

МЫ ЗНАЛИ-ГОРОД БУДЕТ, МЫ ЗНАЛИ-ГОКУ БЫТЬ!

РУКОВОДСТВУ, ПАРТИЙНОМУ КОМИТЕТУ,
ОБЪЕДИНЕННОМУ ПОСТРОЕЧНОМУ
КОМИТЕТУ, КОМИТЕТУ КОМСОМОЛА
КОРШУНОВСТРОЯ

Нижнеилимский районный комитет партии, исполком районного Совета депутатов трудящихся горячо приветствуют и поздравляют коллектив Коршуновстроя с Днем строителя и 10-летним юбилеем Коршуновстроя.

За 10 лет напряженного труда в сибирской тайге руками Вашего славного коллектива построен Коршуновский горнообогатительный комбинат и город Железногорск.

Выражаем уверенность, что коллектив Коршуновстроя и впредь будет в числе передовых в выполнении решений XXIII съезда КПСС и принятых обязательств в честь славного юбилея Великого Октября.

Желаем коллективу Коршуновстроя новых больших успехов в труде, в борьбе за дальнейшее процветание нашей Родины, за торжество коммунизма.

РАЙОННЫЙ КОМИТЕТ КПСС.
ИСПОЛКОМ РАЙСОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ.

Нижнеилимский районный комитет КПСС, исполком райсовета депутатов трудящихся, сердечно поздравляют коллективы строительно-монтажных управлений, поездов, механизированных колонн, всех строителей района с праздником.

Желаем вам, дорогие товарищи, новых трудовых успехов на благо нашей любимой Родины.

РАЙОННЫЙ КОМИТЕТ КПСС.
ИСПОЛКОМ РАЙСОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ.

ИГИРМА СМП-266
НАЧАЛЬНИКУ ПОЕЗДА
СЕКРЕТАРЮ ПАРТВЮРО
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ПОСТРОЙКОМА
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА И ЦК ПРОФСОЮЗОВ РАБОЧИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПОЗДРАВЛЯЮТ РАБОЧИХ ИТР СЛУЖАЩИХ СМП-266 ПРИСУЖДЕНИЕМ III ДЕНЕЖНОЙ ПРЕМИИ ПО ИТОГАМ ВСЕСОЮЗНОГО СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ ЗА II КВАРТАЛ 1967 ГОДА. ВЫРАЖАЕМ УВЕРЕННОСТЬ ЧТО РАБОЧИЕ ИНЖЕНЕРЫ И ТЕХНИКИ СЛУЖАЩИЕ УСПЕШНО ДОБИВШИЕСЯ УЛУЧШЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ЗА КОММУНИСТИЧЕСКИЙ ТРУД ОЗНАМЕНУЮТ 50-ЛЕТИЕ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ НОВЫМИ ТРУДОВЫМИ ПОБЕДАМИ.

ЗАМ. МИНИСТРА ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
СОСНОВ.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЦК ПРОФСОЮЗОВ ЖЕЛДОРСТРОЯ
ЧЕРЕДНИЧЕНКО.

Пролетарии всех стран, соединитесь!

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

МАЯК коммунизма

Год издания 38-й

№ 97 (2810)

СУББОТА, 12 августа 1967 г.

Цена 2 коп.

СТРАНА—СТРОЙКА

Советские люди высоко ценят и уважают славный труд строителей, людей самой мирной профессии на земле, чей праздник завтра торжественно отметит Отчизна.

Почетна и ответственна роль строителей. Сдадут они в эксплуатацию завод-Родина, получают станки, машины, металл. Возведут электростанцию на реке—и ее энергия, неиспользуемая веками, поступит на службу советскому человеку. Построят железную дорогу—и по ней идет поток народнохозяйственных грузов. Закончат строительство жилого дома—и многие семьи отмечают радостное событие—новоселье.

Руки строителей неузнаваемо меняют облик нашей страны. Это особенно заметно у нас, в Иркутской области, в нашем районе.

Только за последние годы, например, вступил в действие Братский алюминиевый завод. На Байкальском целлюлозном сланы в эксплуатацию мощности на 120 тысяч тонн небеленой целлюлозы. На Братском ЛПК введены в действие мощности по производству сульфатной целлюлозы. В прошлом же году сдан в эксплуатацию восемнадцатый агрегат Братской ГЭС.

Не счесть тех изменений, которые принес строитель и в Нижнеилимский район. Дает продукцию горнообогатительный комбинат, возведенный руками коршуновстроевцев. На месте, где еще 10 лет назад шумела глухая тайга, вырос современный город.

Расступается непокорная тайга перед строителями железной дороги Усть-Илим—Хребтовая, ра-

стут новые поселки лесозаготовителей в зоне будущего Усть-Илимского моря.

О размахе строительных работ в нашем районе говорит и тот факт, что в настоящее время созданы и действуют 15 различных строительных организаций, в том числе две ударных комсомольских стройки—Коршуновстрой и Хребтовая—Усть-Илимская.

Для строительства леспромхозов на незатопляемых отметках созданы Ленское, Тубинское, Нижнеилимское и другие строительно-монтажные управления.

Задачи, которые стоят перед строителями, усложняются с каждым годом. Достаточно сказать, что в этом году объем капитальных вложений увеличен по сравнению с 1966 годом в полтора раза. Объем строительно-монтажных работ в этом году составляет 47 миллионов рублей.

В большинстве организаций района строители и монтажники показывают образцы высокопроизводительного труда, успешно выполняют социалистические обязательства, принятые в честь 50-летия Великого Октября.

Коллективу СМП-266, например, по итогам работы за второй квартал текущего года присуждена третья премия во Всесоюзном социалистическом соревновании предприятий Министерства транспортного строительства.

Есть чем гордиться славному отряду строителей и монтажников Коршуновстроя. Для них завтрашний день—особенный. Десять лет назад пришли на Коршуну первые их отряды. Теперь

на месте покоренной тайги построен город, горнообогатительный комбинат, ТЭЦ-16, около 140 тысяч квадратных метров жилья, три школы, 13 детских учреждений...

О трудовом накале строителей говорит то, что в прошлом году они дважды завоевали первое место во Всесоюзном социалистическом соревновании—в первом и во втором кварталах.

Недавно здесь подведены итоги социалистического соревнования за первое полугодие. Первое место и переходящее Красное знамя завоевал коллектив строительно-монтажного управления Промстрой-1.

Пионерами покорения Ангаро-Илимской тайги были геологоразведчики, определившие запасы железорудных месторождений, изыскатели Тайшет—Ленской магистрали. Вслед за ними пришли пулестроители Ангарстроя.

Дружный коллектив СМП-289 построил более ста километров постоянных путей для ГОКа, принимал участие в строительстве и электрификации Тайшет—Ленской магистрали...

Успехи наших строителей радуют. Но впереди еще непочатый край работы, новые, более серьезные задачи. Вот почему строители прилагают все силы к тому, чтобы успешно выполнить их, добиться трудовых успехов в соревновании за достойную встречу великого юбилея Советской Родины.

С праздником вас, славный отряд строителей! С юбилеем, коршуновстроевцы! Новых успехов вам в вашем благородном и важном деле!



„ЮБИЛЕЮ РЕВОЛЮЦИИ— ПОДАРКИ МОЛОДЫХ“

им доверено принять эстафету трудовой славы от бригады Владимира Буракова из СМУ-1. По праву называют бригаду И. Голука лучшей во

эстафета трудовых дел молодежных коллективов Всесоюзных ударных комсомольских строев под таким девизом пришла в Железногорск. Первого августа представитель комсомольцев, возводящих Братский алюминиевый завод, Бронислава Перелетенко передала факел эстафеты комитету ВЛКСМ Коршуновстроя. 20 дней будет находиться в нашем городе

эстафета, старт которой дан в Норильске 22 апреля 1967 года, в день рождения Владимира Ильича Ленина, а финиш намечен на 29 октября—день рождения Ленинского комсомола.

Приподнято-торжественным было в этот пасмурный день 8 августа настроение у строителей из бригады Ивана Голука. Еще утром узнали они радостную весть:

точно-монтажном управлении. Шесть лет возводят члены ее объекты горнообогатительного комбината, постоянно перевыполняют задания. На юбилейный год бригада взяла обязательство закончить строительство компрессорной станции в октябре. Слова у комплексной не расходятся с делами: полугодовой план выполнен на 143 процента, июльский—на 161.

Среди строительных бригад СМУ, СМП, АТУ-5, участка механизации в эти дни широко развернулось социалистическое соревнование за право участия в передаче эстафеты внутри Коршуновстроя. Представители лучшего производственного коллектива повезут факел трудовой славы строителям Шелеховского алюминиевого завода. А 29 октября представители двух бригад—победительниц эстафеты от имени комсомольцев и молодежи стройки вручат трудовой рапорт Центральному Комитету ВЛКСМ.

Проведение эстафеты, говорится в инструктивном письме ЦК ВЛКСМ, не должно ограничиваться временем нахождения ее на ударной стройке. Комитеты

комсомола на протяжении всего времени всесоюзной эстафеты должны организовать различные мероприятия, ударные молодежные вахты по обеспечению своевременного и досрочного ввода производственных мощностей, улучшению качества строительства, экономии и бережливости. Необходимо также проводить вечера трудовой славы, чествование ветеранов революции и труда, молодых передовиков производства.

В. АНАНИН.

На снимке: Будем трудиться еще лучше,—заверила член бригады И. Голука Лида Костилова, принимая факел трудовой славы из рук представителя коллектива из СМУ-1 Алексея Ивашенко. Фото автора.

ВСЕСОЮЗНАЯ УДАРНАЯ КОМСОМОЛЬСКАЯ
СТРОЙКА КОРШУНОВСКОГО ГОКА
И ГОРОДА ЖЕЛЕЗНОГОРСКА-ИЛИМСКОГО

1957

1967



Дорогой товарищ!

13 августа — ДЕНЬ СТРОИТЕЛЯ.

В этот день коллективу Коршунвострой исполняется 10 лет.

За этот сравнительно короткий срок в суровом, таежном уголке Сибири руками мужественных и смелых построены город Железногорск-Илимский и горнообогатительный комбинат, который уже третий год работает на коммунизм.

Поздравляем Вас с юбилейным праздником строителей и приглашаем на торжественные празднества, которые состоятся сегодня и завтра на стадионе «Строитель».

Руководство Коршунвострой Построечный комитет
Партийный комитет Комитет ВЛКСМ

В ложе Усть-Илимского

Сейчас на строительных площадках в новых поселках Брусничном, Заморском и в Нижнеилимске налажено собственное лесопиление с трехсменной работой.

Замечательную выработку на Брусничном участке показывает смена опытного рамщика Анатолия Прокопьева. Вместо 345 кубометров пиломатериалов по плану, в июле ею выдано на строительство жилья 641 кубометр—месячное задание перекрыто на 82 процента. Качество продукции хорошее.

Распилка круглого леса одновременно ведется на двух пилорамах. Четко, с большой сноровкой работают рамщик этой смены Евгений Жданов, помощник рамщика Валентин Черемных, рабочие Александр Тараненко, Георгий Довгородский, Гавриш и др.

В Нижнеилимске на распиловке бревен с перевыполнением сменных норм трудятся в юбилейные дни рабочие Юрий и Владимир Куклины, Леонид Бубнов, Анатолий Анисимов.

Лесопильные бригады Нижнеилимского СМУ наращивают темпы по обеспечению плотников тесом, брусом и другими пиломатериалами.

В. ПЕТРОВ.

129-КВАРТИРНЫЕ ЖИЛЫЕ

Коллектив комплексной бригады Е. Плесовских из СМУ Жилстрой сооружает 129-квартирные жилые дома во втором квартале, постоянно перевыполняя сменные задания. Бригаде присуждено первое место по итогам социалистического соревнования в июле. Строители обязались закончить кладку трех домов ко второй половине сентября и обязательство свое с честью выполняют.

Для того, чтобы трудиться еще лучше, все члены бригады систематически повышают свое образование, учатся в школе рабочей молодежи, техникумах. В июле шесть человек повысили свою квалификацию каменщика.

Не отстают от каменщиков и штукатуры. Бригада т. Худорбы на первом 129-квартирном доме обязалась закончить штукатурные



работы к 7 ноября. Девушки ежедневно выполняют нормы на 133 процента и надеются закончить все работы досрочно. Особенно отличаются в эти дни штукатуры Рая Лобацевич и Рая Машнова.

С такими боевыми девушками можно надеяться, что работы будут закончены досрочно!

На снимке: штукатуры Р. Лобацевич и Р. Машнова.
Фото А. Гончарова.

ОТ ПЕРВОГО ДЕСАНТА...

Как известно, на Коршунвостройском горнообогатительном комбинате ведущими цехами являются фабрика, карьер и желдорсех. Два из них—карьер и желдорсех—имеют железнодорожное хозяйство—десяти километров путей, стрелочных переводов, контактной сети. Возведением этих сооружений занимается коллектив строителей СМП-289.

Шестого февраля 1958 года на маленьком таежном полуострове появились четыре вагона-теплушки—пионерный отряд строительного-монтажного поезда, призванный обеспечить строительство подъездных путей и развитие станции Коршуниха—Ангарская, необходимых для освоения Коршунвостройского железорудного месторождения. Строителям предстояло выполнить около пяти миллионов кубометров земляных работ, уложить более 180 километров железнодорожных путей в условиях сложного горного рельефа, когда объем отдельных железнодорожных насыпей достигал невиданной цифры—до двух миллионов кубометров грунта на один километр пути. Необходимо было полностью реконструировать разъезд Коршуниха—Ангарская, превратить его в станцию первого разряда, способную отправлять

ежесуточно до 10—12 тысяч тонн концентрата.

Сегодня более 85 процентов этих работ завершено, и строители-железнодорожники с гордостью могут сказать, что в Коршунвостройском концентрате есть доля и их труда. С начала строительства работает в коллективе СМП-Анатолий Хлестко. Бывший путейец второго разряда получил за эти годы специальность машиниста железнодорожной дрезины с краном, закончил школу рабочей молодежи. Он награжден орденом «Знак почета».

Немного по-другому сложилась судьба Владимира Максудова, высадившегося также в первом десанте. В 1959 году по путевке СМП он был направлен на учебу в Хабаровский институт железнодорожного транспорта. А сегодня инженер Максудов возводит на Коршунихе жилые дома для железнодорожников.

Бригадиром укладчиков стал Анатолий Трофимов, классным электрогазосварщиком—Иван Савенков. Здесь набрались опыта производители работ, бывшие выпускники Хабаровского института А. М. Калита и В. П. Пермин. С 1958 года не выпускают из рук баранку автосамосвалов шоферы-ветераны Василий Рогачев, награжденный медалью «За трудо-

вую доблесть», и Михаил Андреев. А прославленный бульдозерист—гвардеец СМП-289 Г. Н. Шамраев все так же высоко держит свою марку, как и девять лет назад. У него тоже хорошая память о работе на Коршунихе—именные часы, врученные по приказу управления транспортного строительства.

Можно называть еще десятки имен наших ветеранов, но рамки газетной заметки ограничены. И все же особо следует отметить наших девушек—рабочих путей, штукатуров, маляров. Они работают, учатся и создают семейный уют дома.

Наш коллектив до конца пятилетки загружен работой на Коршунихе. В перспективе у нас не только окончание отвала № 1, уступов 465, 495 породной стороны, но и строительство путей на западном отроге карьера, вынос участка железной дороги Тайшет—Лена с рудного тела, строительство безударного обхода, реконструкция в связи со строительством Усть-Илимской ГЭС станции Затопляемой, подходов к мосту через реку Илим и многое другое, связанное с укреплением и дальнейшим развитием железнодорожного транспорта в нашем районе.

А. ГОЛИКОВ,
начальник СМП-289.

ДЕСЯТЬ ТРУДОВЫХ ЛЕТ

С августа 1957 года стал создаваться Коршунвострой. Началась строительная героика. Не было даже автомобильной связи с основными магистралями района. Грунтовые дороги, соединяющие Коршуниху с Хребтовой и Шестаково, практически не приспособлены не только для проезда автомобилей, но и для гужевого движения. В воздухе тучами висел гнус, к ногам крепко приставала липучая глина. Лишь речка Коршуниха несла свою чистую, прохладную воду и как-то освежающе действовала на человека.

Каждая новостройка начинается с создания коллектива.

Много протекло за 10 лет воды в речке, много побывало здесь людей. Среди них немало смелых и мужественных, которые пришли сюда с первого дня строить и жить—и строят и живут до настоящего времени. Среди них С. А. Пушмин—машинист добрилки участка механизации, В. Т. Проклов—плотник СМУ-2, Н. И. Машнов—плотник Жилстрой,

В. И. Гусева—зам. главного бухгалтера, А. С. Романова—старший прораб-геодезист, Г. В. Цапова—зам. начальника производственно-планового отдела, Н. Д. Толмачева—маляр Жилстрой.

В начальный период заказчиком и подрядчиком строительства Коршунвостройского ГОКа были Иркутский совнархоз, управление капитального строительства которого создало Коршунвостройское СМУ. Первым начальником СМУ стал М. Ф. Ковтун.

В сентябре 1957 года родилась партийная организация, состоящая из 15 коммунистов. Первым секретарем избран начальник автотранспорта В. Ф. Короленко. Через два месяца появилась комсомольская организация, которую возглавил мастер каменного карьера Г. А. Шеголев. В этот же период образована и профсоюзная организация. Первым председателем ее избран В. Федюк.

Управление Коршунвостройского СМУ разместилось в двух домиках-зимовьюшках. Они, кстати, сохрани-

лись и до настоящего времени. В одном из них расположен магазин скобяных изделий, а в другом—штаб военизированной команды.

Вся тяговая мощь СМУ равнялась пяти лошадям. Был и один трактор, арендованный у дорожно-эксплуатационного участка. В распоряжении СМУ имелась дрезина «Пионерка», на которой по служебным делам ездили до ст. Илим (в Шестаково).

В сентябре-ноябре 1957 года в Братскгэсстрое было арендовано 5 самосвалов «ЗИЛ-585» и 5 бортовых машин Урал «ЗИС-355». Рабочих было всего 14 человек. В октябре и ноябре их стало уже 57 человек, в подавляющем большинстве это были коммунисты.

Люди жили в поселке геологов—в Старой Коршунихе, где было несколько десятков домиков и палаток, небольшая мехмастерская, передвижная электростанция, примитивная хлебопекарня и небольшой клуб, который в шутку и всерьез называли «драмсараям».

Первым брусчатый сооружением стало здание управления строительства. Оно разобрано в прошлом месяце этого года. При всем старании и мужестве молодого формирующегося коллектива намеченные строительные работы разворачивались медленно. Требовалось в сжатые сроки создать сильную строительную организацию.

По предложению областного комитета КПСС с 1 января 1958 года строительство было поручено ныне ордена Ленина специализированному управлению Братскгэсстрой, которое на базе Коршунвостройского СМУ создало управление строительства Коршунвостройского ГОКа. С этого времени работы стали разворачиваться более интенсивно. Ежедневно на объекты выходили 109 человек. В июле—около 900.

В феврале на стройку прибыл первый экскаватор. Он принял участие в отсыпке первой автомобильной дороги от поселка Ста-

рая Коршуниха до управления строительства.

В начале февраля 1958 года у Коршунвострой появился первый субподрядчик—СМП-289 (нач. поезда А. С. Голиков), который приступил к развитию железнодорожной станции Коршуниха—Ангарская. Коллектив поезда расширил станцию с двух путей до семи.

В начале 1958 года в Коршунвострой стали приезжать первые патриоты по партийным и комсомольским путевкам. Началось строительство Южного палаточного городка (в районе существующего сейчас общежития № 1). Не хватало инструмента, даже лопат. Столовая размещалась сначала в палатке, окруженной непроходимой грязью. Воду брали прямо из речки и возили машиной в сопровождении трактора. Часто не хватало хлеба, поскольку доставка его производилась передвижной вагон-лавкой. Пищевой рацион состоял из сушеной и консервированной продукции. Зимой стояли трескучие морозы, люди в минуты отдыха окружали костры, а вечерами—печурки и вели теплые душевные разговоры. Ино-

ПОЕЗД ИДЕТ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

Минуло всего лишь полтора года, как мы пришли на илимскую землю, высадив первый десант на таежной реке Игирма. Сейчас можно уже зримо определить плоды нашего труда. Построена новая Игирма. Это вообще-то не совсем верно. Поселок еще строится и вокруг уже возникают его спутники — поселочки кубанских, ярских, нижеилимских лесозаготовителей.

Новая Игирма явилась плацдармом в выполнении целевых задач по строительству ветки на Усть-Илим. Ратным трудом нашего коллектива очищено из-под леса более 50 километров тайги, сделаны почти все искусственные сооружения от будущей станции Баларихта до Игирмы. А передовые отряды строителей трудятся уж на перегоне Игирма—Рудногорск.

На 140 километре трассы в феврале этого года высажен десант. Задача его очень важна. Он подготовит условия для нового броска к Усть-Илиму. В ближайшее время Тушамы станут наравне с Новой Игирмой вторым форпостом строителей.

На всей строительной площадке дороги трудятся отважные парни и девчата. Врубаясь в тайгу, они показывают образцы самоотверженного тру-

да. В канун нашего праздника хочется отметить тех, кто своей работой, активными действиями в жизни коллектива сыскал почет и уважение в поезде.

Тамара Барсукова. Девчонка, прошедшая школу жизни на Абакан—Тайшете, по праву считается патриотом в строительстве новой дороги.

Коля Кузьменков. Сколько он своей бензопилой «Дружба» свалил деревьев? Об этом не знает никто. Зато знают другое. Там, где поработал Коля, все сделано на совесть. Это же можно сказать и о Саше Лапшине, Владимире Мышкине.

С первого колышка на Игирме трудится Катя Горбатенко. Скромная, но красивая ее профессия — маляр. Катя приносит радость в каждую новую квартиру, где ей пришлось поработать.

Хочется от всей души поздравить с праздником наших «блокадников» — тушамцев М. Котову, Е. Хиору, Д. Барабаш и других. Их жизнь на далеком «пяточке» является для всего коллектива нашего поезда лучшим примером.

В. УДОВИЧЕНКО,

секретарь комитета
ВЛКСМ СМП-266.

ВСЕСОЮЗНАЯ УДАРНАЯ КОМСОМОЛЬСКАЯ СТРОЙКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ХРЕБТОВАЯ—УСТЬ-ИЛИМСКАЯ

ОСНОВНЫЕ ВИДЫ РАБОТ:

1. Расчистка просеки — 2626 гектаров.
2. Строительство автодороги — 196 километров.
3. Земляные работы по автодороге — один миллион 350 тысяч кубометров.
4. Земляные работы по главному и станционным путям — 18 миллионов 714 тысяч кубометров.
5. В 212 мелких искусственных сооружений — уложить 38 тысяч 793 кубометра бетона.
6. По верхнему строению пути:
 - а) укладка главного пути — 213,9 километра;
 - б) укладка станционных путей — 18 километров;
 - в) укладка стрелочных переводов — 53 комплекта;
 - д) балластировка гравийным балластом — 376 тысяч кубометров;
 - е) балластировка щебенкой — 22 тысячи кубометров.
7. Строительство магистральной линии связи — 209 километров.
8. Строительство линии энергоснабжения (ЛЭП-10 кв) — 225 километров.

КАК ИДЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ЭТОЙ ЛИНИИ?

Наши коллективы, — рассказывает начальник производственного отдела Ангарстроя Н. П. Сорокин, — ведущее строительство новой железнодорожной линии, взяли в честь 50-летия Советской власти повышенные обязательства — уложить рельсы силами СМП-158-го и 266-го от Хребтовой до Новой Игирмы (70 километров).

Коллективы 158-го (Хребтовая), 266-го (Новая Игирма) и 219-го (Усть-Илимская) строительного-монтажных поездов производственные планы собственными силами выполняют. От Хребтовой до Игирмы сделано в основном все (за исключением двух) искусственные сооружения. Значительно сокращен разрыв между укладкой и балластировкой путей. В настоящее время ежедневно поступает на трассу от 800 до 1000 кубометров балласта. Это позволяет строителям наращивать темпы балластировки и укладки путей. Наши коллективы прилагают усилия к тому, чтобы в конце августа — начале сентября открыть рабочее движение поездов от Хребтовой до разъезда Начальный.

Нас, руководителей Ангарстроя, — говорит Николай Петрович, — беспокоит значительное отставание работ, которые ведутся подразделениями Сибстроймеханизации. За семь месяцев текущего года они недовыполнили работ на сумму 700 тысяч рублей. Это привело к тому, что при плане 40 километров коллектив 158-го поезда проложил рельсы только на расстоянии 16 километров, а СМП-266 вообще не имеет возможности вести укладку путей.

К пояснениям Николая Петровича о выполнении основных целевых задач на строительстве железнодорожной линии Хребтовая—Усть-Илимская следует добавить, что представители заказчика (управления Восточно-Сибирской железной дороги) до сих пор не решили вопроса о выдаче



в производство проектно-сметной документации на строительство жилья, школ, детских, других культурно-бытовых объектов и вокзалов на станциях, разъездах новой линии. Поэтому строители не приступили к возведению даже жилья в постоянных поселках, не говоря о других объектах.

Как будут жить и обслуживать железнодорожники ВСЖД новую линию, когда по ней хлынут грузы на Усть-Илимскую ГЭС и поток древесины на Тайшет—Ленскую магистраль? — над этой загадкой-шарадой не менее пяти лет «думают» в управлении дороги. Долго, туго думают!

И. ИЛИМСКИЙ.



Бригада Д. И. Устинова занята на строительстве спортивного зала. Скоро каменщиков сменят сантехники. А пока растут стены.

На снимке: начальник сантехников В. Кузин (справа) и бригадир каменщиков Д. И. Устинов. Текст и фото А. Гончарова.

да шли и жаркие споры о прошлом, настоящем и будущем, променялись нытики, подбадривались слабые.

В марте-апреле 1958 года на строительстве Южного палаточного городка была создана первая комсомольско-молодежная бригада, возглавляемая Н. Е. Трифановым.

Из двух палаток построили в нерабочее время клуб. 13 апреля 1958 года состоялось его открытие, на которое собрались все строители.

После палаточного городка стали возводить хлебопекарню и котельную № 1. После работы ежедневно строители и механизаторы шли на сборку щитовых домов по переулку Донскому и Камскому — сами строили и сами между собой распределяли квартиры.

С семьями на стройку не принимали. Коллектив в основном состоял из мужчин. Девчат-строителей было всего 15. Они жили в одной палатке. Весь ОРС был представлен 8 девчатами.

В щитовых домах разместились гостиница и магазин. Школа на-

ходилась в бывшей конторе СМП-289 по ул. Невской. Это помещение не могло вместить всех детей. Встал вопрос об ускоренном строительстве школы. И она была возведена за 50 дней (ныне школа рабочей молодежи). Объединенная бригада в количестве 50 человек работала по 10 часов в сутки. Руководили строительством Л. Демтюк и Г. Эпов. Строителям помогали старшеклассники и учителя, среди которых была Э. С. Рубина — ныне директор ШРМ. Это было в 1958 году.

Летом того года, в День молодежи организовано первое массовое гулянье. Место для отдыха выбрали в кустарнике, у слияния рек Коршуниха и Рассоха, где сейчас расположена база оборудования ГОКа. Там в то время стояло зимовье охотников.

Погрузили в машину буфет. Подъехали, а навстречу им — медведь. Не хотелось ему уступить свои владения людям. Пришлось бежать в Старую Коршуниху за ружьем. Но не дождался Мишка жакана, понял силу человека — скрылся в кустах.

В 1958 году был построен в основном в нерабочее время клуб

на 150 мест. Назвали его «Рудник». В день открытия клуба дан первый концерт художественной самодеятельности.

Возле клуба появилась небольшая детская площадка. Дети получали одноразовое питание. Эта площадка существовала до конца лета 1958 года (до сдачи в эксплуатацию детского сада № 1 (сейчас детский № 1)).

Первый рубленый из бруса дом Железногорска — здание бывшей поликлиники (сейчас санэпидстанция). В день сдачи у этого дома собралось много строителей и не меньше корреспондентов, торопившихся запечатлеть первый дом будущего города.

В сентябре 1958 года Коршунострой имел 3 экскаватора, один из них впервые перешел на левый берег Рассохи на строительство промышленной базы. В декабре начались работы на площадке ТЭЦ.

В конце 1959 года наша стройка была объявлена Всесоюзной ударной комсомольской.

Весной 1959 года к домам 16—19 I квартала начали прокладываться первые подземные коммуникации, а летом 1960 года — появилась первая бетонная дорога в первом квартале.

В начале весны 1959 года начались работы на промплощадке, а весной 1960 года — на строительной площадке фабрики.

С тех пор прошло пять лет. Обогащенная фабрика дала первый концентрат, а 30 марта юбилейного года она введена на полную мощность.

Работает ТЭЦ производительностью 225 тн/час пара с двумя турбинами.

Построен город. Три школы на 1930 мест; 13 детских учреждений на 1453 места, Дом культуры, широкоэкранный кинотеатр, 11 магазинов, столовые на 652 посадочных места, молокозавод, больничный комплекс — один из крупнейших в области и много других объектов.

За истекший период уложен 141 километр железнодорожных пу-

тей, из них 25 электрифицировано. На строительстве выросли квалифицированные кадры рабочих и инженерно-технических работников. Подготовлено около 10 тысяч новых специалистов различных профессий.

За особо выдающиеся успехи в строительстве города и Коршунновского горнообогатительного комбината Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 октября 1966 года сто строителей награждены орденами и медалями.

Готовясь к Дню строителя, десятилетнему юбилею Коршунновстроя и 50-летию Великого Октября, наш коллектив строителей и монтажников принял социалистические обязательства по достойной встрече этих праздников и полон решимости выполнить программу строительства 1967 года по всем показателям.

Г. ПУЛЯВСКИЙ,
секретарь парткома
Коршунновстроя.

ОДНА ИЗ 430 СМЕН



Новая «железка» как бы нехотя все дальше и дальше уходит от Тайшет—Ленской магистрали.

В начале своего пути почти три километра две «сестры» идут рядом. Но вот «младшая» круто поворачивает на север и, утоная в глухой тайге, скрывается из виду.

Новая железнодорожная трасса идет к Усть-Илиму.

Стартовая площадка ее — станция Хребтовая — все эти предпраздничные дни напоминала большую кузницу. На звеносборочной базе готовится «тело дороги» — звенья.

— Думаем к Дню строителя быть на разъезде Начальный, — сказал начальник СМП-158 Геннадий Сорокиков. — Но тайга нехотя уступает места для новой магистрали. Она все чаще и чаще показывает свой суровый характер. Особенно нам мешают дожди и скальный грунт.

Здесь на трассе мне однажды рассказали об одном паренке, который по комсомольской путевке приехал на стройку из Одессы. Наутро он явился в штаб и категорично заявил Диме Давыдову:

— Увольняйте.

— В чем дело?

— Как в чем? Обманули меня в обкоме, сказали, что здесь настоящая тайга, — и паренек положил на стол энциклопедию, раскрытую на слове «тайга».

— Сегодня прошел по так называемой «тайге» почти десять километров. И никаких трудностей не ощущаю. А я

хочу работать там, где действительно трудно.

Здесь, где сейчас уже лежат рельсы, тоже была тайга. Но парни и девчата разрубили ее, пробрили окно сквозь вековую глухомань. А началось все в обычный январский день прошлого года.

— Высадились мы на третьем километре, — рассказывает бывший мастер СМП-289 Валерий Пальченко. — Глубокий снег был. Долго искали пикет. Нашли. Срубил первое дерево. Упало оно вершиной на север...

Через несколько дней мимо десантников Пальченко прошли бульдозеры пробивать зимник до речки Игирма. За рычагами одного из них сидел Илья Жиров.



Сейчас он повторяет этот путь с той лишь разницей, что ни автомобильная, а железная дорога ложится за ним.

— Илья! Глуши мотор! В тайгу! Взрыв будет, — говорит мастер Юрий Криц и бежит дальше.

Рокот моторов на шестнадцатом километре замер. Тишина. Лев Галаев крутит ручку зуммера. Взрыв. Не успел разойтись дым, как экскаватор Владимира Палакина вынимает вздыбленную землю из будущего откоса.

Через несколько часов здесь лягут рельсы. Их уже подвезли. Машинист путеукладчика Алексей Солдатенков и его помощник Петр Норонович пока сидят около костра, беседуют:

— Вот как ты, Алексей, думаешь: за сколько смен мы можем дойти до Усть-Илима. А?

— Надо Ибрая спросить. Ибрай Талипов, бригадир путеукладчиков, молчит, мнет свои шершавые руки.

— Ну, как ты думаешь?

Бригадир встал:

— Пошли. Укладывать пора. А смен надо около 430. Подсчитал я еще давно, при первом километре.



Загудел мотор тягача. Железнодорожное звено повисло в воздухе и стало медленно опускаться на ровную площадку насыпи. Есть еще 12,5 метра новой дороги в Илимской тайге.

П. ЛОСЕВ.

Фото А. Гончарова.

ИЛИМ — АНГАРА — ЕНИСЕЙ

По такому маршруту отплыли 8 августа двое энтузиастов из г. Железногорска. Это старший инженер отдела техники безопасности Жилстроя Д. Популовский и машинист дробилки обогатительной фабрики Коршуновского ГОКа И. Обмелюхин.

Все лето стучали топоры, летели стружки из-под рубанка, шла постройка «корабля». Весь от клотика до килля сделан своими руками. Коршуновстрой помог деньгами — купил стационарный мотор. И вот последние испытания. Лодка грузится в кузов «МАЗа». Последние рукопожатия, и город остается позади. Впереди Илимск. Здесь предстоит начать нелегкий путь. Впереди Илим, Ангара, могучий Енисей.

Я интересуюсь у Д. Популовского, какова цель путешествия, маршрут, сколько займет времени. «Ну что я могу ответить, — сказал он, — посвящаем мы его славному юбилею Советской власти. По дороге будем проводить лекции, беседы, знакомиться с людьми, с природой. Побываем на Усть-Илиме, в Дивногорске, на Красноярской ГЭС. До Енисея нам придется пройти более 1000 километров. Конечная цель — Шушенская ГЭС. Там мы погрузимся на поезд и — домой. Думаю, через месяц будем дома». Ну что ж, как говорят мореплаватели: чистой воды под килем.



На снимке: Последняя сверка маршрута. Д. Популовский (слева) и И. Обмелюхин.

Фото А. Неизвестного.

ДВА ОБЫКНОВЕННЫХ ДНЯ

Нашей стройке исполнилось десять лет.

Многие строители, которые закладывали первые фундаменты, разъехались на другие стройки, а память о них осталась в моем дневнике. На днях я заглянул в него...

15 августа 1957 года.

...Только что пришел первый трактор на стройку. Вся Коршуниха высыпала из палаток, человек этак сорок. Молоденький тракторист сделал серьезное лицо и двигает рычагами. Как будто никого и нет рядом. Важный. Люди проводили его глазами и снова в палатки. Мошк заедает. А в воскресенье кому хочется кормить каких-то там насекомых.

Минут через десять парень влетает в командирскую палатку. Глаза из голубых черными стали. Запыхался здорово.

— Не буду я так работать... Все! Хватит! Расчет! Садитесь... и сами работайте!

— Да ты расскажи толком, что случилось.

— Я еще жить хочу... Дайте мне охранника... Еду на тракторе, а там зверюга.

Ребята хватают ружья и в тайгу. Одни следы остались, медвежьи.

Это, пожалуй, был первый знаменательный случай на стройке.

18 октября 1957 года.

Все узнали еще утром, что Дуська женится на девчонке со станции Затоплямая. На стройке-то ни одной нет. А что за стройка? Три палатки. Вокзал-домик. И контора из старого зимовья. Так вот этот Дуська, а по паспорту Дарий, тоже Дусю привез, высокую, грузную, туготелую, щеки будто маслом смазаны. Настоящая сибирская красавица.

Идет Дуська рядом с девчонкой, махонький такой. Ребята выстроились в шеренгу и глядят на молодоженов. Идут к самому широкому пню, ставшему потом

знаменитостью. Сотни парней и девочек приезжали на стройку и никто не миновал пня. На нем завтракали, поднимали первые тосты за встречу со стройкой. Вокруг него танцевали, произносили речи ораторы, к нему приходили влюбленные.

Начальник стройки поздравил молодоженов:

— Жаль, что нельзя официально зарегистрировать первую свадьбу, первых молодоженов. Считайте, что первые.

— Ура, Дуси в квадрате! — крикнул кто-то.

Вручили подарки. И невеста, никто не ожидал, вскрикнула и ладонью размазала слезы по лицу.

— От коллектива строителей подарок вам — построить отдельную палатку...

Много потом свадеб было. Не сосчитать. И официальные, когда сельсовет образовался. Но эту свадьбу, двух Дусь считают строители все-таки самой первой.

Ю. СТРЕЛОВ.

12 АВГУСТА. ТРАДИЦИОННЫЙ КРОСС СТРОИТЕЛЕЙ

I этап. Центральная трибуна стадиона — дом № 24 — 175 метров (женщины).

II этап. Дом № 24 — баня — 430 метров (мужчины).

III этап. Баня-магазин «Рыба-мясо» — 320 метров (мужчины).

IV этап. Магазин «Рыба-мясо» — управление Коршуновстроя — 320 метров (мужчины).

V этап. Управление Коршуновстроя — до ворот стадиона — 380 метров (мужчины).

VI этап. От ворот стадиона — круг по стадиону — финиш — 200 метров (женщины).

Зам. редактора С. П. ПУГАВКО.