

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПРИЗЫВ

Орган Рубцовского горкома ВКП(б) и городского Совета депутатов трудящихся, Алтайского края

№ 97 (2403) 4 августа 1946 г. ВОСКРЕСЕНЬЕ цена 20 к

Праздник советских железнодорожников

Сегодня вся наша страна вместе с трехмиллионной армией работников железных дорог отмечает дату приёма товарищем Сталиным железнодорожников, как Всесоюзный день железнодорожного транспорта. Этот праздник стал традиционным. Народ называет его именем любимого вождя, учителя и друга трудящихся — Сталинским Днём железнодорожника.

И в годы сталинских пятилеток, и в годы Великой Отечественной войны железнодорожники ярко проявили свойственные советским людям благородные качества — трудолюбие и отвагу, стойкость и самоотверженность, любовь к отчизне и глубочайшую преданность большевистской партии, товарищу Сталину.

В нынешнем году День железнодорожного транспорта отмечается в условиях, когда весь советский народ с энтузиазмом приступил к осуществлению грандиозной программы великих работ — нового пятилетнего плана.

План новой пятилетки ставит перед железнодорожниками колоссальные задачи. Он направлен на то, чтобы «Обеспечить первоочередное восстановление и развитие тяжёлой промышленности и железнодорожного транспорта, без которых невозможно быстрое и успешное восстановление и развитие всего народного хозяйства СССР».

Пятилетний план предусматривает увеличение среднесуточной погрузки на железнодорожном транспорте до 115 тысяч вагонов. Грузооборот должен вырасти на 28 процентов выше довоенного уровня.

Огромные денежные средства — 40,1 миллиарда рублей капиталовложений в железнодорожный транспорт

позволят фундаментально восстановить железные дороги в районах, подвергавшихся немецкой оккупации, построить 7230 километров новых линий, создать резерв пропускной способности на важнейших направлениях, технически вооружить наш транспорт.

Советские железнодорожники со всей ответственностью сознают, что в первые годы новой пятилетки возрастающие потребности в перевозках придётся удовлетворять в основном при существующей способности и технической вооружённости дорог. Значит, важно как можно продуктивнее работать, повысить производительность труда.

По призыву работников Северо-Донецкой дороги железнодорожники Рубцовского узла включились в социалистическое соревнование. Паровозники выполнили полугодовую программу по ремонту паровозов на 117 процентов. Полугодовую производственную программу выполнили досрочно отделение движения (начальник Попов), 6-я погрузочная (начальник т. Жук). Однако в работе остальных служб узла имелись существенные недостатки, и главные из них заключаются в том, что производственная программа ими не выполняется. Еще низки измерители работ.

Отмечая День железнодорожника, транспортники нашего узла должны энергично взяться за дело и наверстать упущенное. Самая неотложная задача для транспорта — во всеоружии встретить вторую послевоенную зиму.

Вдохновлённые сталинскими предначертаниями, железнодорожники Рубцовского узла сделают всё для укрепления могущества социалистической Родины.

ЗА РУБЕЖОМ

В столице Чехословакии — Праге закончился суд по делу членов правительства «протектората Чехия и Моравия». Подсудимые — бывший премьер министр Крейчи и три других бывших министра «Протектората» — признаны виновными в том, что во время войны они действовали в пользу немецко-фашистских оккупантов. Обвиняемые приговорены к тюремному заключению на срок от 3 до 25 лет.

В Греции издан указ о проведении первого сентября плебисцита (народного голосования) по вопросу о восстановлении в стране монархии и возвращении короля Георга.

Англо-голландские войска продолжают вести бои против индо-

незийцев. Англичане помогают голландскому правительству установить власть на островах Ява и Суматра. Голландские власти используют в борьбе с индонезийцами кроме своих войск также японцев.

В Соединённых Штатах Америки растут протесты против преследований негров и террористических нападений на них. Министерство юстиции получило множество телеграмм и писем от гражданских религиозных и профсоюзных организаций, а также организаций участников войны с выражением протеста против убийства негров, произведённого на днях в г. Монроэ группой американцев.

ТАСС

СЕГОДНЯ ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Работники железнодорожного транспорта, с новой силой развернем социалистическое соревнование за досрочное выполнение четвертой сталинской пятилетки! Будем неутомимо бороться за совершенствование производства, за высокую культуру труда, за новый технический прогресс на железных дорогах!

ЛУЧШИЕ ЛЮДИ ПАРОВОЗНОГО ДЕПО БОЛЬШАЯ ЛЮБОВЬ

У каждого юноши, девушки есть свои сокровенные мечты, стремление в каком-нибудь виде знаний, профессии, неоглядная, ничем непреодолимая любовь к овладению машиной, станком.

Вася Сукач носил и нежил в своём сердце большую любовь. Любовь эта была к токарному станку.

Три года прошло с тех пор, как комсомолец Сукач пришёл в кабинет начальника паровозного депо и сказал: — токарем хочу работать.

В токарном цехе ученики не требовались. Василия послали в цех конденсаторного оборудования. Он согласился, но с тем условием, что при первой возможности его переведут в механический, к токарному станку. Так началась производственная карьера Василия Сукача. В цехе конденсаторного оборудования молодой рабочий вскоре проявил себя способным учеником. Однако с мыслью о токарном станке Сукач никогда не расставался. В свободное время, после своей смены приходил маленький сухонный юноша в механический цех и внимательно смотрел пытливыми глазами на токарные и фрезерные станки, гулко и звонко певшие разными голосами. Василий видел, как твёрдые стальные резцы очищали с болванок металлическую горячую стружку. И радостно становилось комсомольцу при мысли о том, что он тоже будет управлять токарным станком. Бежали дни, проходили недели и месяцы. И вот в одно утро кто-то сказал: — Сукач, к начальнику!

Начальник сообщил Василию, что с сегодняшнего дня он переводится в механический цех.

В первый же день мастер механического цеха удивился, что новый ученик уже хорошо знает устройство и взаимодействие токарных станков. Оказывается, работа в цехе конденсаторного оборудования, Василий находил время изучать токарное дело.

Не прошло и трёх месяцев, как комсомольцу Сукачу было присвоено звание токаря 3-го разряда. Теперь уже сбылась его мечта. Сукач стоял у токарного станка. С первых же дней молодой токарь показал, как нужно ухаживать за станком. Бригадир за образцовую чистоту станка и порядок в инструменте ставил молодого токаря в пример токарям всего цеха. Изюм в день Василий накапывал опыт. Он, не стесняясь, спрашивал всё непонятное у старых токарей, у мастеров. И с ревностью выполнял указания старших товарищей.

Сейчас токарю Сукачу поручается обработка самых сложных деталей. На его станке обрабатываются турбины вентиляторов, турбины дымососов, валы редуктора, скользящие подшипники. Василий Сукач переведён сейчас на большой станок. По своей инициативе Василий изготовил для себя более сорока различных размеров резцов. Это значительно облегчает труд.

Мастер никогда не пожалуется на токаря Сукача. Он работает без брака. К полудню Сукач всегда сдаёт бригадирю две нормы добротной продукции. А к концу смены Василий не оставляет станок, не выполнив 3 нормы. Так встречает Сталинский День железнодорожника молодой токар комсомолец Василий Сукач.

П. Фролов бригадир комсомольско-молодёжной бригады.

Мой паровоз

Паровоз, на котором я сейчас работаю, в 1943 году был доставлен в наше депо с Ворошиловской железной дороги. По правде сказать, в то время его нельзя было назвать паровозом, так как он был разбит и изрешечен вражескими снарядами. У паровоза только и были в исправности котёл да рама.



Принял я машину и поехал на подёмный ремонт в г. Барнаул. Здесь паровозу выправили обшивку, заменили разбитые части. И через некоторое время я уже повёл своим паровозом большой поезд.

Машина работала безотказно. Уже прошли три года работы паровоза СоК—19-333.

Водяные насосы, которые обычно меняются после пробега 25000 километров, у меня выдерживают по 56 тысяч.

В июле я сэкономил 14 тонн топлива, перевыполнив на 2,2 километра техническую скорость.

Мих. Белошанко, машинист депо ст. Рубцовка.

СЛАВНЫЕ ВОДИТЕЛИ ПОЕЗДОВ

Вошло в традицию каждого железнодорожника свой праздник встречать новыми производственными успехами, добиваться общего подёма работы транспорта.

Паровозники Рубцовского депо пришли к Дню железнодорожника с лучшими результатами, нежели в прошлом году. Полугодовой план ремонта паровозов они выполнили на 117 процентов. По примеру паровозников депо ст. Тимошевская отремонтировали 2 паровоза, пострадавших во время войны, нуждавшихся в большом заводском ремонте, внедрили 82 рационализаторских предложения, давших за прошедшие полгода экономии государственных средств 150 тысяч рублей. Машинисты провели 462 тяжеловесных поезда, сэкономив при этом 94 паровоза. За истекший год машинисты сэкономили около двух тысяч тонн угля и с каждым месяцем улучшают технические измерители.

Вот яркие примеры сознательного и честного отношения к работе. Машинист Остапенко привёл из Рубцовки в Алейскую грузовой поезд. На станции Алейская в это время стояло готовых к отправлению на Рубцовку два поезда с важным грузом. Но паровозов не было. Тов. Остапенко попросил разрешения взять оба состава одним паровозом. Ему разрешили, и он привёл их в Рубцовку раньше графика на 15 минут, сэкономив этим один паровоз, расход топлива и увеличив пропускную способность участка.

Машинист коммунист тов. Яшин взял на ст. Алейской состав порож-

них цистерн, идущих под налив на юг. Старший поездной диспетчер тов. Евланов рассказал тов. Яшину, что отделение находится в тяжёлом положении, что поезд этот из графика выбит и к концу суток на ст. соседней дороге не попадает. Тогда Яшин попросил пропустить его «стрелой», а он постарается ввести поезд в график и сдать его в Семипалатинск до конца суток сверх плана.

Машинист Яшин внимательно осматривал машину. Предупредил бригаду, чтобы она была готова к тяжёлой работе. И бригада справилась с трудной задачей на отлично. Поезд Яшина от ст. Алейской до Рубцовки прошёл, не сделав нигде остановки. Этим сократил до нуля разрыв между технической и коммерческой скоростями. Придя в Рубцовку, Яшин за 15 минут набрал воды, передал паровоз своему спарщику тов. Тимошенко и попросил поддержать честь машиниста. Когда этот поезд прибыл в Семипалатинск, то до конца суток оставалось ещё 1 час 50 мин. Поезд по отделению прошёл со скоростью 980 км. в сутки.

Так машинисты т.т. Остапенко, Яшин, Тимошенко, Белошанко и другие отвечают на призыв партии и правительства об ускорении оборота паровозов и вагонов для перевозок решающих грузов в первом году четвертой сталинской пятилетки.

Поддерживая замечательную инициативу машиниста Новосибирского депо Станислава Корвель, передовики соревнования за достойную встречу 11 годовщины

сталинского Дня железнодорожника машинисты т.т. Остапенко и Яшин попросили оказать им помощь в создании комплексной бригады доблестного труда. Их предложение поддержали партийные, профсоюзные и хозяйственные руководители. Для начала было укомплектовано 4 бригады. За 10 дней июня эти бригады перевыполнили все эксплуатационные измерители, а машинисты т.т. Остапенко, Яшин, Попельшев и Белянов сэкономили каждый до двух тонн угля.

Первые хорошие показатели работы привлекли внимание других машинистов, кондукторов и поездных вагонных мастеров. Стали поступать просьбы об организации новых комплексных бригад. В середине июня было создано ещё 6 таких бригад под руководством машинистов т.т. Суханова, Мамаева, Бекши, Бубенного, Грибеникова, Чернякина и в начале июля бригады Курсова и Сапунова. Измерители всех бригад за 2 месяца перевыполнены, машинисты сэкономили 22 тонны угля. В составе этих бригад замечательно работают главные кондукторы т.т. Золотых, Васильев, поездные вагонные мастера т.т. Гуляева, Бурёнов, Лутаева и другие члены комплексной бригады.

Кроме этого, коллектив паровозного депо неплохо организовал работу по подготовке к празднику железнодорожников и встречает его хорошими успехами.

Ф. Демечук секретарь узлового партком.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

НОВЫЙ НАБОР В ВЕЧЕРНИЙ МАРКСИСТСКО-ЛЕНИНСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

С 1 по 25 августа в нашем городе проводится новый набор слушателей в Рубцовский вечерний марксистско-ленинский университет. Трёхлетний опыт работы университета показал, что он является серьёзным средством повышения идейно-политического уровня наших кадров, партийной и непартийной интеллигенции.

высокое качество учёбы и хорошее усвоение материала. Занятия в университете будут производиться в помещениях городского парткабинета два раза в неделю, по понедельникам и пятницам, с 7 до 11 часов вечера. Учебный план предусматривает начало занятий 6 сентября 1946 года и окончание занятий в половине апреля 1947 года.

БОРЬБА ЗА ПЛАН — БОРЬБА ЗА КАЧЕСТВО

К чему приводит нарушение технологической дисциплины на заводе „Алтайсельмаш“

Говорить о хорошем качестве, значит иметь в виду продукцию, выполненную по всем правилам технологической дисциплины. Когда видишь рабочее место захламленным, а токаря, работающего без чертежа, без рабочей инструкции, технологической карты, то становится ясным: брак здесь неизбежен.

Вот почему так важно соблюдать технологическую дисциплину на заводе „Алтайсельмаш“. В первую очередь это касается рабочих, выполняющих операции по сборке деталей. Рабочие должны строго соблюдать требования инструкции, не торопиться, не экономить время, не допускать брака.

В результате нарушения технологической дисциплины на заводе „Алтайсельмаш“ происходит увеличение брака. Это приводит к снижению качества продукции, что в конечном итоге сказывается на интересах государства и народа.

НАШИ ПОЖЕЛАНИЯ

Ипоги гастролей краевого драмплеатра

Краевой драматический театр сегодня заканчивает свои гастроли, которые явились большим событием в культурной жизни нашего города. Театр вполне заслуженно пользовался любовью и вниманием зрителя.

обладающим большим и выразительным дарованием. Он сумел создать долго запоминающиеся образы Отелло, денщика Прохора, Полководца Суворова и других персонажей.



Арт. Т. В. Петрова в роли Мурзавецкой в пьесе „Волки и овцы“.

Рис. М. Медведовского.

Заслуженный арт. Тат. АССР Володин особенно запоминается в образах чиновника Юсова („Доходное место“) и Акима („Факир на час“).

Хотелось несколько слов сказать о взаимоотношениях между мастерами и участковыми контролёрами на заводе. Некоторые мастера считают, что в их функции входит расстановка людей по участкам, загрузка деталями их рабочих мест.

Важность последнего с особой силой подчеркнул в одном из своих последних приказов Министр сельхозмашиностроения Союза ССР тов. Горемыкин. Он предложил „укомплектовать ОТК квалифицированными кадрами за счёт основных работников завода“.