

ЗА КОММУНИСТИЧЕСКИЙ ТРУД

Орган Балаковского горкома КПСС и городского Совета депутатов трудящихся

№ 95 (5210)

Среда, 16 мая 1962 года

Цена 2 коп.

Как работают предприятия?

Сегодня мы расскажем читателям о работе городских предприятий и в дальнейшем каждый месяц будем печатать такие обзоры.

За истекшие четыре месяца годовой план по выпуску продукции выполнен: леспромпхозом — на 57, лесхозом — на 47, судоремонтным заводом — на 43, комбинатом бытового обслуживания — на 36, учебно-производственными мастерскими общества слепых — на 35, хлебокомбинатом — на 35, заводом имени Ф. Э. Дзержинского — на 34, типографией — на 33, комбинатом искусственного волокна (без ТЭЦ) — на 27, пищекомбинатом — на 26, промышленными предприятиями Саратовгэсстроя — на 26, маслоцехом — на 25 и промкомбинатом — на 22, а в целом по городу — на 26 процентов.

Как видно из приведенных данных, хуже всех за истекший период работал промкомбинат — директор тов. Поддерица, секретарь парторганизации тов. Гагин.

Особенно неудовлетворительно комбинат ведет переработку пиломатериалов. По плану он должен переработать за год не менее 2400 кубометров. Прошла треть года и, следовательно, должна быть реализована третья часть задания. Однако оно выполнено всего лишь на 26 процентов. Недо-

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБЗОР ЗА ЧЕТЫРЕ МЕСЯЦА

дано за эти четыре месяца много и мебели.

По-прежнему ниже своих возможностей работает коллектив головного маслоцехового завода — директор тов. Вертынский, секретарь парторганизации тов. Лазарев, выполнивший годовое задание только на 25 процентов.

Более года назад тов. Вертынский на одном из совещаний получил серьезный, но справедливый упрек за допущенные недостатки. За это время можно было бы коренным образом улучшить положение. Но, как видно, тов. Вертынский не сделал для себя необходимых выводов, не ввел надлежащего порядка на приемных пунктах и на головном заводе. В результате пункты из рук вон плохо организуют заготовку молока, а точнее совсем не организуют и лишь принимают то, что привезут колхозы.

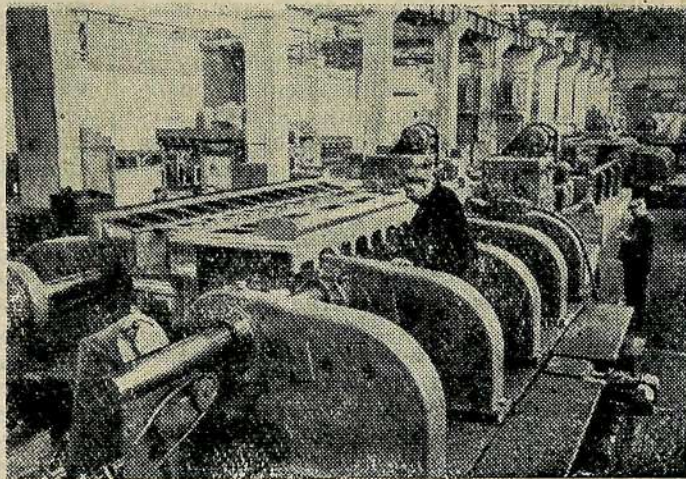
И что особенно возмутительно — приемка сплошь и рядом осуществляется не так как надо: сдаччиков часто обманывают, особенно при определении жирности молока и взвешивании посуды.

Такие факты, между прочим, имеют место и на головном заводе, под боком у тт. Вертынского и Лазарева.

Много справедливых нареканий высказывают балаковцы на отсутствие в продаже мороженого в достаточном количестве. Иной раз, а особенно к вечеру, им совершенно не торгуют. У нас имеются в достаточном количестве для этого сахара, молочные продукты и все необходимое. Позвоительно тогда спросить тов. Вертынского — неужели вы не в состоянии из всего готового организовать массовую выработку мороженого и вдоволь обеспечить им население?

Неудовлетворительно работал за истекшие четыре месяца пищекомбинат — директор тов. Пономарев, секретарь парторганизации тов. Стельмах. Годовой план по выпуску, например, кондитерских изделий это предприятие реализовало к 1 мая только на 15 процентов. Не лучше поставлено дело и с производством колбасных изделий. Из ста тонн за четыре месяца выпущено лишь 16. Много пищекомбинат недодал вермишели.

Промышленные предприятия Саратовгэсстроя особенно отстают с производством сборного железобетона, кирпича и переработкой пиломатериалов.



ДРУЖЕСТВЕННЫЕ ПОЗДРАВЛЕНИЯ

По случаю седьмой годовщины подписания государственного договора о восстановлении независимой и демократической Австрии Председатель Совета Министров СССР Н. С. Хрущев направил федеральному канцлеру Австрийской Республики Альфонсу Горбаху дружественные поздравления, а также пожелания благополучия и процветания австрийскому народу.

Искренние поздравления и добрые пожелания федеральному президенту Адольфу Шерфу и австрийскому народу передал в своей телеграмме Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнев. Министр иностранных дел СССР А. А. Громыко направил приветственную телеграмму федеральному министру иностранных дел Австрийской Республики Бруно Крейскому.

(ТАСС).

Домостроительный комбинат за Полярным кругом

В МУРМАНСКЕ на окраине города вступил в строй первый за Полярным кругом домостроительный комбинат.

На одной из сборочных площадок начался монтаж пятиэтажного 80-квартирного дома из крупных панелей. При изготовлении конструкций этого здания заполярные строители применили новый экономичный материал — вермокулит, крупные запасы которого обнаружены геологами в недрах Кольского полуострова. Вермокулит обладает высокой звукопроницаемостью.

НАКАНУНЕ 40-ЛЕТИЯ ПИОНЕРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Славными делами встречают свой праздничный юбилей пионеры школ. Дружина школьников № 41 с интересом изучает материалы о жизни и деятельности друга детей — Владимира Ильича Ленина.

В конце апреля в школе проводились ленинские чтения. Пионеры старших классов завязали переписку с музеями великого вождя. Ребята организовали ленинский уголок, в котором помещены фотомонтажи, высказывания Владимира Ильича, красочные альбомы.

Пионеры Матвеевской школы собрали и сдали государству 20 тонн металлолома, посадили в своем селе 250 фруктовых деревьев. Активно помогают ребята колхозу имени С. М. Кирова в выращивании кукурузы, бахчевых культур, в уходе за молодняком.

Почти стопроцентной успеваемости добились ко дню празднования сорокалетия пионеры восьмилетней школы продленного дня № 3. В течение пионерской двухлетки они посадили около 400 деревьев и кустарников, заложили молодой фруктовый сад, разбили на 70 квадратных метрах цветник.

Школьники взяли шефство над парком судоремонтного завода. Там они окопали свыше пятисот деревьев, высадили в грунт 1000 корневых цветочной рассады и 100 саженцев декоративных деревьев.

Ребята собрали 26 тонн металлического лома, тонну макулатуры. Своими силами пионеры расчистили и раскололи для школы 500 кубометров дров.

И. РУБАН.

Харьковский завод транспортного машиностроения имени Малышева по сравнению с 1958 годом на тех же производственных площадях значительно увеличил выпуск дизельных двигателей для магистральных тепловозов. Это достигнуто благодаря механизации и автоматизации производства.

На снимке: участок поточной линии обработки блоков дизельных двигателей.

Фото Е. Андреев.

Советская партийно-правительственная делегация в Болгарии

Находящаяся в Болгарии советская партийно-правительственная делегация во главе с Н. С. Хрущевым отбыла сегодня самолетом из Софии. Делегация посетит города Стара Загора, Демиртовград, Варна, Толбухин, Плевен.

В поездке по стране советскую партийно-правительственную делегацию сопровождают Тодор Живков, Антон Югов, Митко Григоров, Сатно Тодоров, Карло Луканав и болгарский посол в Москве Любен Герасимов.

(ТАСС).

Переговоры в Софии начались

Позавчера в Софии начались переговоры между партийно-правительственными делегациями народной республики Болгарии и Союза Советских Социалистических республик.

После взаимных дружеских приветствий, в обстановке исключительной сердечности делегации приступили к широкому взаимному обмену мнениями и информацией по вопросам, интересующим обе стороны. Во время переговоров по всем вопросам, которые были затронуты, выявлено полное единодушие. Переговоры продолжаются.

(ТАСС).

Мощный прокатный стан

На Карагандинском металлургическом заводе началось сооружение мощного блюминга „1.150“. Его предполагается пустить в 1963 году. Уникальный агрегат будет катать стальные плиты весом до 28 тонн. Все технологические операции на блюминге полностью механизуются и автоматизируются.

(ТАСС).

А где наряды?

На строительстве комбината искусственного волокна по комсомольским путевкам прибывает много молодежи из различных уголков нашей Родины. Едут они сюда по зову партии, по велению своих сердец, чтобы на обширных заводских просторах воздвигнуть гигант химической индустрии.

Однако в некоторых участках и управлениях плохо учитываются их труд. Наряды на выполненные работы выписываются в конце или в середине месяца.

Так, например, делают в шестом стройуправлении. Переведенные отсюда в управление автодорожных и сантехнических работ Виктор Кравчук и другие заявили, что им наряды выписывали только после выполнения работ. В результате они не знали норм выработки и трудился, как говорится, вслепую.

Подобная практика наблюдается и в прорабствах, возглавляемых тт. Зиминым, Мусатовым управления автодорожных и сантехнических работ. Так, 10 мая, бригада молодых рабочих во главе с тов. Вязловым шла туннель. Какая норма, как ее выполняли, никого это не касалось. Наряды были выписаны лишь после выполнения задания.

Такой стиль работы отдельных прорабов и мастеров приводит к бесконтрольности, недобросовестному отношению к делу некоторых рабочих. Проконтролировать их и обязать трудиться как положено не представляется возможным из-за отсутствия нарядов и норм выработки. Это отражается и на производительности честных тружеников.

И. ИЛЬИНОВ, прораб управления автодорожных и сантехнических работ.

На новые большие дела

Обращение участников Всесоюзного совещания железнодорожников ко всем работникам железнодорожного транспорта

Дорогие товарищи!

XXII съезд КПСС вооружил партию, весь советский народ великой Программой построения коммунизма в нашей стране. Эта программа выражает самые заветные желания и коренные интересы советских людей. Трудящиеся нашей страны самоотверженно борются за осуществление Программы КПСС. Успешно выполняется семилетний план развития народного хозяйства. Высокими темпами развивается могучая социалистическая индустрия. Вскрываются и приводятся в действие новые крупные резервы сельскохозяйственного производства. Дальнейшее мощное развитие сельского хозяйства, как отметил мартовский Пленум ЦК КПСС,—это тот важнейший рубеж строительства коммунизма, на преодоление которого направлены силы всей партии, всего народа, вся мощь советского строя.

Мы знаем, что у Коммунистической партии, у Советского правительства нет иных интересов, иных стремлений, кроме беззаветного служения народу. Все, что делается в стране, делается во имя человека, для его блага. За последние годы повышена заработная плата низкооплачиваемым работникам, увеличены пенсии, проводится отмена налогов, значительно поднялся средний заработок железнодорожников, занятых на перевозках. Привычными стали огромные блага, получаемые из общественных фондов: бесплатное обучение и лечение, обеспечение наших детей детскими садами и яслями, льготные путевки в санатории и дома отдыха и многое, многое другое. Миллионы семей трудящихся получают новые благоустроенные жилища.

Каждый из нас видит и чувствует, какие знаменательные перемены происходят во всех уголках Советской страны. Партия, решительно преодолев последствия культа личности, отбросив с дороги антипартийную группу заговорщиков, осуществила крупные, подлинно революционные меры в хозяйственном и культурном строительстве. Поистине триумфальные победы советской науки. Происходит бурный технический прогресс во всех областях производства, в том числе и на железнодорожном транспорте.

Мы, железнодорожники, радуемся тому, что во всех достижениях советского народа есть частица и нашего труда. Успешно претворяется в жизнь принятый Центральным Комитетом партии и Советом Министров Союза ССР по инициативе товарища Н. С. Хрущева генеральный план электрификации железных дорог. На электрическую и тепловую тягу переведено уже более сорока тысяч километров линий. В канун исторического XXII съезда КПСС была завершена электрификация самой большой в мире магистрали Москва—Байкал. По протяженности электрифицированных железных дорог и темпам электрификации Советский Союз прочно занимает первое место в мире. Все шире на наших дорогах внедряются автоматика, телемеханика, комплексная механизация.

Транспорт в целом успешно справляется с непрерывно растущими народнохозяйственными перевозками. В прошлом году по железным дорогам было перевезено около двух миллиардов тонн грузов. План перевозок выполнен на 101 процент, задание по грузообороту—на 100,4 процента. Улучшилось использование локомотивов и вагонов.

Эти успехи—итог самоотверженного труда всей армии железнодорожников, постоянной заботы партии и правительства, всего советского народа о неуклонном подеме транспорта, о его техническом развитии на основе самой передовой техники, результат большой организаторской и политической работы партийных, профсоюзных и комсомольских организаций транспорта.

Успехи железнодорожного транспорта несомненны, но не в характере советских людей обольщаться достигнутым и не видеть своих упущений и недостатков. У нас еще имеются дороги и отделения дорог, которые

не справляются с перевозками важнейших грузов. На этих дорогах и отделениях нарушается ритмичность в грузовой и поездной работе, не выполняются финансовые планы. Некоторые промышленные предприятия железнодорожного транспорта работают неритмично, допускают завышенные простои и брак в ремонте локомотивов, вагонов, машин. Нерентабельно работают отдельные предприятия.

Далеко не везде эффективно используется новая техника и прежде всего электровазны и тепловозы. Скорости движения поездов повышаются медленно. На ряде железных дорог время простоя вагонов не сокращается. Работа по погрузке и выгрузке излишне рассредоточена на большом количестве станций, что не создает благоприятных условий для комплексной механизации этих работ и сокращения простоя вагонов. Технология ремонта пути отстает от требований времени, а имеющаяся мощная путейская техника зачастую используется слабо. На некоторых железных дорогах имеются серьезные недостатки в содержании устройств сигнализации и связи, телеуправления тяговыми подстанциями, механизации и автоматизации сортировочных горок.

На железных дорогах допускаются случаи нарушения трудовой и государственной дисциплины.

Мы призываем всех железнодорожников усилить борьбу за повышение производительности труда, быстрее устранить недостатки, обеспечить более высокий уровень работы транспорта, четкость и слаженность во всех его звеньях.

У нас есть все возможности для того, чтобы обеспечить дальнейший быстрый подъем работы железнодорожного транспорта. Никита Сергеевич Хрущев, со всей силой подчеркивая важность вопроса о повышении производительности труда, назвал ее основой в строительстве коммунизма и призвал всех тружеников нашей страны «всемерно заботиться о том, чтобы прежде всего росла производительность труда». Мы призываем всех работников транспорта упорно и настойчиво изо дня в день, на любом участке, где бы они ни работали, решать главную задачу—бороться за новый подъем производительности труда, полностью используя в этих целях огромные резервы транспорта. А эти резервы с каждым годом будут увеличиваться благодаря широкому внедрению новой тяги, автоматизации и механизации транспортных средств. Максимально использовать имеющиеся резервы—наша важнейшая задача. Давайте же, товарищи, решать эту задачу по-боевому, повседневно, настойчиво.

Главным нашим резервом является всемерное улучшение использования локомотивов. Необходимо так организовать эксплуатационную работу, чтобы наши электровазны, тепловозы и паровозы как можно больше находились в движении с полногрузными поездами; организовывать работу локомотивов на длинных тяговых участках по большому кольцу, как это делают электровазники Восточно-Сибирской дороги, которые вывели свои локомотивы на кольцо протяжением около 2.500 километров; смелее внедряют сменное обслуживание локомотивов, максимально сокращают резервные пробеги. Производительное использование локомотивов на больших участках обращения позволило в минувшем году содержать в парке значительно меньше локомотивов, чем потребовалось бы при коротких плечах.

Товарищи машинисты! Мы призываем вас так овладеть новыми прогрессивными локомотивами и мастерски управлять ими, как передовые механики Виктор Моисеев из депо Ожерелье, Александр Богомолов из прославленного депо Москва-Сортировочная, постоянно содержащие машины в отличном со-

стоянии, Василий Джумок из Ленинграда, успешно овладевший мастерством управления тепловозом, электровазном и электросекцией, Виктор Самоделов из депо Тайга, добившийся высокой производительности локомотива, Максим Куприянов из Златоуста, обеспечивающий в каждую поездку экономию электроэнергии, и многие другие.

Совершенствование форм эксплуатации локомотивов должно сопровождаться улучшением их содержания и ремонта. Нам необходимо в связи с этим быстрее завершить создание высокоиндустриальной ремонтной базы в депо и на заводах, обеспечить четкую организацию профилактического осмотра, высокое качество ремонта.

Работники ремонтных цехов депо и пунктов технического осмотра локомотивов! По примеру ремонтников депо Московка, Рыбное, Иркутск, Оренбург обеспечивайте выпуск машин в рейс с полной гарантией их безупречной работы в эксплуатации.

Значительные резервы мы можем и должны ввести в действие в результате совершенствования приемов и методов организации движения поездов на целых направлениях. Опыт таких командиров движения, как дорожные диспетчеры Федор Макаев из Новосибирска и Леонтий Комаров из Куйбышева, поможет всюду, где создается «большое кольцо», вести суточный пробег маршрутов до тысячи и более километров. А это значит, что без всяких дополнительных затрат можно будет пропускать по два поезда там, где сейчас успевают провести только один.

Резервом большого, поистине государственного значения является дальнейшее ускорение оборота вагона. Разве терпимо такое положение, когда вагон большую часть времени оборота простаивает на технических станциях и под грузовыми операциями? Чтобы сократить эти простои, нам необходимо обеспечить ритмичность грузовой работы, как это сделал коллектив Иловайского отделения, шире развивать маршрутизацию поездов, коренным образом улучшить работу с местным грузом. Пусть девиз «груз местный, но дело государственное» станет правилом диспетчеров, всех работников движения и грузовой службы!

Широкого распространения заслуживает опыт железнодорожников станции Антрацит, где благодаря их слаженной работе с шахтерами и кооперированному использованию технических средств настойчиво снижают простой вагонов.

В кооперированном использовании технических средств под'ездных путей предприятий и станций железных дорог таятся колоссальные резервы улучшения использования всей транспортной техники, увеличения объема перевозок, экономии труда, снижения транспортных издержек. Это подтверждает практика Донецкой и Московской дорог, которые уже приняли от промышленных предприятий более тысячи километров под'ездных путей. Если учесть, что основная часть грузовой работы осуществляется на под'ездных путях предприятий, станет понятным, какая перед нами лежит поистине нетронутая «транспортная целина» для ускорения оборота подвижного состава, для лучшего использования вагонов и локомотивов, для роста перевозок. Поднять эту целину общими усилиями с работниками транспортных цехов промышленных предприятий—большая государственная задача.

Крупным резервом, способствующим под'ему работы транспорта, лучше всего использованию технических средств, а также пропускных и провозных способностей железных дорог, является повышение скоростей движения поездов.

(Окончание на 3-й стр.)

На новые большие дела

Обращение участников Всесоюзного совещания железнодорожников к всем работникам железнодорожного транспорта

Давайте, товарищи, быстрее переходить от повышения скоростей на отдельных участках к значительному повышению скоростей на целых направлениях. Решить эту задачу призваны в первую очередь работники службы пути. Только там могут быть высокие скорости, где в отличном состоянии содержится путь, где его усилению и реконструкции уделяется должное внимание. Это очень хорошо показал коллектив коммунистического труда Лозовской дистанции, который благодаря отличному содержанию пути, умелому использованию техники обеспечивает скорость движения поездов до 140 километров в час.

Надо, чтобы опыт этого коллектива и достижения лучших дорожных мастеров сети железных дорог, таких как Григорий Чабан из Татарской, Василий Кудрич из Славянска, широко применяли путейцы всех дорог. Сделать путь образцовым и отличным в наших силах!

Непременным условием обеспечения высоких скоростей движения является дальнейшее увеличение гарантийного участка следования вагонов без технического и коммерческого осмотра. Дело чести всех работников вагонного хозяйства так организовать свою работу, как свердловские, златоустовские и нижеудинские вагонники, которые благодаря высокому качеству осмотра и ремонта вагонов гарантируют их безотцепочное следование до места выгрузки. Пусть каждый трудится так же, как осмотрщик вагонов станции Златоуст Василий Чермышенцев, сокративший простой поездов под обработкой в два раза при отличном качестве осмотра; осмотрщик станции Таллин—Вяйке Йоханнес Туубель, поднявший до уровня передовой отстающую смену, которая сегодня стала коллективом коммунистического труда.

Работники заводов! Вашей главной задачей является дальнейшее повышение качества ремонта подвижного состава и изготавливаемых запасных частей, культуры производства, внедрение передовых технологических процессов, комплексной механизации и автоматизации производства.

Быстрее внедряйте опыт предприятий коммунистического труда—Бакинского вагоноремонтного завода и нижеднепровского электротехнического завода „Светофор“, на которых образцово налажено производство, ликвидирован тяжелый ручной труд, полностью изжиты случаи нарушения трудовой дисциплины, хорошо организована учеба рабочих. Берите пример с лучших передовиков производства: Григория Аулова—сталевара Люблинского литейно-механического завода, который варит сталь скоростными плавками и дает продукцию только высокого качества; Николая Кириллова—слесаря Канашского вагоноремонтного завода, активного рационализатора, систематически перевыполняющего сменные задания; Александра Борисенко—бригадира слесарей Воронежского тепловозоремонтного завода, обеспечивающего отличное качество ремонта тепловозов.

В условиях высоких скоростей, когда вопросы безопасности движения приобретают еще большую остроту, должны с исключительной точностью действовать все средства сигнализации, централизации и связи. Содержать их в образцовом состоянии—важнейшая обязанность не только электромехаников и связистов—это также обязанность всех железнодорожников, связанных с движением поездов. Замечательный пример того, как надо обеспечивать отличное содержание средств сигнализации и связи и внедрять более совершенные устройства автоматизации и телемеханики, показывают коллективы Запорожской и Батайской дистанций, являющихся предприятиями коммунистического труда. Надо, чтобы их опыт, а также пример таких отличных связистов, как электромеханики Рубцовской дистанции Леонид Поднебесный,

Шилкинской дистанции Иван Некрасов, Елгавской дистанции Арвид Шинс, быстрее стали достоянием работников дистанций сигнализации и связи всей сети железных дорог.

Крупным нашим резервом является повышение уровня механизации трудоемких работ. У нас еще много ручного труда при погрузке и выгрузке грузов, при ремонте пути и подвижного состава. В то же время на ряде железных дорог и заводов машины, облегчающие труд, используются зачастую плохо. Ремонтно-путевые и погрузочно-разгрузочные машины значительное количество рабочего времени простаивают. Приложим максимум усилий к тому, чтобы быстрее механизировать труд, производительно, по-государственному использовать машины и механизмы!

С каждым годом увеличиваются капиталовложения на дальнейшее развитие транспорта. Мы должны добиваться полного освоения капиталовложений и быстрой их окупаемости. Необходимо настойчиво вникать в экономику транспорта, научиться беречь каждую государственную копейку, вести хозяйство рачительно, непрерывно снижая себестоимость перевозок. Хорошо поставленная экономическая работа—важное условие повышения производительности труда, эффективного использования техники, улучшения всей деятельности железных дорог.

Дорогие товарищи! Мы с вами обслуживаем миллионы пассажиров—наших замечательных советских тружеников, строителей коммунизма. А все ли у нас радует советского человека за вокзалом, в поезде? За последнее время на железных дорогах проведена значительная работа по улучшению пассажирских перевозок. Построено много новых вокзалов, парк пассажирских вагонов значительно пополнился новыми цельнометаллическими комфортабельными вагонами. Однако не везде мы обеспечиваем пассажиру возможность с удобствами и без хлопот совершить поездку.

Улучшение пассажирских перевозок—важнейшая задача железнодорожников. Партия и правительство, весь советский народ будут судить о нашей с вами работе не только по тому, как мы справляемся с перевозками народнохозяйственных грузов, но и по тому, как организованы пассажирские перевозки. Мы призываем быстрее устранить недостатки в обслуживании пассажиров. На каждом вокзале надо так заботливо и внимательно относиться к пассажирам, как это делают в Орле и Львове и на других вокзалах. В каждом поезде должен работать такой отличный коллектив проводников, как бригада Владимира Ткаченко из Харьковского резерва проводников, такие проводники, как Эльвина Аррас из Таллинского резерва, Иван Денисов из Киевского резерва и многие другие.

Мы живем в век невиданных достижений советской науки, в век огромных технических свершений. Это хорошо видно и на примере нашего железнодорожного транспорта. Долг всех тружеников стальных магистралей—сделать все, чтобы новая техника внедрялась еще быстрее, использовалась эффективно, высокопроизводительно, содержалась в образцовом состоянии и постоянно совершенствовалась.

Мы призываем рабочих и конструкторов предприятий, создающих новую технику для железных дорог, увеличивать выпуск высокоэкономичных грузовых и пассажирских электровозов и тепловозов, моторвагонных и дизельных поездов, грузовых и пассажирских вагонов, ускорить выпуск рефрижераторных вагонов и секций для перевозки скоропортящихся продуктов, создавать более совершенные погрузочно-выгрузочные и ремонтно-путевые машины и механизмы, средства связи и автоматизации, производить только длинномерные и долговечные рельсы, которые вы-

держивали бы интенсивные нагрузки в течение многих лет, быстрее увеличивать выпуск современных рельсовых скреплений.

Огромную силу на транспорте представляют новаторы производства, ударники коммунистического труда—организаторы борьбы за высшую производительность труда.

Мы гордимся тем, что именно на транспорте, в депо Москва-Сортировочная, на родине Великого почина, родилась и первая бригада коммунистического труда. Ныне под знамена неодолимого движения за коммунистический труд встали миллионы тружеников. Только на железных дорогах в этом движении участвует около двух миллионов человек.

Мы призываем всех железнодорожников своим самоотверженным трудом, повышением творческой инициативы и трудовой активности быстрее множить ряды ударников, коллективов и предприятий коммунистического труда, ряды тех, кто, став мастером своего дела, не успокаивается на достигнутом, а смотрит вперед, дерзает, ищет, кто дружит с передовой наукой и техникой, не терпит равення „на старинку“, всегда готов идти по дорогам новаторов.

От четкой и слаженной работы всех звеньев железнодорожного транспорта зависит ритм деятельности всего народнохозяйственного организма, безопасность движения поездов, успех нашей работы. Эта четкость и слаженность требует высокой трудовой и государственной дисциплины. Во всяком деле нужна дисциплина, но на железнодорожном транспорте дисциплина необходима вдвойне и втройне. Спаянные сознательной дисциплиной в труде, будем и впредь достойно и высоко держать знамя коммунистического труда, бдительно стоять каждый на своем посту, работать без брака и аварий.

Мы обращаемся к вам, товарищи работники морского, речного, автомобильного, воздушного и трубопроводного транспорта, давайте еще лучше объединим свои усилия для выполнения поставленной Коммунистической партией и Советским правительством задачи полного удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, обеспечим четкое взаимодействие в работе всех видов транспорта!

Мы обращаемся к вам, товарищи строители железных дорог, с горячим призывом усилить свою работу по развитию железнодорожного транспорта. Общими усилиями быстрее устраним недостатки, повысим качество строительства, снизим его стоимость, своевременно сдадим все объекты в эксплуатацию!

Известно, что большую помощь железнодорожному транспорту оказывают молодые строители, посланцы Ленинского комсомола. К вам обращаемся мы, молодые друзья, с призывом умножить свои усилия в строительстве и реконструкции железных дорог!

Дорогие друзья, товарищи по труду!

По советской земле победно идет первый год практического претворения в жизнь великой Программы КПСС, утвержденной XXII съездом партии. Сделаем все необходимое для успешного выполнения величественных планов, поставленных Программой партии перед железнодорожным транспортом, и уже в этом—1962 году приведем в действие все наши резервы по дальнейшему подьему работы транспорта.

Цели наши ясны, задачи определены. Мы призываем вас на новые большие дела. Внесем свой достойный вклад в создание материально-технической базы коммунистического общества. Все свои способности, все лучшие порывы, весь жар наших сердец отдадим быстрейшему претворению в жизнь великой программы строительства коммунизма, который утверждает на земле Мир, Труд, Свободу, Равенство, Братство и Счастье всех народов!

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОБЗОР

В прошлую пятницу в Брюсселе начался новый раунд переговоров о присоединении Англии к Европейскому экономическому сообществу, известному под названием общего рынка.

Когда в марте 1957 года правительства Франции, Западной Германии, Италии, Голландии, Бельгии и Люксембурга договорились о создании ЭС—экономического союза по свободным передвижениям товаров, капиталов и рабочей силы в рамках этого объединения, и в конечном итоге к единым внешнеторговым тарифам, — Англия предпочла остаться в стороне. Объяснялось это прежде всего желанием расстроить экономические, а затем и политические связи со странами Британского содружества—Канадой, Австралией, Новой Зеландией и другими. Дело в том, что между Англией и остальными странами содружества существуют соглашения о взаимной торговле. Вступление в экономическое общество Англии означало бы, что страны содружества перестали бы оказывать предпочтение английским товарам, вследствие чего впервые за долгую историю английским промышленникам пришлось бы конкурировать в странах содружества на равной основе с промышленниками США, Западной Германии, Франции и других стран. Не удивительно, что одна мысль об этом бросает в дрожь многих английских предпринимателей: сейчас в английские колонии и доминионы идет примерно 45 процентов английского экспорта, в то время, как на всю Западную Европу приходится около 30 процентов вывозимых Англией товаров.

В противовес общему рынку Английское правительство сколотило так называемую Европейскую ассоциацию свободной тор-

говли „ЕАСТ“, объединив в ней Англию, Швецию, Данию, Норвегию, Австрию, Швейцарию и Португалию. Как и в общем рынке, члены этой ассоциации согласились постепенно устранить взаимные торговые барьеры. Основное открытие состоит в том, что соглашение об ут-верждении ассоциации не предусматривает создания единой системы внешне-торговых тарифов: в торговле со странами, не входящими в „ЕАСТ“, каждый член ассоциации вправе устанавливать свои собственные пошлины.

Так, к началу 1960 года в Западной Европе сложились две соперничающие экономических группировки—ЭС и „ЕАСТ“. Такое положение, чреватое политическим расколом в стане империалистов, всерьез встревожило правящие круги США. Последовал грозный окрик в адрес английского правительства: США заявили, что они на стороне общего рынка и считают „ЕАСТ“ незаконнорожденной организацией. Это давление со стороны США совпало в Англии с компанией вступления в ЭС, которую раз-вернули промышленники, заинтересованные в рынках стран Западной Европы. В стране разгорелись споры между сторонниками вос-соединения к общему рынку и их противниками. В конце концов первые одержали верх: Англия официально обратилась в совет ЭС с просьбой принять ее в состав этой организации. Но сделала она это с рядом оговорок.

НОВЫЙ ЯДЕРНЫЙ ВЗРЫВ США В АТМОСФЕРЕ

Соединенные Штаты провели одиннадцатый ядерный взрыв в атмосфере. Комиссия по атомной энергии США объявила, что ядерное устройство было сброшено с самолета в районе острова Рождества.

(ТАСС).

Сейчас переговоры приня-ли сложный и затяжной характер. В Брюсселе английское правительство представило новый план присоединения Англии к общему рынку. Сообщают, что новые английские пред-ложения встретили холод-ный прием, натолкнувший на решительное противо-действие Франции. Примеча-телен тот факт, что про-тив принятия Англии в об-щий рынок на предлагае-мых ею условиях выска-зался и канцлер ФРГ—Аде-науэр. Западногерманские и французские промышлен-ники, видимо, готовы до-пустить Англию в ЭС толь-ко ценою открытия для них рынков стран британ-ского содружества. Вопрос осложняется и политически-ми соображениями: Де-голь и Аденауэр стремятся пре-вратить общий рынок в по-литическое объединение. С этой точки зрения им от-лично улыбается перспек-тива членства Англии в ЭС: не может быть никаких сомнений в том, что в слу-чае вступления в ЭС ан-глийское правительство не-медленно заявит о своих притязаниях на руководя-щую роль в предполагаемом политическом объединении.

Между тем в Англии и доминионах развертывается движение против вступле-ния в эту организацию. Со-юз поставщиков сырья стран британского содру-жества заявил недавно, что присоединение Англии к ЭС приведет к падению многих отраслей промыш-ленности в странах содру-жества. Батональный совет труда Великобритании, в который входят представи-тели лейбористской партии, кооперативного союза и британского конгресса, пре-дупредил, что последствия участия Англии в общем рынке „могут быть роковы-ми для содружества и для самой Англии“.

М. ФЕДОРОВ.



У цветущей яблони.
Фотостудия И. Сидоренко.

ПОХОД В КОЛХОЗНОЕ СЕЛО

Воскресным майским днем пионеры пятых и шестых классов школы № 2 совершили поход в колхозное село Натальино. Немало интересного узнали ребята из его истории. Учащий-ся Сергей Звонков сделал много фотоснимков. Объектив аппарата запечатлел катание на лодках по реке Березовке, игру в волей-бол с сельскими пионерами, интересные пейзажи.

Дружески расставались экскур-санты со своими сверстниками из Натальино. Сельские пионеры пообещали в свою очередь побы-вать в гостях у учащихся школы № 2.

НОВАЯ ДОРОГА В КОТЛОВАН ГЭС

Коллектив управления механизации строительных работ закончил сооружение дороги от большого бетонного завода Сара-товгэсстроя в котлован ГЭС про-тяженностью в 500 метров.

Дорога сооружена из сборных железобетонных плит. На строи-тельстве ее работали бригады бе-тонщиков тт. Емельянова, Скач-кова и Исаева.

Образцы труда показали бе-тонщики тт. Тамбовцев, Измай-лов, Ромодин, бульдозеристы тт. Виссонов и Чижов.

На Волге

Уровень воды 20, 13 метра. Убыло за сутки 26 санти-метров. Температура воды 9,8 градуса.

Традиционная эстафета

В воскресенье внимание ба-лаковцев привлекла тра-диционная легкоатлетическая эста-фета на приз городской газеты „За коммунистический труд“. Не-обходимо было преодолеть 5650 метров. Эта дистанция разбита на 12 этапов.

Первое место в эстафете заня-ла команда школы № 2. Ей вру-чается переходящий кубок и диплом первой степени. Дипло-мом второй степени награждена команда Саратовгэсстроя, третье место заняла команда „Спартак“.

Хочется сказать несколько слов об организации этого соревнова-ния. В нем должны были принять участие все коллективы предпри-ятий, стройки и средних школ. Однако на старт вышли всего только четыре команды.

Чем это объяснить? Может быть руководители спортивных коллек-тивов не были предупреждены? Нет. Еще задолго до этого дня городским спортивным союзом было разъяснено положение о со-ревновании. Нельзя сказать о том, что, например, в школах №№ 1 и 38, которые не выставили своих команд, нет спортсменов. Из-за того, что руководители физкуль-турных коллективов этих школ тт. Тамышев и Пантелеева недо-бросовестно отнеслись к этому мероприятию и не готовили команды, спортсмены-школьники вынуждены были принимать уча-стие в команде Саратовгэсстроя и „Спартак“.

С. КОВАЛЕВ.

РАДИОПЕРЕДАЧИ

16 мая: 14.05 Сборник советских песен, составленный по предложению радиослушате-лей. 17.05 «На рубежах семилет-ки». 17.30 Концерт-загадка, (со-ставлен радиослушателями). 18.10 Эстрадный концерт. 18.30 Беседа «Дело всей партии, всего наро-да». 18.45 У микрофона солистка Большого театра СССР М. Мил-лау. 19.20 «Отвечаем на ваши вопросы». 21.15 Старинные рус-ские романсы и песни в исполне-нии Н. А. Обуховой. 21.35 «Раз-витие учения Павлова». Беседа. 23.00 Концерт лауреатов II Меж-дународного конкурса музыкан-тов-исполнителей имени Чайков-ского.

17 мая: 12.20 Музыка А. Зацепина к кинофильму «Песня зовет». 13.15 Радиоальманах «Литературный Ленинград». 14.05 Выступление балалаечника Б. Феоктистова. 16.30 Концерт из Уфы. 17.30 Передача для моло-дежи. «Товарищ вожатый». 17.45 Норвежские песни. 18.10 Концерт «Труженики полей». 18.45 Песны для оркестра народных инстру-ментов. 19.30 «Последний гори-зонт». Радиоспектакль.

Памятные даты

16 мая 1821 года родился П. Л. Чебышев, великий русский ученый-математик и механик. Умер в 1894 году.

16 мая 1915 года началась всеобщая забастовка в Турине (Италия).

Погода

Сегодня ожидается облачная с прояснениями погода, слабый дождь, гроза. Ветер юж-ный, сильный. Температура днем 18—20 гра-дусов тепла.

Редактор П. З. НАУМОВ.

Лабознов Анатолий Кузь-мич, проживающий по улице имени Академика Жук, 18, кв. 5, возбуждает дело о раз-воде с Лабозновой Александрой Семеновной, проживаю-щей в селе Большая Ольшан-ка Баладинского района. Дело подлежит рассмотре-нию в Баладинском районном нарсуде.

78 лет назад умер великий чешский композитор Бедржих Сметана. Равно пробудилось дарование Сметаны. Шести лет мальчик выступил как пианист в публичном концерте. К 8-летию возрасту относятся его первые композиторские опыты. Сметана самостоятельно овладел музы-кальными знаниями. Будучи юно-шей, он начал систематические занятия под руководством видного чешского музыканта—педагога Иозефа Прокша, у которого брал уроки в течение нескольких лет. Восторженно приветствовал молодого музыканта революцию 1848 года. В дни пражского восстания он принимает участие в барри-кадных боях, пишет марши для революционной национальной гвардии, создает торжественную увертюру, посвященную народ-ной победе, и хоровую „Песню свободы“.

После поражения революции композитор эмигрировал в Шве-цию. Вернувшись через пять лет на родину, Сметана становится во главе прогрессивного националь-ного движения в области музы-кального искусства, организует

Жизнь замечательных людей

Прогрессивный композитор

хоровое общество, участвует в создании клуба музыкантов и на-ционального оперного театра. В 1866 году появляется первая из его восьми опер и вместе с тем первая чешская классическая опера—„Бранденбургцы в Чехии“. Написанная на сюжет, относя-щийся к далекому историческому прошлому, она проникнута идеа-ми народно-освободительной борь-бы и национального возрождения. В том же году под управлением автора впервые прозвучала зна-менитая „Проданная невеста“.

Яркое народное произведение, наполненное чудесными самобыт-ными мелодиями, искрящееся ве-сельем, радостью, „народным серд-ечным юмором, „Проданная не-веста“ заложила прочную основу чешского реалистического оперно-го искусства.

В 1870 году опера была постав-лена в Петербурге на сцене Ма-рининского театра. С 1937 года она

вошла в репертуар Ленинград-ского Малого и Киевского опер-ных театров. В 1948 году ее по-ставил филармальный Большой театр СССР и оперная студия Москов-ской консерватории.

Из последовавших за этой опер-рой Сметаны наиболее известны „Далибор“—патриотическая му-зыкальная трагедия на сюжет на-родного предания и „Либуше“, воспевающая мужество и славу чешского народа.

16 мая 1868 года в Праге со-стоялась закладка здания Нацио-нального театра. В этот же день на сцене временного театра была впервые исполнена опера Смета-ны „Далибор“. Приуроченная к знаменательному дню премьеры „Далибор“ прошла под руковод-ством автора, в спектакле участ-вовали лучшие чешские оперные артисты.

Подобно „Проданной невесте“, новая опера Сметаны явилась

большим событием в культурной жизни Чехии.

В возрасте 50 лет Сметана пол-ностью потерял слух. Это не-счастье особенно жестоко для музыканта, не сломило дух муж-ественного композитора. Подобно Бетховену, он несмотря на глухоту, продолжает творить и и создает произведения, вооду-шевляющие светлым, глубоким оптимизмом. В этот период им написан вдохновенный цикл сим-фонических поэм „Моя родина“, рисующий красоту и величие род-ной страны, замечательный стру-нный квартет „Из моей жизни“, обаятельные „чешские танцы“ для фортепиано и ряд других сочине-ний.

Наследие Сметаны отражает глубокую внутреннюю силу чеш-ского народа, оно дышит безза-ветной любовью художника к своей родине, жгучей ненавистью к ее поработителям и непоколе-бимой уверенностью в ее буду-щем.

Л. КОВАЛЕВА,
преподаватель пения
школы № 52.