

К ПОБЕДЕ КОММУНИЗМА

Орган Сургутского горкома КПСС, городского, районного Советов народных депутатов Тюменской области

Газета выходит с 23 октября 1984 года

★ № 187 (5385) ★

Среда, 24 сентября 1980 года

★ Цена 2 коп.

З И М А НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Зима — наиболее трудный период работы железнодорожного транспорта. В Сургуте он осложняется еще и повышенным грузооборотом: ожируются дела у геологов, строителей газопроводов и автодорог, много грузов адресовано на объекты жилья и социальности. От железнодорожников требуется максимум выдержки, подготовленности и предприимчивости, чтобы обеспечить бесперебойные перевозки в условиях предстоящей зимы.

Особое внимание нужно уделить сейчас подготовке предприятий и подразделений, которые непосредственно связаны с перевозочным процессом. Ведь далеко не все сделано для зимней работы важных объектов железнодорожного хозяйства.

Роль сортировочной горки в Сургуте трудно переоценить. Формирование вагонов группами для станций и грузополучателей позволяет уменьшить маневровую работу, и в конечном итоге сократить время переработки вагонов, повысить значительные порученные ресурсы.

Но приходится констатировать тот факт, что к работе в зимних условиях горка не готова. Принаком начальника отделения предусматривалось до первого октября перенести багмакообрабатыватели, чтобы удлинить тормозной путь вагонов, и тем самым предотвратить их съезжание, но Сургутская дистанция пути к работам все еще не приступила.

До 15 сентября требовалось усилить освещение горки. Здесь приказ не выполняли уже работники участка энергоснабжения. Нерасторопность проявляют и руководители станции. До сих пор не сделаны подставки для багмаков, нет ящиков для сухого песка, графитной смазки и битума, которые необходимы для корректировки торможения в морозы или гололед.

Во время метелей и снегопадов ухудшается работа стрелок. Еще в прошлом году после подключения станции Сур-

гут к системе автоблокировки и стрелочной централизации, начался разговор о воздушной стрелке. Остаток зимы обошлись метлами, а летом началось строительство воздушной магистрали и компрессорных установок.

Не будем пока выяснять, кто повинен в затяжном характере этого строительства. Еще есть время воздушную магистраль довести до рабочего состояния. К этому должны стремиться и строители СМП-330, которые ведут монтаж, и дирекция строящегося железнодорожного линия, занимающаяся поставкой оборудования, да и сами железнодорожники могли бы проявить к своим делам более живой интерес.

Во многих железнодорожных предприятиях недостаточно внимания уделяли укомплектованию штата работниками ведущих профессий. Но особенно остро этот вопрос стоит в железнодорожном хозяйстве промышленных предприятий города. Здесь многие, связанные с железнодорожной техникой, вообще не имеют ни соответствующего образования, ни опыта работы. Вот почему подземные пути и механизмы находятся в запущенном состоянии. Об этом газета писала уже не один раз. Стоит добавить только, что Сургутское отделение железной дороги никому не отказывает в квалифицированной помощи.

Задачи предстоящей зимы требуют совместных усилий железнодорожников и грузополучателей. Ведь требуется не только перевезти груз, но и обеспечить его выгрузку и вывоз на объекты. Установлению более оживленных и гибких связей железной дороги и клиентов может помочь правильная организация соревнования, посвященного XXVI съезду КПСС. Разработка совместных социалистических обязательств, обсуждение их в коллективах станций и предприятий — хорошая основа для взаимопонимания.

С прибавкой к плану

Коллектив ПГДУ Фодорова-нефть досрочно выполнил годовой план по подготовке сырья высшей группы качества. При наладке 2,7 сс одно государство 2,9 миллиона тонн.

Веселый вклад в этот успех внесла смена инженера — технолога В. Е. Прошкина. Ударно работают здесь операторы Г. А. Пучкина, П. Т. Гобайко.

В управлении ведется третья установка по подготовке нефти мощностью 3,5 миллиона тонн сырья в год. Уже получены первые двадцать тысяч тонн высококачественной нефти, а к концу года ее будет сделано более миллиона тонн.

Л. ИВАНОВ,
наш спец. корр.

У сургутских энергостроителей

Каждый день вызывает все новые и новые имена правофланговых социалистического соревнования в честь XXVI съезда КПСС, на календаре у которых — одиннадцатая пятилетка.

В управлении Запсибэнергострой и монтаж опередили время и справились с пятью годовыми заданиями машинистов крана Г. И. Давыдов, электросварщик В. Г. Тищенко, штукатур Н. М. Артемьев, монтажники конструкции В. С. Карпов, А. Муфтахетдинов, А. Д. Чухов.

Ударно трудится на предсезонной вахте бригада турбинистов, возглавляемая А. М. Рукавичком. Она успешно ведет работы на монтаже турбогенератора двенадцатого энергоблока.

Ежемесячно выполнение заданий составляет 170—180 процентов. Работая по методу бригадного подряда, монтажники пришли к убеждению, что этот прогрессивный способ поможет успешно решать задачи, поставленные перед коллективом.

Встав на ударную вахту в честь XXVI съезда КПСС, коллектив монтажного участка треста Сибэнергомонтаж обязался произвести новую программу за девятый год десятилетия пятилетки вы-



полнить досрочно, к 22 декабря.

Решено, не сдвигая трудового наката, вступить в одиннадцатую пятилетку и задания первых двух месяцев завершить к дню открытия съезда партии.

Наш коллективный корреспондент многоотрасльная газета «Энергостроитель».

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА РСФСР

о награждении медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири» работников предприятий и организаций Министерства энергетики и электрификации СССР.

За активное участие в освоении и развитии нефтегазового комплекса Западной Сибири и достигнутые трудовые успехи награждать от имени Президиума Верховного Совета СССР медалью «ЗА ОСВОЕНИЕ НЕДР И РАЗВИТИЕ НЕФТЕГАЗОВОГО КОМПЛЕКСА ЗАПАДНОЙ СИБИРИ».

Адушкина Бориса Захаровича — слесаря монтажного управления Запсибэнергострой.

Аланьева Михаила Васильевича — начальника отдела треста Запсибэнергострой.

Вайдинова Бориса Михайловича — электромонтажника Сургутского управления монтажных работ треста Электроуралмонтаж.

Викбаева Асхата Рахматовича — старшего прораба Сургутского управления монтажных работ треста Электроуралмонтаж.

Васильева Ивана Леонтьевича — бригадира строительного управления Тюменского энергострой треста Запсибэнергострой.

Водяникова Тимофея Игнатьевича — электромонтера Сургутской ГРЭС.

Гареева Асхата Вилловича — электросварщика Сургутского управления монтажных работ треста Электроуралмонтаж.

Герасимов Александр Петрович — строительного управления производственно-технологической комплектации треста Запсибэнергострой.

Грекова Антона Ивановича — плиточника строительного управления Тюменского энергострой.

Губина Александра Степановича — трелевщика передвижной механизированной колонны по строительству Южно-Байкальского газопровода.

Леминкову Анну Петровну — электромонтерку Сургутского управления монтажных работ треста Электро-

уралмонтаж.

Демина Геннадия Федоровича — водителя автомобиля Сургутского транспортного контроля треста Запсибэнергострой.

Ероменко Николая Дмитриевича — начальника участка № 1 управления производственно-технологической комплектации треста Запсибэнергострой.

Кириллова Михаила Филипповича — бригадира строительного управления Сургутской ГРЭС.

Кобылина Валентина Николаевна — заместителя начальника цеха Сургутской ГРЭС.

Колосийца Николая Александровича — бригадира строительного управления Сургутской ГРЭС.

Копоневский Виктор Ильича — старшего машиниста энергоблока Сургутской ГРЭС.

Крестьянникову Галину Александровну — лаборанта Сургутской ГРЭС.

Лихачевского Владимира Ивановича — машиниста крана механизированной колонны № 14 треста Запсибэнергострой.

Моминова Алик — протика — бетонщика Сургутского газоперерабатывающего завода.

Пальню Степана Федосеевича — бригадира

строительного управления жилищного и культурно-бытового строительства треста Запсибэнергострой.

Пермикова Александра Ивановича — машиниста экскаватора управления Запсибэнергострой.

Попова Геннадия Романовича — бригадира механизированной колонны № 14 треста Запсибэнергострой.

Резникова Валентина Ивановна — машиниста транспортной горы треста Запсибэнергострой.

Рудина Ивана Александровича — машиниста бульдозера Сургутских электрических сетей.

Халтурин Анатолия Алексеевича — монтажника Западно-Сибирского монтажного управления Запсибэнергострой.

Шарафуллина Иркзата Габдрахмановича — электромонтера Сургутских электрических сетей.

Шепетикова Анатолия Николаевича — главного инженера треста Запсибэнергострой.

Председатель Президиума Верховного Совета РСФСР М. ЯСНОВ, Секретарь Президиума Верховного Совета РСФСР Х. НЕШКОВ.

Москва, 21 августа, 1980 г.

ГОРОД Сургут по сравнению с началом пятилетия значительно вырос, он занимает сегодня территорию около 300 квадратных километров, жилой фонд его составляет 1133 тысячи квадратных метров, население достигло почти 130 тысяч человек.

В комплексе мер, решаемых исполкомом городского совета по руководству народным хозяйством города, вопросы перевозок пассажиров занимают одно из ведущих мест. Городской транспорт имеет специфический режим работы, выходящий из общего производственного и бытового ритма жизни города.

Ввиду неравномерности спроса на него в разные периоды года, в разные недели, в разное время суток, он всегда должен работать по твердому взаимосвязанному графику. Основная задача городского пассажирского транспорта — обеспечить население средствами передвижения с учетом создания максимального удобства.

В городе 11 транспортных предприятий, занимающихся перевозкой пассажиров, имеют на своем балансе около 1000 автомобилей. Непосредственно на внутригородских маршрутах работают 149 автомобилей городского автопарка. Транспортного предприятия и около 180 мест в учреждении. Ежедневно по маршрутам города и пригорода транспортом перевозится более 170 тысяч пассажиров. Как видно из сказанного, цифра немалая.

В общем объеме транспортного обслуживания пассажирскими перевозками нашего города и района ведущее место занимает транспорт общего пользования, который представляет городской пассажирский автопарк, созданный одним из первых в 1965 году на базе небольшой автоколонны.

В настоящее время АТП располагает 196 автомобилями новейших марок типа ПАЗ и ЛАЗ-617, 70-ю таксомоторами, грузовым автопарком. Коллектив АТП постоянно сотрудничает с плановым и социальными органами, и сейчас не вызывает сомнения, что задание действующей пятилетки будет выполнено.

По итогам работы за первый квартал текущего года в республиканском социалистическом соревновании АТП присуждалось 2 место, а за первое полугодие — первое место в соревновании автокомбинатов области.

Своими успехами коллектив АТП обязан людям — труженикам: водителям, ремонтникам, среди которых известны имена — высококвалифицированные специалисты, чуждо и добросовестно ставшие свой труд общему делу.

В коллективе трудятся 141 ударник коммунистического труда, 10 бригад и 25 экипажей успешно выполняют свои социальные обязательства, а недавно они приняли новые социальные обязательства по достижению к 20-летию встречи XXVI съезда КПСС. В их числе водители автобусов тт. Певченко, Чистяков, Выговский, автомеханики Андрейев, Мешков, коадютеры Винниченко, Чумасова, Логачева и другие уже работают в счет четвертого кварта-

ла 1980 года. Водитель Виктор Васильевич Коношин вместе с командой из четырех областного управления, 28 присвоено звание «Лучший по профессии».

На предприятии внедрена новая система оплаты труда и материального поощрения водителей, ремонтников, ИТР и служащих, которая позволяет эффективно использовать трудовой аспект каждого труженика. Оно располагает необходимым оборудованием для ремонта кузовов автобусов, двигателей и других механизмов. Для контроля качества технического обслуживания создана группа ОТК, имеются закрытая стоянка площадью около 3000 квадратных метров и две открытые с подогревом в зимний период на 60 машино-мест.

С мая текущего года начался хвосторонний контроль на всех городских маршрутах, телефонизированы точки остановки на микрорайоне нефтяников, ДК «Строитель», аэропорт, маршрут № 4 продлен на летний период до реального

димо приложить максимум усилий, техническое творчество и инициативность, чтобы он стал основным оружием в борьбе за высокую культуру обслуживания пассажиров.

До сих пор не ликвидирована практика, когда сначала водитель получает путевой лист, выходит на маршрут, ставится отметка о времени выхода, и, кажется, что график открывается, но после этого автобус проверяется техническими службами, и перед тем, как выехать, он задерживается на час и более по техническим причинам, а то и снимается с маршрута. Результат такой работы — заполненные людьми в ожидании транспорта остановки. В то же время практика многих предприятий дает лучший опыт, когда путевой лист получает лишь экипаж, готовый работать на линии.

В городе имеется около 1000 ведомственных автобусов, занятых перевозкой вахт и бригад, а также работников предприятий. Конечно, в часы «пика»

с 9 тысяч единиц до 22, среднее расстояние перевозок увеличилось на 30 процентов. Такое положение дел потребовало от нас обратить особое внимание на строительство новых дорог и поддержание в нормальном техническом состоянии существующих автомагистралей.

В этом году вопрос о состоянии дорог рассматривался на заседаниях исполкома дважды, на заседаниях у председателя и его заместителей 7 раз, а в управлении коммунального хозяйства 8 раз. Начальник СДУ геологов т. Каминский на заседании строго предупредил, чтобы руководители приехали к административной ответственности. Однако т. Каминский должных выводов не сделал, и участок дороги, закрепленный за СДУ, находится в неудовлетворительном состоянии. И исполком вынужден сегодня принимать срочные меры по его ремонту.

На строительстве объектов жилья и соцкультбыта мы ежегодно осваива-



АРТЕРИ И ЖИЗНИ

(ИЗ ДОКЛАДА ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ГОРИСПОЛКОМА О. Д. МАРЧУКА НА III СЕССИИ ГОРОДСКОГО СОВЕТА НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ).

вокала.

Исполком поддержал многочисленные предложения горожан по организации служб доставки на дом предметов домашнего обихода, а результаты чего с 1979 года в городе организовано транспортно-экспедиционное обслуживание населения грузовыми автоперевозками.

Одним из серьезных вопросов, который находится в центре внимания предприятия, — это работа скамари, постоянная борьба за их сохранение и стабильность. Организацию через ДОСААФ подготовки и повышение квалификации водителей, предпроектный и послеоперационный медицинский контроль, работа общественного отдела кадров и административной комиссии позволила значительно сократить количество нарушений трудовой и транспортной дисциплины, увеличить выход автобусов на 2,4 процента, повысить регулярность движения на 1,5 процента и достигнуть 94,1 процента. Благодаря этому интервал движения на автобусных маршрутах сократился с 10 минут до восьми.

Показатель регулярности движения — 8 минут — достаточно высок, но это средний по всему предприятию. Если взять первую колонну, развозящую только на внутригородских маршрутах, то он значительно ниже, особенно в осенне-зимний период, когда неблагоприятные дорожные условия на маршрутах.

Опыт, накопленный в процессе многолетней работы транспортных коллективов страны, наглядно подтверждает, что без высокой культуры производства на самом предприятии трудно, да и, пожалуй, невозможно добиться отличного, без жалоб и нареканий обслуживания населения автобусными перевозками.

И самым действенным, четким и работающим методом бригадный метод. Руководству АТП необ-

ходимо значительно помогать в перевозках пассажиров к местам следования и обратно. Исполком городского совета год назад принял решение о привлечении транспорта к перевозкам пассажиров в часы «пика», однако на сегодня, кроме УТТ-2, эти вопросы на предприятиях ведомственного транспорта никто вплотную не занимается. Издаваемые приказы на предприятиях не контролируются. Ни диспетчеры, ни водители на сегодняшний день не знают, что им делать при работе на городских магистралях. Автобусы не оборудованы ангарами, и очень трудно решить пассажиру, какой автобус ведомства должен следовать по необходимому ему маршруту.

Этим же решением исполкома для контроля за работой ведомственных автобусов на городских магистралях была организована межведомственная комиссия во главе с начальником АТП П. П. Агибаловым, а все водители работники коммунального управления горисполкома, Госавтоинспекция и других общественных организаций. Комиссия была предоставлена больше полномочий, вплоть до снятия автобусов с линии, наказания водителей и руководителей предприятий. Казалось бы, т. Агибалову только заслуживая уважения и работы с полной отдачей. Однако этого не случилось. Комиссия до настоящего времени так и не смогла выполнить решение исполкома городского совета.

ОЧЕНЬ серьезным фактором, тормозящим работу пассажирского транспорта в городе, является состояние автомобильных дорог. Протяженность автобусных маршрутов составляет 226 километров.

Только за четыре года у нас в городе переработано грузов на железнодорожном, речном, автомобильном транспорте увеличилось больше чем в два раза, автомобильный парк за этот период увеличился

ем наполовину, а перевезено 110 миллионов рублей, а на строительстве дорог 5 миллионов, этого явно недостаточно.

Строительство магистральных дорог в городе велось в 1975-1976 годах, в настоящее время еще в строительстве сетей. Если учесть, что плановые объемы по капитальным работам сегодня в городе только по строительству дорог равны программе подряда треста, то сразу становится ясным, какие получаются диспропорции между выделением средств на строительство дорог и их освоением.

Следует также отметить, что за последние пять лет не построили ни одного километра дороги энергетик, газетник, геолог, транспортные строители. Большие претензии мы имеем и к качеству изготовления плит и укладки полотна дорог.

Насколько важно, с одной стороны, увеличивать объемы строительства автодорог, настолько извора необходимость их правильной эксплуатации. Мы распределили все дороги за 22 ведомственных организаций, разработали мероприятия по их содержанию как в летнее, так и в зимние периоды.

Но только нефтяники располагают необходимыми службами эксплуатации дорог и инженерными сооружениями, да и то в незначительных пределах. Ежегодно весной мы соаем специализированный ремонтный участок, оснащенный его необходимым количеством транспорта и механизмов за счет ведомственных подразделений. Это дает нам возможность ремонтировать 13-18 километров автодорог, на которых прохаживают автобусные маршруты.

Капитальный ремонт дорог производится в основном тремя организациями — городским РСУ, управлением автомобильных дорог и ремонтно-строительным управлением Ремстройтреста объединения Сургутнефтегаз.

ПРОБЛЕМЫ СУРГУТА

Для обеспечения действенного контроля за содержанием дорог в технически исправном состоянии, правильной эксплуатации и своевременном, технологически правильном ремонте городу крайне необходимо иметь единую дорожно-эксплуатационную организацию. Такую организацию уже сейчас можно создать на базе городского ремонтно-строительного управления, которое в состоянии разместить на своей территории всю необходимую автодорожную технику и механизмы.

МЕЖДУГОРОДНИЕ пассажирские перевозки в нашем городе осуществляются тремя видами транспорта: авиацией, железной дорогой, водным. За пятилетие авиаторы перевезли 2000 тысяч человек, 172.800 тонн груза. Аэропорт имеет хорошее здание вокзала с полным комплектом пассажирских и служебных помещений. Привлекательная площадь позволяет разместить стоянку автобусов, таксомоторного парка, а также личного транспорта. Все это позволяет быстро и оперативно решать проблему отправки транзитных пассажиров.

Однако само здание по своим габаритам уже не соответствует постоянно растущему пассажиропотоку города. Не совсем четко работает и агентство Аэрофлота, особенно в летний период, когда большинство сургутян отправляется в отпуск. Отсутствуют также эффективные формы услуг, а также доставки билетов на дом и служба носильщиков в аэропорту. Существующая в аэропорту гостиница для пассажиров не работает в течение трех лет.

Медленно решаются и вопросы строительства в аэрогара, расширения перрона, удлинения взлетно-посадочной полосы, что давало бы возможность принимать большие самолеты.

Сургутское отделение

железной дороги сравнительно недавно занимается перевозкой пассажиров, да и самими перевозками вообще. Однако это уже сложившийся коллектив, хотя сравнительно небольшой. Но для существующего объема перевозок такого количества вполне достаточно.

Помещение, в котором размещается вокзал, аренное, непригодно, да и по своим эстетическим качествам не соответствует назначению. В залах ожидания тесно, грязно, отсутствует какая-либо информация и наглядная агитация. На вокзале нет комнат матери и ребенка, отдыха транзитных пассажиров, хотя они крайне необходимы. Отсутствуют на вокзале киоски «Союзпечать» и другие помещения.

Создавшееся положение по строительству вокзала в городе Сургуте должно стать объектом обсуждения в управлении Юмашстройпуть.

Связь города с населенными пунктами района в период навигации осуществляется службами пассажирских перевозок Сургутского речного порта, располагающего четырьмя судами. Пятилетний план по перевозке местным флотом был выполнен 20 августа этого года. За это время перевезено около 404 тысяч человек.

Администрацией на решение вопроса обеспечения пассажиров горячим питанием, не готовятся планы для детей в детской комнате, отсутствует торговля газетами, медикаментами и другими бытовыми вещами, необходимы пассажирам.

Мы хорошо знаем, что развитие города определяется не только экономическими, но и социальными факторами. И будем кооперировать ответственность наших работников, развивая их инициативу. Совет народных депутатов впереди будет делать все, чтобы в городе росли новые школы, училища, переезжали пассажиры. Всеми своими силами депутаты будут способствовать безупречному выполнению решений XXV съезда КПСС.

В ПРЕНИЯХ ВЫСТУПИЛИ:

Г. КОНДАКОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПОСТОЯННОЙ КОМИССИИ ПО ТРАНСПОРТУ И СВЯЗИ

Дальнейшее развитие города Сургута настоятельно требует резкого улучшения обслуживания населения пассажирскими перевозками.

Отсутствие необходимой базы не позволяет на сегодняшний день своевременно и качественно отремонтировать полнотный состав, обслужить и выпустить на линию максимальное количество автобусов. По этим причинам АТП не получает предлагаемых областными управлением 70 новых автобусов, так как их негде ставить, да и некогда садить на новые автобусы, не хватает водителей из-за отсутствия жилья.

Значительное улучшение работы пассажирского АТП невозможно без решения вопроса, не зависящих от автопредприятия.

Это прежде всего состояние автодорог, которые не отвечают требованиям пассажирских перевозок — узкая проезжая часть, провалы, плиты, шпильки и арматура, необорудованные освещением, площадки и павильоны. Проблему дорог и автобусного сообщения особенно остро испытывают на себе жители новых микрорайонов, в частности, двенадцатого. Да если учесть, что здесь не поставлено ни одного столба для освещения, станет понятно, почему люди обращаются в разные инстанции.

Ремонт и обустройство дорог проводится не на должном уровне, не все руководители со всей ответственностью относятся к этому вопросу.

До сих пор не установ-

лен светофор на перекрестке восьмого проезда, где постоянно скапливается большое количество техники. Провалы плит, ямы и выбоины на перекрестке улиц 30-летия Победы, Северная, на повороте с АТП.

Отделение железной дороги не желает приводить в порядок переезд в СМП-330. В плохом состоянии полотно на улице Рабочая, что не позволяет осуществлять автобусное движение по кольцу. Многие остановки не имеют заездных карманов, либо расположены на противоположных сторонах дорог и улиц, вопреки требованиям безопасности движения.

Сколько умения нужно проявить водителям, чтобы обеспечить безопасность и соблюдение графика дви-

жения. В этих пунктах в плохом состоянии находятся разворотные площадки, к тому же они постоянно бывают заняты грузом и ведомственным транспортом, к примеру: остановка около больницы, комплекса в НГДУ. А разворотная площадка у мостостроительного завода вообще отсутствует. Кроме того, требуется капитальный ремонт покрытия моста через Барсов ручей, дорога на мостостроительный завод не отвечает предъявляемым требованиям. Постоянная комиссия по транспорту, дорожному строительству и связи на своем заседании рассматривала вопрос о состоянии дорог в городе. К сожалению, кроме представителя производственного объединения Сургутнефтегаз, никто

не явился.

Большую помощь в разгрузке пассажирских перевозок мог бы оказать ведомственный транспорт. Ведь многие ежедневно бывают свидетелями того, как мимо остановок проходят ведомственные автобусы разных марок, и лишь единицы останавливаются, чтобы подвезти людей по популярному маршруту. Многие в этом вопросе могли бы решать работники ГАИ.

Из-за отсутствия прямых беспробойных каналов связи в городе не внедряется наиболее современный метод контроля за работой автобусов с применением системы «Дискон». Развитие транспорта в городе и строительство дорог отстает от темпов строительства жилья.

Г. ХРЕБКО, ЭЛЕКТРОМЕХАНИК УЗЛА СВЯЗИ

В течение суток на железнодорожную станцию Сургут прибывают поезда из Свердловска, Тюмени, Куты, Язы, Ноябрьска, и в эти же пункты отправляются. Билетные кассы с 5 до 7 час. ведут продажу билетов на поезд № 141, отправляющийся в 6.50, и только с 7 начинают продавать на другие поезда, хотя многие пассажиры желают приобрести билеты до 7 и сэкономить время. Кассирши-то не очень загружены и оформляют билеты на другие поезда могли бы.

Помещение железнодорожного вокзала временное, непригодное к малому помещению. В здании душно, потому что нет вентиляции. Необходимо как можно быстрее построить железнодорожный вокзал с комнатой матери и ребенка, парикмахерской, медпунктом и так далее. Ведь вокзал, как известно, «визитная карточка» города. Необходимо благоустроить прилегающую площадь и свой поселок.

Не менее важная задача стоит и перед комитетом АТП. Хотелось бы скорейшего решения вопроса движения автобусов так, чтобы с привокзальной площади мы, пассажиры, могли своевременно выехать в город. МО-29, Белый Яр, Юность, чтобы увеличить количество рейсов в период прибытия поездов. Пассажиров выводит много, и один автобус сразу увезти всех не может. Многие отправляются с железнодорожной станции после трехчасового ожидания. Неплохо бы работникам АТП на заездных стенках автобусов оформить номера маршрутов. На остановку «Большинный комплекс» прибывают автобусы № 1, 2, 101, 102, 103, а соответственно пассажиры делают пересадку на этой остановке из одного в другой, при этом каждому нужно зайти посмотреть в лобовое стекло автобуса и только тогда садиться.

Д. СЛЕПОВ, НАЧАЛЬНИК ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Ежегодно наш город пополняется транспортом на 18—20 процентов, дорожная же сеть увеличивается за последние 5 лет на 37 километров и составляет в настоящее время 68,2 километра с твердым покрытием. На каждую единицу транспорта приходится по 30 метров дороги.

80 процентов от общего количества составляют большегрузные автомашины, которые используются частично. Если в объединении Сургутнефтегаз и тресте Сургуттрубопроводстрой 70 процентов автомашин занято перевозкой тяжеловесных грузов, то остальными ведомствами они эксплуатируются наполовину.

Существенную роль в обеспечении безопасности движения играет содержание дорог. Решением горисполкома № 12 за 1979 год участки автомобильных дорог по их ремонту и эксплуатации закреплены за отдельными предприятиями и организациями.

Если РСУ объединения Сургутнефтегаз в какой-то мере следит за состоянием магистралей, тротуаров и занимается их ремонтом, то такие предприятия, как СУ-489, репорт, трест Спецнефтегазстрой, трест Сургутнефтепромстрой, Сургуттрубопроводстрой, СДУ Глав-

тукменгеология, ремонт не занимаются, на предписания коммунальных органов в ГАИ не реагируют, чем способствуют возникновению дорожно-транспортных происшествий по причине плохих дорожных условий.

Многие автобусные остановки не имеют заездных карманов, их расположение не отвечает требованиям безопасности, не имеют смещения в противоположных направлениях.

Решением горисполкома от 29 сентября 1979 года запрещены движения грузового транспорта по центральным улицам города, в соответствии с которым «расставлены» дорожные знаки, но данное решение до сих пор не выполнено из-за отсутствия специализированного АТП по обслуживанию объектов соцкультбыта и торговых точек.

Отсутствие подъездных путей и строящихся объектов приводит к тому, что подвоз стройматериалов осуществляется через жилые микрорайоны, вследствие чего разрушаются проезжая часть имеющихся дорог, тротуары, зеленые насаждения.

По предприятиям созданы специализированные дружины, насчитывающие 480 общественных автоинспекторов. Благодаря этому организован

крутосуеточная работа двух постов, по утвержденному горисполкомом графику ежедневно в вечернее время выходят для работы на линии 3—4 дружины.

Допускают частые случаи выезда на дежурство дружины автобазы авиационной, № 4, 8, 10, Спецгидрострой, нефтепроводного управления, КАВТА, дирекции ГРЭС, треста Сургутнефтегострой, УТТ-3.

За истекшие восемь месяцев 1980 года на улицах города было допущено 56 дорожно-транспортных происшествий, при которых 18 человек погибли и 59 получили различные травмы. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года происшествий возросли почти наполовину.

При острой нехватке водителей кадров в целом ряде предприятий города за указанный период времени было задержано и лишено водительских прав за управление транспортом в нетрезвом состоянии 740 человек.

Однако, как установлено, часть водителей, не сдавших удостоверения, продолжают работать шоферами по прежнему месту. Это относится к автобазе № 5 Сибжилстроя, МК-102, автобазе № 4 автоводного треста, КАВТ, УМР-2.

В последний летний период прав водителя Каликина назначили механиком, в КАВТ — даже инженером безопасности движения.

А. ХАРЧЕНКО, ИНЖЕНЕР ПО МЕХКОЛОННЫ № 37

За состояние городских дорог у нас отвечают 22 организации различных ведомств, за которыми по решению исполкома закреплены определенные участки. Оказывается, что отсюда-то и вытекают все наши беды. Правда, многие руководители добросовестно относятся к своим обязанностям по части содержания дорог и технически исправному состоянию.

Это Л. П. Макаевский из управления автомобильных дорог, Р. Ф. Марченко из объединения автобаз, в частности, как Ж. Л. Алаушенко из управления механизации объединения и Я. Снобжистов, руководители ремонтно-строительного треста объединения Сургутнефтегаз. Им не надо напоминать в дни плохой погоды, что срочно необходимо мобилизовать технику и людей на дороги, чтобы не допустить угрожающих движению ситуаций. Им не надо также напоминать, что следует заменять плиту или срезать арматуру, торча-

щую на нее. Они это сами видят. В своевременно принимают соответствующие меры.

Но противоядием являются также организации, как репорт, СДУ геологов, автобазы № 5 и автобазы № 10.

В санитарном состоянии находится большинство павильонов. Многие из них протекают, но большинство не указывают. Легко остановить павильон, как правило, не освещен. Стены оклеены различными объявлениями и надписями. Наша комиссия от имени многообластных избирателей просит соответствующие органы и организации: ГАИ, городские АТП, жилищно-коммунальные службы города взять под повсеместный контроль этот участок работ. Одновременно мы просим Госавтоинспекцию навести должный порядок на дорожных перекрестках, особенно со светофорами. Разработайте, наконец, какую-то определенную систему с дорожными знаками.

Т. УЛЬЯНИНА, БУХГАЛТЕР СУ-16 ТРЕСТА СУРГУТНЕФТЕПРОМСТРОЙ

Отказы населения о работе АТП не всегда действительны: в книге жалоб предприятия много нареканий на перегруженность автобусов. Коэффициент выпуска машин на линию не выполняется, автобусов в такси на линии явно не хватает, к тому же из-за плохих дорог и некачественного ремонта машин часты сходы с линии. Запаса пассажиров приходить ожидать автобусов по 30—40 минут. Так, например, 14 сентября автобус № 63-83 (водитель Разараский) по маршруту СМП—ДК «Стрель» задержался на один час из-за задержки на остановке, что простоял в очереди и столовой АТП.

Для нормального ритма работы и устранения неоправданной задержки всего городского производ-

ственной базы, а в настоящее время она далеко не соответствует парку машин, для исправления нужен гараж на 100 автобусов не рассчитан на ремонт и обслуживание существующего парка. Строительство гаража ведется медленно, до сих пор не введен в эксплуатацию механическая мойка машин.

В АТП не хватает квалифицированных кадров водителей и ремонтных рабочих, велика их текучесть. Основная причина — отсутствие жилья в мест в общежитиях. В настоящее время 45 человек совершенно не имеют даже временного пристанища. Может быть, горисполкому следует оказать помощь в выделении жилья для работы АТП, следует работников АТП. Говоря сказать о деятельности

нашего ГАИ. Такие остановки, как ДК «Стрель», «Большинный комплекс», отличаются большим наплывом пассажиров, а остановки ДК «Стрель» еще и интенсивным движением транспорта. Установленный светофор на этой остановке работает нерегулярно. А ведь в этом районе находится две школы, отмечаются интенсивные движения пешеходов, среди которых и дети. Несмотря на сложные условия этих остановок, работники ГАИ здесь не увидишь, нет никакого поста.

Плохо выполняется еще решение исполкома по привлечению ведомственного транспорта к городским пассажирским перевозкам. Не представляется возможности к руководителям предприятий по своевременному ремонту и обслуживанию участников дорог.



ОТКУДА берется в людях жестокость, особенно в молодых людях, не нюхавших военного пороха, не переживших большого горя? Старшие, прошедшие военные дорожки, восстановившие разоренную страну, несравненно милее, добрее, человечнее.

А ведь им выпала нелегкая доля!

Старшее поколение помнит публицистические короткие статьи Ильи Эренбурга, вос-

зглядом набил чело. века до беспамятства.

— За что?

— Он спрятал мое ружье.

Суд шаг за шагом восстанавливает картину разразившейся на бытские трагедии, в результате которой погиб человек, и непосредственным виновником его смерти был другой, совсем еще молодой парень Виктор Гурков — машинист экскаватора спе-

Утром уже Харисова не было в постели. Как оказалось, его не было и в живых.

В вагонных сумерках к пустому жилищу, городку шел человек, высокий, худощавый, с ружьем за плечами, шел неуверенно, покачиваясь на стороны в сторону. Чуть появившись, он зашел к соседю. «Наверное, знакомый его», — подумала Елгина и успокоилась. Но, как оказалось, незнакомый. Пришлось разбуживаться, страшно

У Гуркова по части пистолки все в порядке, но в тот вечер обильно выпитая водка помогла выпустить дремавшего в нем зверя. Избав от бессонного состояния Харисова, он не ограничился этим, а утащил его к реке, которая как раз у него имелась крутой десятиметровый берег.

На второй день, уже иротируется, он не раскаялся, не иривал с повинной, а околными путями интересовался, где сторож, что с ним. Оказалось, эта жестокость, у парня, прожившего только 22 года? Не от равнодушия ли окружающих, которые смотрят на проделки молодых, как на невинные шутки? И в этом случае сосед Харисова по вагону, соорозивший, что до- по принимает крутой оборот, поспешил уки в сторону. Не от вседозволенности ли, которую предоставляют роликам своим детям, ведь корни преступления лежат там, в среде воспитания? Не от всепрощения ли, на первый взгляд, благополучного коллектива?

ИЗ ЗАЛА СУДА

в воздух, а сторож все уговаривал, уговаривал его. Наконец, по совету соседа ружье было спрятано.

Беспринципный шум перерос теперь в скандал. Пришедшее требовать ружье, просьбу подтвердил, ударами. Словно обезумев от злобы, он бил и бил не пытающегося уже подняться сторожа Харисова.

Дорогим оказалось ружье, стоявшее Харисову жилию. Он, провалявшийся около 30 лет, наверное, и не предполагал, что такой будет расплата. Словно хотел успокоить парня, годинеюго ему у сыновья. Он так и не осознал причину жестокости Гуркова, да и нормальный, здравомыслящий человек вряд ли может представить такое.

Все это вместе взятое, вероятно, и способствует тому, что драматические интриги зло, бесцеремонно, бесчеловечность вылезает, тапает наружу жестокостью по отношению к себе равным.

Г. КОНДРЯКОВА

СПРАВКИ

КИНО

«ОКТАБРЬ»

24 сентября. «Пароль «голу-

Бог лотос» — в 18, 19, 20.

«РУВИН»

25 сентября. «Па закону чист»

(2 серии) — в 18, 21.

«ГЕОЛОГ»

25 сентября. «Багряные бере-

га» — в 17, 19, 21.

ЦЕНА РУЖЬЯ

пыгавшие невинных к фешину. «Убей, убей», — звучал их лейтмотив. Из это было оправдано в войне, когда стоит вопрос кто ко- кой? Когда земля то- чут вражеские сапо- ги, когда завоеватели несут рабство и неволю.

Но чем оправдать жестокость молодых, по молодому поводу ставших на карту человеческую жизнь? Нередко в судебном заседании звучит такой диалог:

— Почему ты его ударил?

— Был должен и не отдавал.

— Большую сумму дал взаимно?

— Десять рублей.

— А этот с насторо- жными и безагошим

платированного стро- ительного управления № 3 преста Сургутнефте- теснострой.

По-весеннему яр- ким и светлым был майский день. Сошла- ло ласково пригрева- ло завалилки и через осыпные стекла лю- ко в вагончик до- рожных стрелител- раскинувшийся на кру- том берегу таежной озера. В этот день, 13 мая, почти все жители уехали в город по де- лам, остались сторо- жки да радист с со- зы. Сторож П. Харисов пришел уже под вечер, когда солнце, золотило вершины сосен, скрылось за горизонтом. «Все с Увольняюсь и уезжаю», — весело сообщил он соседям.

Пожалуй, это были последние слова, кото- рые слышали Елгина (соседи по вагончику).

ЗАБЫТОЕ ЗАБОЛЕВАНИЕ

Чесотка, как зара- зное заболевание кожи, была известна еще в глубокой древности. Но только к началу 19 века уезным удалось установить, что возбу- дителем ее является чесоточный клещ, впервые достоверно описанный после изобретения микроскопа (Вешнем под микро- скопом чесоточный клещ напоминает чере- паху). Как же проис- ходит заражение? Чесоточный клещ попада- ет на кожу здорового человека при рукопо- жании, при соприкос- новении с бельем, передается через пред- меты, которыми поль- зуются больные, осо- бенно через постель- ное белье, пери- чатки, предметы лич- ного пользования. У детей возможно пере- дача через различные игрушки.

Первые признаки за- болевания обычно про- являются через 7—10 дней после заражения. Вначале причина бес- покойно кожного зуд, который усиливается по вечерам и ночью, передко лишич челове- ка. Затем на коже образуются мелкие, чешуйчатые высыпания в виде пузырьков, узел-

ков. Их можно обна- ружить на руках, осо- бенно на боковых по- верхностях пальцев и в межпальцевых склад- ках, на животе, пояс- нине. У грудных детей высыпания могут быть на лице, ладонях и подошвах. Грядом с че- соточной сынью видны зигзагообразные линии грязно-серого цве- та, длиной от 3 до 10 миллиметров — это ходы пробравшихся клещом.

Зудление места боль- шим расчесывает — об- разуются парашины, кровянистые корочки, которые являются вхо- дящими в организм и вызывают дерматит. Поэтому, кроме типич- ных проявлений чесот- ки, у многих больных на коже появляются гнойнички, фурункулы.

Для лечения чесотки известны много раз- ных средств, препаратов, применяющихся в виде примочек и мазей. Во всех случаях лечение должно проводиться по назначению врача. Точно правило не с- четное выполнение и соблюдение гигиены. Если чесотку не лечить, она может длиться очень

долго. А большой будет являться источником заражения.

Заболевшему врач не только назначает соот- ветствующее лечение, но советует избегать тесного общения с ок- ружающими, рекомен- дуется обязательно проде- зеринизировать вещи и предметы, с которыми соприкасается боль- ной. Все это очень важно, так как воз- можно и повторное за- ражение и заражение членов семьи. Белье больного нужно обяза- тельно прокипятить и прогладить. Вещи из синтетических тканей которые нельзя ки- пятить и гладить горю- чим утюгом, следует по- местить в целлофановый пакет на 10 дней. За это- срок чесоточный клещ вне человека по- гибает. Членам семьи заболевшего, а также всем, кто общался с ним, кто проживает совместно в общежитии, в одной комнате, необходимо показаться врачу.

Соблюдение санитар- но-гигиенических пра- вил в быту — обяза- ность каждого челове- ка.

Н. ТАХТУЕВА, врач-дерматолог



КАЗАХСКАЯ ССР. Рубежа пазатки по качеству продукции до- стигли медеплавильщи- ки Джезказганского горно-металлургическо- го комбината. Сегодня металлургии выдают уже 70 процентов всей ка- лодной меди с почет- ным пятизвездочным.

На снимке: свер- хплавления катодная медь- со Знаком качества го- товится к отправке по- требителям.

Фотохроника ТАСС

Редактор В. КИСЕЛЕВ

ПРИГЛАШАЮТ НА РАБОТУ?

Районное энергетическое управ- ление Тюменэнерго — спр- оло инженера по подготовке кад- ров, инженера-куратора окса, начальника штаба ГО, кассира, Проезд авт. авт. от «платина» до ГРЭС, отдел кадров; тел. 1-14, 1-57.

Сургутское УТТ-4 — для ра- боты в РММ мастеров, токарей, слесарей по ремонту автомоби- лей, слесарей по ремонту тракто- ров, слесарей по ремонту К-700, плотников, сторожей, сантехников, уборщиков. Проезд авт. № 1, 5 до ост. «Уд. Тереш- ковой».

ЦБПО объединения Обьнеф- тегазгеология — старшего ин- женера ОТЗ-3, старшего электро- механика по ремонту электро- двигателей и трансформаторов, дежурных электрослесарей, сле- сарей по ремонту технологиче- ского оборудования, слесаря, сантехника, машиниста, тока- рец (общественный жилищный) учеников токарей. Обратиться ул. Декабристов, 3а, ост. «Про- мышленная» (на территории РММ геологов).

Сургутское СМУ строительное монтажное УРСА ВПО Тюмен- газпром — среднее секретаре машинистку, монтажников ме- таллических и железобетонных конструкций, плотников, бето- нщиков, газоэлектросварщиков, строителей. Общественный в пропускной обеспечиваются, кра- шить в порядке очереди. Проезд авт. № 92-60 от «ДК «Стро- итель» в 7.35.

Сургутская типография — среднее техничку

СМУ-3 производственного объединения Сургутнефтегаз- кувенчиков, плотников, бето- нщиков, газосварщиков, газосвар-

щиков, электросварщиков, элек- тромонтажников, сантехников, рабочих в отдел снабжения, ме- ханика, начальники отдела снаб- жения, инженера-энергетика, монтажники. О д н о м о к н а м предлагается бла- гоустроенное общежитие, квар- тир в порядке очередности. Предоставляется временное жилье. Проезд авт. № 1 до ост. «Уд. Терешковой», около УТТ-4.

Трест Сургутспецмашстрой — для работы в УМС-4 начальни- ка землеройного участка, на- чальника участка подземно- транспортного механизмов, на- чальника ремонтно-механическо- го участка, прорабов, механи- ков, прорабов-землеустроителей, мастеров бригадиров землеройно- го и свайного участков со спе- циальной олатой труда, машинистов свайобойных агрегатов, трубоук- ладчиков, тракторных экскава- торов, бульдозеристов, пневмо- и автотрансов. Общественный в про- пускной обеспечиваются. Обра- щаться: ул. Юности, 6; тел. 14-07 («Строитель»).

ПРИЕМ ГРАЖДАН в общественной приемной при редакции газеты в четверг, 24 сентября, с 17 до 19 часов, ведет ДОН- СКЛА Г. И.

ПОГОДА

По сообщению Сургутского гидрометбюро, сегодня днем по городу переменная обла- чность, небольшой дождь, ут- ром туман, ветер южный, 5—10 м/сек., температура воз- духа 12—14 градусов тепла. Уровень воды в Оби 299 см. По округу 24—26 сентября ме- стами кратковременный дождь, ветер западный, 8—13 м/сек., температура воздуха ночью 1—6, днем 8—13 градусов те- пла.

НАШ АДРЕС: 626400, г. Сургут, ул. Просвещения, 14. ТЕЛЕФОНЫ: редактор—1-90, зам. редактора — 3-63, ответственный секретарь — 3-60, отдел строительства, геологии, бурения, нефти, отдел транспорта, сельского хозяйства и жизни национального населения — 3-66, 2-67, отдел писем, партийной жизни — 0-18, 4-73, бухгалтерия — 2-89; директор типографии — 2-21, бухгалтерия типографии — 1-06.

Сургутская городская типография — издательство, полиграфия и книжной торговли общепольнома.

Заказ № 13 106. Тираж 23 600.