

РАБОЧИЙ КЛИЧ

ОРГАН КОВРОВСКОГО ГК и РК ВКП(б), ГОРОДСКОГО И РАЙОННОГО СОВЕТОВ
ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ.

Всесоюзный День железнодорожника

Всесоюзный День железнодорожника, ставший традиционным праздником в нашей стране, отмечается в этом году в обстановке большого трудового подъема. Советский народ добился серьезных успехов в борьбе за выполнение плана третьего, решающего года пятилетки. Об этом говорят итоги выполнения плана восстановления и развития народного хозяйства страны в первом полугодии этого года. Эти успехи достигнуты под руководством большевистской партии, на основе всенародного социалистического соревнования — испытанного метода социалистического строительства.

Есть чем гордиться и коллективу нашего железнодорожного узла. Отдельные работники, целые бригады и службы, выполнили обязательства, взятые в социалистическом соревновании, одерживают одну победу за другой. Коллектив службы движения станции Ковров вот уже два месяца подряд держит переходящее Красное знамя областного комитета партии. План первого полугодия по погрузке и выгрузке им значительно перевыполнен. Снижены против плана простои. Успешно применяется скоростной метод обработки поездов. Значительные успехи имеют и другие службы. Рабочие и инженерно-технические работники дистанции пути успешно ведут работы по ремонту пути, общая задолго до срока справиться со своими задачами и хорошо подготовиться к работе в зимних условиях.

В семье железнодорожников насчитывается немало стахановцев — знатоков своего дела, делами и подвигами которых гордятся железнодорожники. Всем работникам транспорта, да и не только им, известна работа машиниста Ващенко. Он со знанием дела водит тяжеловесные поезда, намного перекрывая технические скорости, экономит топливо. Паровозная бригада машиниста Белова добилась межпрямичного пробега на 2—3 тысячи километров выше, чем установлено по норме. Образцово работают многие маневровые диспетчеры, составительские бригады, рабочие механической мастерской, бригады грузчиков. Труд всего коллектива железнодорожников направлен на выполнение пятилетки в четыре года.

Перед работниками железнодорожного транспорта поставлена ответственная задача — обеспечить бесперебойные перевозки огромных грузовых потоков промышленности и строек. Предстоит перевезти также большое количество зерна и другой продукции нового урожая. Выстрая перевозка сельскохозяйственных продуктов нового урожая — крупнейшая народнохозяйственная задача. Уборка хорошего урожая, собираемого с гораздо большей площадью, чем в прошлом году, возлагает серьезную ответственность на железнодорожников. Необходимо развернуть работу по улагоднению графика, сберегать транспортные средства, иметь все условия для успешного выполнения плана перевозок. Надо подтянуть отстающие участки транспорта и всемерно ускорять перевозки.

Серьезной задачей является подготовка транспорта к зиме. Необходимо так подготовить все многообразное и сложное железнодорожное хозяйство, чтобы в трудных условиях зимнего времени обеспечить четкую и слаженную работу всех служб. Железнодорожники должны также помочь промышленности создать к зиме запасы топлива и сырья. Успешное выполнение этих задач возможно лишь на основе массового социалистического соревнования работников транспорта за досрочное выполнение государственного плана, за усиление перевозок, за ускорение оборота вагонов.

Важнейшим условием дальнейшего подъема транспорта является укрепление трудовой дисциплины, воспитание кадров в духе социалистического отношения к труду, обеспечение четкой, слаженной работы всех частей в механизме транспорта.

Отмечая свой традиционный праздник, железнодорожники мобилизуют свои силы, сосредотачивают свое внимание на нерешенных вопросах, на выполнении важнейших задач, поставленных перед ними партией и правительством.

Нет сомнения, что работники железнодорожного транспорта покажут образцы самоотверженного труда в борьбе за досрочное выполнение годового плана, за новый подъем транспорта. Под руководством большевистской партии они с честью выполнят свой долг перед Родиной.

Самодеятельность в цехах

На днях эстрадный коллектив клуба молодежного городка дал два концерта во время обеденных перерывов в цехах завода имени Киркижа.

Зрители тепло встретили солисток Нину Сергееву и Зинаиду Кормилищину, исполнивших русские народные песни. Токать цеха, где начальником т. Мяхлов, Кулеви хорошо прочел бани Сергея Михалкова. Большой успех имели танцоры Ершов и Брызгунов, плясавшие народные и ступочные пляски.

Пропагандисты сдали зачет

В городе работают курсы пропагандистов-руководителей кружков по изучению истории нашей большевистской партии.

Слушатели основательно знакомятся с главами учебника Краткого курса истории ВКП(б). Пройдено десять глав. Сейчас пропагандисты приступили к сдаче зачетов по пройденным темам.

По окончании работы курсов горкомом партии для пропагандистов сети партийного просвещения будет организован постоянно действующий семинар.

Новая группа мастеров

Два потока курсов мастеров: одногодичные и двухгодичные, существовавшие на заводе имени Киркижа, закончили работу. Программный материал исчерпан. Пятьдесят слушателей получили теоретические и практические знания, необходимые для управления производственными участками.

В июле состоялся выпуск молодых специалистов.

4-ая сессия районного Совета

4 сессия районного Совета депутатов трудящихся, проходившая 29 июля, обсудила вопрос о состоянии организационно-массовой работы в районе. С докладом выступила секретарь райисполкома депутат Арбузова.

Как отмечал докладчик, после выборов в местные Советы значительно улучшился состав депутатов райсовета, сельских и поселковых советов. Это позволило оживить работу райисполкома и его отделов, которая стала более оперативной, более действенной. Из месяца в месяц улучшается работа сельских советов. Многие из них постоянно укрепляют связь с массами, привлекают к работе широкий актив избирателей, в своей деятельности опираются на этот актив.

Улучшение организационно-массовой работы на местах позволило району выполнить план весеннего сева, расширить посевные площади, выполнить полугодовой план по поставкам государству мяса, молока и других сельхозпродуктов.

Но наряду со всем этим состояние оргмассовой работы в районе еще далеко не на должном уровне. Есть еще много недостатков в работе отделов райисполкома, а также сельских и поселковых советов. Еще не во всех сельсоветах привлекают к работе широкий актив избирателей, а также депутатов местных Советов.

Клязьмо-Городицкий, Ново-сельский, Авдотинский, Милитновский и другие сельсоветы работают в отрыве от масс, общедельно. Это привело к тому, что в этих сельсоветах до сих пор не изжиты частновладельческие

тенденции, имеющие место в отдельных колхозах. Сельские советы неоперативно решают задачи, стоящие перед сельским хозяйством.

Ряд депутатов как сельских, так и районного Совета, недостаточно добросовестно относятся к своим депутатским обязанностям, забывают о своем долге перед избирателями. Депутаты райсовета Никольский, Кузнецов, Григорьев даже не посещают сессии, не участвуют в работе постоянных комиссий. В районе плохо организована периодическая отчетность депутатов перед своими избирателями, а такие депутаты, как Крайнов, Безрукова и Середкина ни разу не были после выборов у своих избирателей.

Обо всем этом рассказывали депутаты, выступая в прениях. Они подвергли деловой критике работу отдельных депутатов, отделов райисполкома, сельских советов и внесли ряд ценных предложений по улучшению их деятельности.

Сессия призвала депутатов райсовета, председателей и секретарей сельских советов всемерно поднимать уровень организационно-массовой работы, крепить изо дня в день связь с избирателями, привлекать к работе местных Советов всех депутатов и широкий актив избирателей, постоянно опираться на него в своей повседневной деятельности. Это поможет району своевременно завершить уборку урожая, рассчитаться с государством по поставкам, образцово провести осенний сев.

По Советскому Союзу

Колхозы тамбовщины купили 605 автомобилей

ТАМБОВ, 29. Колхозы области за два последних года приобрели 605 грузовых автомашин. Многие колхозы имеют по 3—4 машины. В сельхозартели им. Сталина, Гавриловского района, автопарк используется для перевозки минеральных удобрений, строительных материалов и доставки хлеба на заготовительные пункты.

Сальский район выполнил план хлебопоставок

РОСТОВ-на-ДОНУ, 29. Колхозы и совхозы Сальского района выполнили годовой план сдачи хлеба государству. Колхозники сдали на 300 тысяч пудов зерна больше, чем в 1940 году.

Хлебоборы сальских степей взяли обязательство сдать сверх плана один миллион пудов зерна.

Радиостанция на паровозах

НОВОСИБИРСК, 29 июля. Связисты станции Искья установили на маневровых и горочных паровозах 12 радиостанций «ЖР-1». Операторы сортировочной горки, диспетчеры в машинистах паровозов получили надежный и удобный вид связи, значительно облегчающий их работу.

Освоение мелких рек

ИРКУТСК, 29. 260 километров мелких рек Иркутской области превращены в судоходные пути. Завершается освоение пяти рек — Оки, Кюенги, Бирюсы, Уды и Чуны. Продолжением судоходных участков составляет теперь около 2.000 километров. Отдаленные районы — Шиткинский, Ка-

зачинский-Ленский, Киренский — получили удобные пути для перевозки хлеба, нефтепродуктов, леса, промышленных товаров.

Значительно пополнился речной флот. На малых реках работают катера и 15-тонные баржи. В первом полугодии этот флот успешно справился с планом перевозок.



Смоленск. Дом № 7 по улице Крупской, где летом 1919 года жил и работал И. В. Сталин. Сейчас в этом доме — детский сад. Фото И. Рабиновича.

Выполнили план хлебопоставок

Обращаясь к колхозникам района, члены мальшевской сельхозартели «Передовик» взяли обязательство до 8 августа выполнить годовой план поставки зерна государству. Свое обязательство мальшевы выполнили досрочно. 30 июля колхоз полностью рассчитался с государством, сдав сверх плана 14 центнеров озимой ржи.

В тот же день закончили выполнение годового плана хлебопоставок артели имени Кирова и имени Ворошилова того же сельсовета. Как и мальшевы, они сдали по несколько центнеров зерна сверх плана.

Сокращаем время, экономим топливо

Работать машинистом, кочегаром, водить поезд — пожалуй самое почетное дело. Я, например, бесконечно доволен тем, что работаю именно на железнодорожном транспорте.

Каждому железнодорожнику, в этот знаменательный день, хочется рассказать о своих производственных успехах, о творческих усилиях во имя осуществления пятилетки в четыре года. Я расскажу о своем труде и моих товарищей: машиниста Николая Кириллова, кочегаров Ивана Степанцева, Евгения Козел, помощников машиниста Николая Кильдышева, Алексея Демина. Работаем мы на пассажирском паровозе.

Призыв большевистской партии и советского народа неустанно бороться за экономию на производстве был горячо встречен коллективом нашего паровоза. Мы строго соблюдаем график. Среднесуточный пробег поезда у нас составляет 220 километров. По нашей инициативе организована работа без межпоездного ремонта, т. е. наш паровоз всегда в исправности. Если же возникает какой ремонт, то его производим

тут же и своими силами. Таким образом мы навсего покончили с простоями, добились экономии рабочего времени. Межпоездочный пробег поезда стал выше планового на 2—3 тысячи километров. Подобные успехи — результат применения стахановского-лунинского метода труда, результат усвоения каждым из нас правил технической эксплуатации.

Патриотический труд работников нашего паровоза не раз поощрялся хозяйственной, партийной и профсоюзной организациями. Машинист Николай Кириллов и я награждены значками «Отличный паровозник». Три года назад за добросовестную, честную работу я получил именные часы.

Экономить везде и на всем — важнейшая народнохозяйственная задача. Трудникам железнодорожного транспорта в этом должна принадлежать ведущая роль. И нет сомнения, что они приложат все усилия к тому, чтобы оправдать надежды партии и советского народа.

Анатолий Белов, машинист паровозного депо ст. Ковров.

Хроника

■ На курортах и в пионерлагерях. В нынешнем году на курортах страны, в домах отдыха и санаториях отдыхали 30 работников железнодорожного узла станции Ковров. 80 детей рабочих и служащих предприятий побывали в пионерских лагерях.

■ Технические лекции. Семьдесят одну лекцию на различные технические темы прослушали в этом году хозяйственные руководители, инженерно-технические работники и стахановцы 3-й дистанции пути.

■ Значки и медали стахановцам. Более восьмидесяти рабочих и инженерно-технических работников железнодорожного узла награждены значками «Почетный железнодорожник», «Ударник сталинского призыва», «Отличный путеец» и «Отличный паровозник». 77 работников 3-й дистанции пути награждены медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—45 гг.». Ряд работников узла награжден медалями «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие».

С любовью относимся к работе

Сегодня сталинский День железнодорожника. Как радостно и приятно на душе, когда твердо знаешь, сознаешь, что слово, данное Родине, ты выполнил. Такое чувство переживают все члены нашей бригады.

Два месяца минуло с тех пор, как на своем бригадном производственном совещании мы приняли решение начать социалистическое соревнование за достойную встречу славного праздника. Сколько было споров! Владимир Харитонов предлагал взять обязательство — ежедневно давать полтора задания, Михаил Кусанов ратовал за сто семьдесят процентов. Причиной этих споров была ответственность за то, что мы делаем. «А вдруг останемся болтунами, давайте лучше обещаем хорошее», — говорил Владимир Харитонов. Взяли среднюю цифру — 160 процентов.

Пошли горячие дни. Работа-

ли на совесть. Иной раз трудился и во время обеденного перерыва, чтобы не допустить простоя вагонов. Наша сменная норма — 16 тонн, которые мы должны погрузить или выгрузить. Мы же давали за смену 30—40 тонн. Радовались, когда перевыполнили обязательство.

Продукция, с которой нам приходится сопрягаться, в большинстве своем очень хрупкая. Поэтому, нужна особая осторожность, чтобы не повредить ту или иную вещь. Любование и порученному делу, сознание своего долга перед советскими людьми помогают нам выполнять работу качественно. В сталинский День железнодорожника мы рады сообщить трудящимся нашего города, что свое обязательство бригада с честью выполнила.

Иван Петренко, бригадир молодежной бригады грузчиков багажного отделения.

ПОМНЯ СЛОВА ВОЖДЯ

Несколько лет назад, обращаясь к железнодорожникам, товарищ Сталин говорил, что транспорт — это конвейер, где важна и значительна работа каждого работника.

Работая на складе топлива, я не раз вспоминала эти мудрые слова вождя. В самом деле, если наша бригада будет несвоевременно производить выгрузку топлива, — значит будет простой вагонов, значит мы сдерживаем работу других.

Сегодня, в этот торжествен-

ный праздник, я бы очень желала, чтобы наши слова услышал товарищ Сталин: «Члены нашей бригады — Валя Сорокина, Нина Горшкова, бригадир Любовь Аболлина — помнят Ваши слова, дорогой учитель. Не было такого случая, чтобы по нашей вине простаивали вагоны. Каждый из нас ежедневно выгружает до 35 тонн угля и другой груз. Наши думы и помыслы одни: работой украсить отчизну свою».

Валя Колотилова.

ВЫПОЛНИЛ ГОДОВОЕ ЗАДАНИЕ

Славный юбилей железнодорожника лично и встречая окончанием годового производственного плана. Это получилось, конечно, не случайно, готовясь к празднику, я взял на себя такое обязательство.

Каким путем я шел к исто-

кам высокой производительности? Мой путь не так-то уж таинствен. Им может смело идти каждый токарь. Я полностью использую 480 рабочих минут, вдумчиво отношусь к заданию. Например, даже за счет правильного пользования рецедентом можно увеличить выработку продукции. Простенькая опраковка, придуманная токарем и успешно примененная в работе — это несколько деталей сверх плана, необходимых для ремонта паровоза.

Федор Малинников, токарь механической мастерской станции Ковров.

Борюсь за качество

Кю Дню железнодорожника я брал обязательство ежедневно перевыполнять задание по ремонту паровозов на 30—40 процентов. Слова у меня не разошлись с делом.

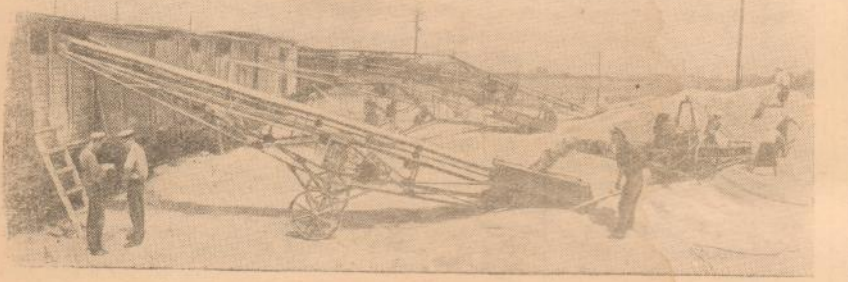
Наше депо испытывает недостаток в котельщиках. Чтобы не сдерживать ремонт машин, я выполнял и котельные работы. В своей работе особое внимание уделяю качеству. Еще ни разу отдел технического контроля не предъявлял ко мне каких-либо претензий.

Такое отношение к работе и стремление воспитывать и у своих учеников, которых обучил более десяти человек.

Мое новое обязательство — выполнить годовую план к 7 ноября.

Николай Казанцев, слесарь паровозного депо.

Зам. отв. редактора К. Г. ГОРЮНОВ.



В Ростовской области в разгаре уборка хлебов. Начались хлебные перевозки. Зерно из южных районов страны потекло по железнодорожным артериям в северные районы для снабжения населения.

На снимке: погрузка зерна в железнодорожные вагоны у Сальского элеватора. Прескляше ТАСС. Фото С. Сергеева.

НАСТОЙЧИВЫЕ ЛЮДИ

Товарный поезд стоял перед закрытым semaфором. Густая струя пара, выбрасываемая паровозом, с шумом ударялась о землю, оставляя на холодном утреннем песке хрустальные капельки воды. На подножке паровоза сидел помощник машиниста Александр Шуваев, низкий, ладно скроенный человек. Среди друзей и товарищей он слыл «мастерским и большим шутником». Делая ударение на отдельных словах, Шуваев рассказывал кочегару Ивану Марову забавную историю об одном машинисте, у которого паровоз ушел со станции.

— Ты только представь себе, Валя: бежит он за этой «дошадкой», да таким умоляющим голосом просит: батюшка, останись, куда ж ты от меня? Но как ни стар был машинист — нагнал паровоз.

— Все же, нагнал? — переспросил Шуваев неожиданно подошедший к ним старший машинист Михаил Федорович Васин.

— Да, на втором километре. Вот какие чудеса бывают... Они дождо и от души хохотали.

В это время открылся semaфор. Михаил Федорович и его помощники были на местах. Па-

ровоз пронзительно свистнул и через несколько минут поезд шел на всех парах. Сдвинув широкие лепточки черных бровей, Михаил Федорович глядел из окна, куда-то вперед, и думал. «Эту смену он с товарищами проведет лучше, чем все остальные. Показатели замечательные: высокая скорость пробега, большая экономия топлива и много груза перевезено сверх плана». Он с трудом оторвался от овладевших им мыслей и с восторгом глядел на чистое небо, на убегающие назад пашни, густые березовые рощи. Ему вспомнился мотив песни машинистов, который слышал давно по радио: «Он, как ветер, веселый промчится по просторам родимых полей». Их поезд действительно мчался, как ветер. Слова этой песни, Михаил Федорович не произносил вслух, но в груди у него они звучали целым оркестром. Иван Маров и Шуваев, чувствуя причину его радостного настроения, с особым усердием несли вахту.

— Виззика! Состав, громыхал сцеплением, остановился на четвертом пути. Направляясь к диспетчеру, Михаил Федорович никак не ожидал, что там

его ждет неприятность.

— Обратно отправить не могу. Придется ждать сборного поезда. Это будет часов через два-надцать, — сказал диспетчер.

— Вы шутите. По графику я должен быть в Коврове пятнадцать часов. Диспетчер пожал плечами. Михаил Федорович понял, что дальше разговор вести бесполезно, но в душе бушевала досада, возмущение. «Простоять пять часов, значит бесполезно жечь топливо, которого хватит, чтобы проехать 40 километров состав с грузом в две тысячи тонн! И тут на помощь пришла золотая мысль — позвонить по телефону начальнику паровозной службы Черниковскому, рассказать ему, как два месяца назад он рассказывал по телефону министру путей сообщения о том, что вот эти «проклятые простои мешают его бригаде выполнять обязательства».

Через пятнадцать минут диспетчер передал распоряжение Черниковского.

— Поведем состав на Владимир, — мягко сказал он. — Настойчивые вы люди... Хорошо! Диспетчеру никто не ответил. Смущенный, он стоял на путях. Мимо, стуча колесами, бежали вагоны.