анатолия Григорьевича Покотаева.

Безупречно трудится у нас старший весовщик Антонина Николаевна Назарова, составитель поездов Иван Алексеевич Сербав, дежурный по вокзалу и багажный весовщик Марта Августиновна Тупольцева, старшие стрелочники: Т. Н. Сатина, Р. Е. Конохова, З. В. Андреева, В. Н. Кривошеина и многие другие.

— Пользуясь случаем, — сказал в конце беседы Михаил Васильевич, — через газету поздравляю коллектив нашей станции, всех железнодорожников Железнодорожника с праздником.

ЧТО ПРОИЗОШЛО ПОЧЬЮ?

На перегоне «ЧП». Повреждена контактная сеть. Релейная защита Кежемской подстанции сработала. Ток отключен на всем участке. У таежного пикета замер поезд, следовавший со стороны Зябы...

Январскую ночь будит рокот мотора дрезины. Через полчаса сирена электровоза извещает об отправлении. Движение поездов восстановлено.

— Что же произошло в ту ночь на Тайшет—Ленской магистрали? — спросил я.

— Ничего особенного, — ответил главный инженер Коршунинского энергоучастка Л. М. Розов. — Градусник показывал, помню, минус пятьдесят семь. Сосна упала на контактную сеть. Изогнула консоль, сломала фиксатор, замкнула провода... Наши ребята во главе со старшим электромехаником Александром Рыбаковым сумели быстро ликвидировать аварию. Вот и все. Можно сказать, рядовой случай.

— Первый год мы работаем, — замечает главный инженер, — и не-

ожиданностей пока что хватает...

Коршунинский энергоучасток. Год назад его в Железнодорожнике не существовало. Не было и белого двухэтажного здания, в котором сейчас размещена администрация участка и мастерские. Но пришли электровозы в Коршуниху. Со всех концов железнодорожной державы съехались на новый электрифицированный участок дороги специалисты. Большой отряд энергетиков послала Восточно-Сибирская магистраль. В числе их Василий Пустылин, Валерий Ермолаев, Василий Амбурцев. С Западно-Сибирской дороги приехали Василий Лумпов, Юрий Михайлов, Петр Лисицын, а с Северо-Кавказской — Иван Григорьевич Кулиш, инженер по технике безопасности.

— Коллектив наш еще мал, рассказывает заместитель начальника энергоучастка В. А. Сухов, — да и разбросан он от Зябы до самой Лены. Основная задача — обеспечить электроэнергией все станции, разъезды и электровозы.

Кроме того, наши энергетики участвовали в электрификации трех добавочных блокпостов и разъезда Железнодорожника. Это в полтора раза увеличило пропускную способность участка от Коршунихи до Видима. В работе коллектив нашего энергоучастка стремится поддерживать хороший контакт с путейцами. Иначе нам работать нельзя, потому что мы выполняем одну и ту же задачу — обеспечиваем слаженное движение поездов...

Однажды старший электромеханик Виктор Душин проверял состояние контактной сети на перегоне Черная—Селезнево и обнаружил, что на стыке рельсов срезаны соединительные болты. Если пройдет поезд — крушение неминуемо. И Виктор не стал ждать путейцев. Сам устранил неисправность. И поезд прошел. По графику. Без задержки. Так трудится молодой коллектив энергетиков-железнодорожников. Успехов вам по всем.

Отличных контактов!

П. ЛОСЕВ.



Это — рядовой многотысячной армии железнодорожников, начальник смены Владимир Ковалев. Молодому специалисту, бывшему недавно дежурным по станции Рудная, доверена целая смена комбината. Смена В. Ковалева из месяца в месяц выполняет задание на 130—135 процентов, за прошедший месяц она заняла второе место в социалистическом соревновании.

На снимке: В. Ковалев за диспетчерским пультом. Фото А. Гончарова.

ЦЕХ КРАСНОЗНАМЕННЫЙ...

Так называют на Коршунинском горнообогатительном коллективе железнодорожного цеха. И по праву. Вот уже пятый месяц он прочно удерживает первое место в социалистическом соревновании среди основных цехов. Железнодорожники завоевали переходящее Красное знамя по итогам работы за первое полугодие, не собираются отдавать его и в дальнейшем.

... Кабинет главного инженера цеха Кирилла Владимировича Яковенко. То и дело открывается дверь, заходят люди. Одни — посоветоваться по работе, другие подписать накладные, заявление об отпуске, словом, обычный напряженный рабочий день.

Наконец, Кирилл Владимирович выкраивает несколько минут.

— Какими успехами мы встречаем свой праздник? — переспрашивает он. — На этот вопрос в двух словах не ответишь. Ну, прежде всего, о плане. Окончательных показателей пока нет, но по оперативным данным цех выглядит неплохо. Перевезено около 15 тысяч тонн породы, почти 10 тысяч тонн руды. Все это, разумеется, сверх планового задания. Выполнено месячное задание и по другим показателям. Конечно, — продолжает Яковенко, — не имея опытных специалистов, дружного коллектива, мы не могли бы успешно работать. Вот сей-

час подходит праздник, хотим отметить лучших людей цеха — затрудняемся, кого назвать в первую очередь.

Действительно, в цехе, который насчитывает сейчас более 800 человек, десятки опытных, знающих свое дело, людей, много передовиков, новаторов производства. Вот одна из смен. Руководитель ее Геннадий Григорьевич Ефремов. О том, как трудятся рабочие этой смены, нагляднее всего говорят цифры. Месячный план выполнен на 108 процентов, а норма выработки — на 115. С такими показателями не стыдно встретить День железнодорожника лучшим машинистам электровозов этой смены — В. К. Архипо-

ву, Г. Г. Тиуну, Б. И. Василенко, В. И. Минаеву. Упорство в работе, отличное знание вверенной им техники — вот что отличает этих товарищей. Под стать им трудятся помощники машинистов А. Д. Бережной, И. В. Копырин, Н. С. Петров и другие.

Нельзя не упомянуть добрым словом лучших машинистов тепловозов железнодорожного цеха, в первую очередь А. К. Пахомова и М. В. Гусева. В их задачу входит перевоз готовой продукции до станции Коршуниха — Ангарская, доставка на комбинат различных материалов, механизмов и машин. Переводные машинисты справляются с этой работой отлично.

— Как вы думаете, сколько километров постоянных железнодорожных путей в нашем распоряжении? — спрашивает К. В. Яковенко. — И сам же отвечает — 110! И каждый из них находится под наблюдением и охраной наших путейцев.

Да, у путейцев в желдорцехе большие и сложные обязанности. Держать в порядке такое обширное хозяйство нелегко. Здесь и ремонт, и реконструкция путей, строительство подсобных сооружений и т. д. Ко Дню железнодорожника путейцы подемочным способом отремонтировали два километра путей, произвели реконструкцию путей на станции Рудная, построили 300-метровый тупик.

Показательно и то, что путейцы все больше уделяют внимания механизации свое-

О ЛЮДЯХ ХОРОШИХ



Подготовка маршрутов поездов, маневровая работа — большая ответственность лежит на стрелочнике. Но за шесть лет работы на станции Затопляемая Зинаида Морозова ни разу не допустила брака в работе. Сейчас она — старший стрелочник станции.

На снимке З. Морозова после смены.
Фото В. Ананина.

ПОЗДРАВЛЯЕМ, ЮРИЙ!

В самый канун Всесоюзного Дня железнодорожника коммунисты желдорца горнообогатительного комбината на своем собрании приняли кандидатом в члены КПСС помощника машиниста тепловоза Юрия Кривоулицкого.

Не так давно пришел он в этот цех, но своим упорством, хорошей технической подготовкой и добросовестным отношением к работе быстро завоевал авторитет среди товарищей.

С 14 лет начал Юрий свою

трудовую биографию. Работал в леспромхозе, служил в рядах Советской Армии, а 10 лет назад прочно связал свою жизнь с железнодорожным транспортом — был кочегаром паровоза, окончил курсы машинистов, работал помощником машиниста в Иркутске, Вихоревке.

Мы от души поздравляем тебя, Юрий, со вступлением в ряды Коммунистической партии и желаем новых успехов в работе и жизни.

П. ГАРАНИН.

го труда. Только за последнее время в производство внедрены электрошпалоподбойки, освоены переносные электростанции, подготовлена к работе новая снегоуборочная машина и т. д. Все это делает труд путейцев более производительным, облегчаются условия работы.

И опять имена. Лучшими путейцами в цехе считаются дорожный мастер В. Е. Пысин, бригадиры пути Е. М. Комлев и Е. Е. Михеев, старший путевой рабочий Г. Е. Калинин, рабочие по ремонту З. М. Сысоева и В. Г. Ташкенова, дежурная по поезду А. И. Савченкова, старший дорожный мастер А. П. Рубцов и другие.

Творчески подходить к выполняемому делу, искать пути повышения производительности труда, совершенствовать методы и приемы ра-

боты — стало хорошей традицией в коллективе. В это важное дело достойный вклад вносят рационализаторы. Только за последнее полугодие работниками цеха внесено более 30 рационализаторских предложений, которые в перерасчете на год дают условную экономию почти 25 тысяч рублей. Это существенный вклад в народную копилку. Сейчас в цехе каждый тринадцатый — рационализатор, а лучшими из них считаются слесарь по наладке ртутных выпрямителей Н. Раша, токарь-бандажник В. Бочкарев.

О творческой стрелке в работе железнодорожников свидетельствует и такой факт. Не так давно комбинат получил пять новых дизель-электровозов типа ЕЛ-10. Помочь в их освоении должны были наладчики из Германской

Демократической Республики.

— А может быть, справимся своими силами? — задумались в цехе. Решили попробовать.

Немало сил и времени потратили мастер А. П. Середкин, машинист-инструктор В. М. Богомолов и их товарищи, чтобы «приручить» новую технику. И своего добились. Сегодня три из пяти дизель-электровозов уже освоены и пущены в эксплуатацию.

На комбинате в настоящее время проводится смотр-конкурс по культуре производства. В это важное мероприятие с большим энтузиазмом включились и железнодорожники. С начала года ими уже подано 216 различных предложений по эстетике производства, улучшению условий труда и соблюдению

правил техники безопасности. Кстати, в прошлом году на таком же конкурсе коллектив цеха завоевал первое место.

Невозможно, разумеется, в одной статье рассказать о добрых делах и хороших людях одного из ведущих цехов горнообогатительного комбината. Важно то, что железнодорожники отлично подготовились к своему празднику, встречают его хорошими производственными показателями, слаженной и дружной работой. Здесь разработаны и успешно выполняются социалистические обязательства в честь 50-й годовщины Великого Октября. И нет никакого сомнения в том, что красноречивый коллектив цеха выполнит их успешно. Поручкой тому — самоотверженный и напряженный труд всего коллектива. С. ПУГАВКО.

ДОЛГИХ ВАМ ЛЕТ...

В трудовой книжке слесаря мехмастерских 22-й дистанции Братского отделения Восточно-Сибирской железной дороги А. Д. Маркова два вкладыша. Нет, это не длинный перечень сменных мест и профессий. В трудовой книжке Андрея Дмитриевича не хватило граф для поощрений и награждений за добросовестный труд.

Вот уже тридцать лет каждое утро приходит он в цех и становится то к одному, то к другому станку. Опытному слесарю поручают самые сложные работы. Он ремонтирует гидродомкраты, гидроразгонные и другие приборы, крайне нужные для ремонтных путевых работ. Есть и его немалая заслуга в том, что уровень механизации работ на текущем содержании пути достиг 23 процентов, что на 2 процента выше уровня прошлого года.



а на подъемном ремонте — 55 процентов.

Хорошими успехами встречают ремонтники дистанции свой праздник. Досрочно справились они с заданием первого полугодия, на несколько дней раньше закончили предусмотренный планом объем работ в июле. И среди лучших рабочих в День железнодорожника мне

хочется поздравить с успехами и пожелать доброго здоровья на долгие годы Андрея Дмитриевича Маркова — ударника коммунистического труда, отличника социалистического соревнования, нашего хорошего товарища.

И. БАТЧАЕВ,
гл. механик дистанции.

На снимке А. Д. Марков.
Фото В. Ананина.

НА СЕВЕР ИДУТ ПОЕЗДА

Достоинно встречает Всесоюзный День железнодорожника коллектив Братского отделения Восточно-Сибирской железной дороги. Тайшет — Ленская магистраль, родившись в послевоенный период, вдохнула жизнь в дикий, таежный, сказочно богатый край Сибири, дала «кровь» таким гигантам индустрии, как Братская ГЭС, Коршунский горнообогатительный комбинат, Братский алюминиевый завод и лесопромышленный комплекс, бодайбинский и якутский горнякам, многочисленным леспромхозам и другим предприятиям.

Много замечательных людей есть в коллективе филиала депо Лена, базирующегося на станции Затопляемая. Ветераны, начинавшие свой путь за ручным управлением паровоза, лопатой подгребавшие уголь в топку, сейчас управляют электровозами с современным оборудованием.

Упорно осваивают новую технику машинисты и помощники машинистов электровозов М. Ц. Свирченков, А. Е. Воловецкий, П. М. Гамов, А. Т. Бондарчук, И. М. Путинцев, Б. В. Фролов, Н. В. Билык, А. В. Фалин. У них не бывает задержек локомотива в пути по причине вовремя не устраненных неисправностей или из-за неумелого вождения поезда. Как самым опытным им доверено водить пассажирские поезда.

На север — грузы для строек, обратно — богатства тайги везут машинисты и их помощники. Лучшие из них В. И. Яворский, В. И. Евсеев, И. Н. Краснов и другие довели вес поезда до двух с половиной тысяч тонн.

Свой богатый практический опыт, знания лучшие машинисты, как эстафету, передают новичкам. Совсем недавно окончили курсы электровозников Н. М. Романов,

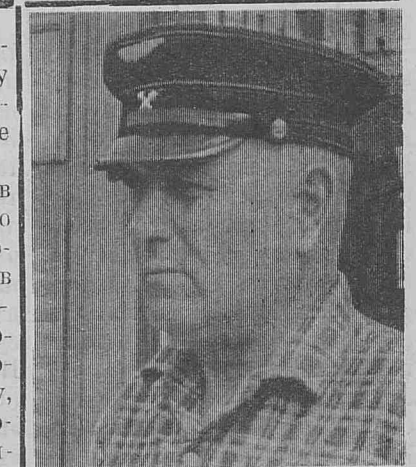
А. И. Наумов, И. Е. Татарчук, но уже неплохо справляются со своими обязанностями, не допускают брака, задержки перегонов.

Люди решают успех дела. Хорошо начался в филиале депо юбилейный год Советского государства. Перекрыты показатели первого квартала. Еще лучшими оказались они во втором квартале. За три месяца перевезено 982 миллиона тонно-километров брутто, при задании в 787 миллионов. Среднесуточный пробег всех локомотивов доведен до 395 километров, что на пять километров выше планового. Резко возросла производительность труда.

Все это еще раз свидетельствует о том, что высокие социалистические обязательства, взятые в честь славного пятидесятилетия, будут успешно выполнены.

В. ВЕТРОВ,

зам. начальника депо Лена.



Пять лет держит переходящее Красное знамя Братского отделения Восточно-Сибирской железной дороги коллектив кондукторского резерва станции Затопляемая.

Среди лучших кондукторов здесь по праву называют имя И. П. Бандуры.

Иван Пантелеевич ведет в коллективе резерва большую общественную работу. Товарищи избрали его председателем товарищеского суда, членом местного комитета. Фото В. Ананина.



СПАСАТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ — В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ

Тема четвертая

В очаге ядерного поражения, где возможны большие разрушения, спасательные и неотложные аварийно-восстановительные работы являются первоочередными. Они обеспечивают выполнение важных задач — спасение людей и оказание помощи пострадавшим. Потребуется провести различные по характеру и объему спасательные работы. Назовем основные из них: разведка очага поражения, локализация и ликвидация пожаров, розыск и спасение людей, находящихся в заваленных укрытиях, убежищах, горящих зданиях и районах затопления, первая медицинская помощь и вынос пораженных, первая врачебная помощь, вывоз населения из зараженных и пожароопасных районов, санитарная обработка людей, обеззараживание одежды.

Некоторые наиболее трудоемкие работы, связанные с применением строительных машин и механизмов, называют часто инженерно-спасательными. К ним относятся прокладка колонных путей и проездов в завалах, наведение переправ через водные преграды, разборка заваленных убежищ, локализация и ликвидация аварий на сетях коммунально-энергетического хозяйства и другие.

Неотложные аварийно-восстановительные работы на коммунально-энергетических сетях проводятся для обеспечения спасательных работ и жизнедеятельности сохранившихся объектов.

В спасательных работах будут заняты не только части и формирования гражданской обороны, но и трудоспособное население, включая жителей близлежащих сельских районов. Они могут участвовать в розыске пораженных, спасать людей из заваленных защитных сооружений, разрушенных и горящих зданий, оказывать первую медицинскую помощь, тушить пожары, устранять небольшие аварии на коммунальных сетях.

Весь объем спасательных работ должен быть выполнен в короткие сроки. Это и понятно: если своевременно не приняты меры к локализации и ликвидации аварий, пожаров, то разрушения и поражения будут нарастать. А медицинская помощь пострадав-

шим может оказаться запоздавшей.

Важно быстро установить, в каких условиях и сколько находится пострадавших. Особо тщательно нужно осмотреть такие места, где наиболее вероятны поражения (завалы, поврежденные или горящие здания и сооружения). Быстрее отыскать пострадавших помогут опрос очевидцев, а также данные о местонахождении цехов, административных и жилых зданий, убежищ.

Не исключено, что во время розыска пострадавших будут повторные обрушения зданий. Чтобы избежать этого, в местах, где возможен обвал, устанавливают предупредительные знаки. При необходимости неустойчивые конструкции обрушивают или крепят.

Особенно трудно отыскать пораженных в завалах зданий. Люди, не успевшие укрыться в защитных сооружениях, могут оказаться в подвалах, помещениях первых этажей, в полостях (пустотах) между крупноразмерными элементами конструкций и т. д. Полости в завале чаще всего образуются между сохранившимися стенами и наклонно лежащими плитами и балками, под лестничными маршами.

Для того, чтобы извлечь пострадавших, устраивают проход сверху или сбоку завала. При этом стараются использовать полости, сохранившиеся коридоры и помещения, что позволяет избежать трудоемких работ. Проход устраивают так, чтобы по нему смог выйти спасатель вместе с пораженным. Примерная ширина прохода — 0,8 м, высота — от 0,8 до 1,1 м.

С верхних этажей частично поврежденных и горящих зданий людей спасают, используя приставные или штурмовые лестницы, веревки и другие приспособления. Если разрушены лестничные клетки, целесообразно сделать дощатые настилы между сохранившимися лестничными площадками.

В очаге ядерного поражения людей придется спасать и из горящих зданий. Работы здесь значительно осложняются, если подача воды из городской системы водоснабжения прекратится из-за боль-

ших разрушений на магистральных сетях и домовых вводах. Кроме того, под действием дыма и окиси углерода люди могут утратить способность ориентироваться, потерять сознание. Найти их в горящих помещениях будет нелегко.

После того как пострадавшие будут вынесены из завала, горящего здания, им необходимо оказать медицинскую помощь. Чем быстрее, тем лучше. В ядерном очаге, как правило, поражения будут комбинированными, вызванными одновременным воздействием на людей всех или нескольких поражающих факторов. Это значительно осложнит организацию и оказание первой медицинской помощи.

Первая медицинская помощь включает следующие мероприятия: временную остановку наружного кровотечения, при переломах костей и обширных повреждениях мягких тканей — иммобилизацию (обеспечение неподвижности) конечности, простейшие противошоковые мероприятия, восстановление дыхания при его нарушении (искусственное дыхание), частичную санитарную обработку.

Для оказания пораженным первой медицинской помощи используют специальные массовые формирования медицинской службы гражданской обороны (санитарные посты, санитарные дружины и отряды санитарных дружин). При этом в первую очередь эти формирования будут оказывать помощь тяжело- и средней тяжести пораженным. Легкопораженные могут оказать само- и взаимопомощь еще до прибытия в очаг поражения формирований гражданской обороны.

Для защиты ран от заражения на них накладывают повязки. Способ временной остановки кровотечения выбирают в зависимости от характера и места кровотечения и наличия средств.

Основная масса легкопораженных, после того как им окажут первую медицинскую помощь, будет следовать в медицинские пункты или сохранившиеся лечебные учреждения самостоятельно. Средней тяжести и тяжелопораженные, а также какая-то часть

легкопораженных нуждаются в выносе (вывозе) в медицинские пункты или сохранившиеся лечебные учреждения. Для выноса привлекают носилочные звенья спасательных команд, отрядов. Они доставляют пострадавших к местам погрузки на транспорт. Здесь санитарные дружины осуществляют ревизию ранее оказанной помощи, при необходимости поправляют повязки, шины и на транспорте эвакуируют пораженных в отряды первой медицинской помощи или в сохранившиеся лечебные учреждения.

В очаге поражения неотложные аварийно-восстановительные работы на коммунальных сетях проводятся, как сказано, в целях обеспечения спасательных работ. Направлены они главным образом на то, чтобы предотвратить угрозу затопления людей в подвалах и убежищах, предупредить отравление газом и поражение электрическим током, а также удовлетворить потребности в воде. Выполнение всех этих работ возлагается на специальные инженерные формирования. Однако мелкие аварии (отключение домашнего водопровода и сети электроснабжения, заделка мест утечки газа на открытых трубопроводах низкого давления и т. п.) могут быть устранены самим населением.

Сети водопровода и теплоснабжения отключают при помощи задвижек, которые установлены в специальных колодцах, на магистральных трубопроводах, а также в подвальных помещениях зданий и на вводах. Задвижки на магистральных небольшого диаметра отключаются вручную. Если из поврежденных труб воды поступает много, а отключить магистраль невозможно, устраивают водоотводные лотки, каналы, перепуски, чтобы вода не поступала в места, где могут находиться люди.

Нельзя не учитывать возможности взрыва загазованных помещений и отравления людей газом из поврежденных газопроводов. Обнаружить утечку газа часто бывает довольно трудно, так как он способен просачиваться, распространяться по полостям в грунте, коллекторам, коридорам, попадать в подвалы и помещения зданий.

Любая искра (зажженная спичка, включение электровыключателя) может вызвать взрыв газозагазованной смеси. Прежде чем приступить к работе с металлическим инструментом, вызывающим искрообразование, загазованные помещения тщательно проветривают. Места утечки газа заделывают. Трубы в местах трещин и разрывов обматывают плотной материей и сверху замазывают размоленной глиной. Можно также наложить резиновую прокладку и прижать ее к трубе хомутами или проволокой. Если выходящий из поврежденной трубы газ загорелся, то пламя можно погасить огнетушителем, засыпать песком, землей или набросить на него мокрый брезент.

Напомним основные правила техники безопасности, которых следует придерживаться при спасательных работах. В наполненное дымом помещение нужно входить пригнувшись, закрыв нос и рот мокрым платком и предварительно обвязав себя веревкой, чтобы по ней быстро найти выход наружу. Необходимо иметь при себе топор или лом на тот случай, если, например, понадобится вскрыть запертую дверь, передвинуть тяжелый предмет. Нельзя гасить огнетушителем загоревшуюся одежду: в пене содержится серная кислота, которая может вызвать новые ожоги. Когда на человеке загорелась одежда, нужно быстро набросить на него одеяло, покрывало, плотную ткань и прижать. Пламя погаснет.

Проводя спасательные работы, нельзя забывать и о других мерах безопасности. В частности, не следует без надобности ходить по завалам, одному входить в поврежденные или горящие дома, прикасаться к оголенным проводам. Если нужно вынести человека, пострадавшего от электрического тока, то предварительно следует надеть резиновые перчатки, галоши или набросить на пораженного резиновый плащ, накидку. При работе в условиях радиоактивного заражения необходимо использовать средства защиты органов дыхания и кожи.

Л. МАНИКОВ,
А. ХАРКЕВИЧ.

ФАКЕЛЬНОЕ ШЕСТВИЕ

Не пустует наш железнодорожный стадион нынешним летом. Почти каждый вечер там идут соревнования. По воскресеньям же он бурлит целыми днями. То спартакиада, то соревнования школьников, то блиц-турнир.

Как же прошел минувший воскресный день на стадионе. Его хозяевами были студенты. После митинга солидарности начались товарищеские встречи по футболу. Первыми встретились политики из Хребтовой со студентами университета Дружбы народов имени Патриса Лумумбы. Москвичи победили со счетом 2:1.

Упорное сопротивление оказали сборной команде Железнодорожников футболисты из студенческого отряда, базирующегося на станции Игирма. Железнодорожники еле-еле «вытянули» один гол перевеса — 3:2. Зато юношеская команда города одержала убедительную победу над командой СМП-289 — 5:0.

Чуть-чуть не понесли по-

ражения от студентов Иркутского политехнического железнодорожники волейболисты. Но, как говорится, дома и стены помогают, и хозяева поля победили со счетом 3:2.

К вечеру стадион «Строитель» был переполнен. На лесенках, у ограды и даже на самом поле стоят люди. Железнодорожники ждали концерта художественной самодеятельности московского студенческого отряда. И он начался. Зрители отлично приняли кубинца Луиса Фрадэ, исполнившего на испанском языке несколько песен. Поле стадиона стало отличной танцплощадкой для Людмилы Семиной и аргентинца Гереро Хорхе. Они станцевали национальное аргентинское танго. На французском и итальянском языках отлично спел Вениамин Баранов. Особенно понравилась в его исполнении итальянская песенка «Катарина». Выступления самодеятельных артистов сопровожда-

лись инструментальным оркестром под управлением студента Евгения Кашеярова.

На Железнодорожников уже спускалась ночь, когда закончился концерт. Но празднество продолжалось. Темноту разрезали десятки огней в руках студентов. От стадиона началось факельное шествие по Железнодорожкам. Плакаты, транспаранты. Призывы, лозунги, многочисленные «Ура», «Вива» разбудили тишину. Радостно было видеть как рядом со студентом из африканской страны Руанда идет строитель Железнодорожкам, а пордавец жмет руку коршуновскому горняку.

Призывы, лозунги. Им, казалось, не будет конца. Сквозь яркие огни факелов виднелись белые, желтые, черные лица. Они были рядом.

Выше всех виднелся факел мальчишки, которого держал на руках африканец с широкой доброй улыбкой. П. УДЭНСКИЙ.

СПОРТ

СПАРТАКИАДА НАРОДОВ СССР



Москва. IV Спартакиада народов СССР. Звание чемпиона спартакиады в соревновании по баскетболу среди мужчин завоевала сборная команда Украины, второе — Эстонии и третье — Москвы.

На снимке: сборная команда Украины — чемпион спартакиады. Фото В. Ун Да-сина. Фотохроника ТАСС

Редактор И. Г. САМОДУРОВ.