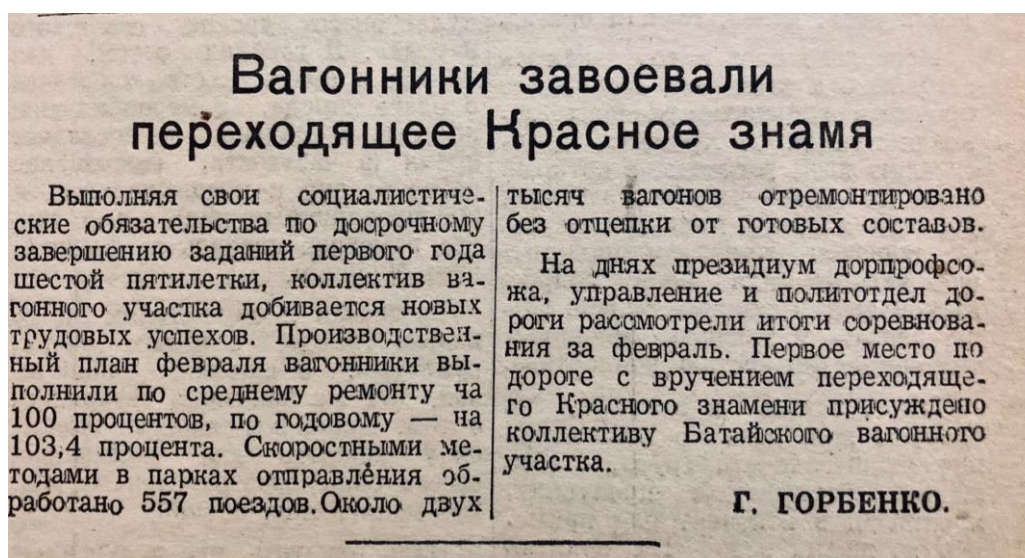


Батайск и железная дорога.

Какое-то время назад Муниципальный архив Администрации города Батайска уже рассказывал про то, как жила и чем дышала железнодорожная станция в нашем городе. Идея рассказа на основе хранящегося фонда газеты “Вперёд” на данную тему нам очень понравилась как с точки зрения истории, так и с точки зрения краеведения. Благодаря этому хорошо расширяется кругозор, ведь всегда можно узнать что-то новое об истории города, не только о железной дороге. Ведь пока ищешь в подшивке газет необходимый материал – возможно, наткнешься и на другую весьма интересную тематику. Именно поэтому в прошлый раз мы рассказывали о строительстве Волго-Донского канала. Естественно, одними заметками и статьями в газете дело не заканчивается и всегда интересные факты проходят проверку в других, более авторитетных источниках. Именно так и происходит обогащение знаниями, расширение кругозора.



Первые несколько заметок о том, как славно трудятся вагонники и другие сотрудники станции, в целом, чтобы достичь успехов в различных социалистических соревнованиях и повысить работоспособность железнодорожного узла.

Еще лучше будем трудиться

ПАРОВОЗ ЛЕТИТ ВПЕРЕД

Иван МИСЮРА — помощник машиниста
От помощника машиниста во многом зависит успех всего коллектива. Не



досмотришь, допустим, за толстой неурядицы будут И за всеми движущимися деталями особый уход нужен. Ведь паровоз — сложная машина, где каждый, даже самый маленький винтик определяет четкую, бесперебойную работу локомотива.

Но никогда еще прежде не спорилось дело так, как в эти дни, дни подготовки к традиционному празднику железнодорожников. Наш паровоз Л-1023 доставил к месту назначения сотни тонн различных грузов сверх плана. Только недавно мы провели поезд, вес которого превышал норму на 200 тонн. Перед самым отправлением (это было на станции Каменоломни) ко мне подошел машинист Константин Иванович Молодцев.

— Как думаешь, Ваня, справимся? — обратился он ко мне.
Я не задумываясь ответил:

— Конечно, справимся. В пути следования пришлось быть особенно внимательным. Ни на мгновение не спускал я глаз с приборов, зорко следил за сигналами. В Батайск мы прибыли раньше срока и благополучно доставили тяжеловесный поезд.

Отрадные результаты соревнования в честь Дня железнодорожника! И все

же можно и нужно трудиться еще лучше. К этому я и буду стремиться.

ВДВОЕ БОЛЬШЕ

Валентина ЛЫСЕНКО — сверловщица

В нашем южном вагонном депо трудно удивить высокой выработкой, настолько много у нас больших умельцев, знатоков своего дела. Тем большую радость испытываю я, что моя фамилия находится на Доске почета, 180—200 процентов нормы — такая выработка стала для меня обычной. 30 июля, например, я обработала 1020 деталей вместо 500.

Высокая производительность не дается легко. Длительное время я упорно и всесторонне изучала



свой станок, овладевала смежными специальностями.

Труд в нашей стране стал делом чести, доблести и героизма. Мне неоднократно выдавали премии, объявляли благодарности. Я награждена похвальными грамотами Центрального Комитета ВЛКСМ и обкома комсомола.

Работать успешно нельзя без настойчивого повышения своих знаний. В этом году я с отличием закончила семь классов вечерней школы рабочей молодежи. Без экзаменов принята в техникум.

За все — за то, что так радостно живет советской молодежи — мне хочется сегодня еще раз

от всей души сказать нашей Коммунистической партии, родному правительству — большое спасибо!

ПЕРЕДОВЫМИ МЕТОДАМИ

Григорий КИЗЯВКА — составитель

Многие спрашивают меня:

— Как это ты, Григорий Логвинович, добишься столь больших успехов?

Успехи составительской бригады, которой я руковожу, действительно немалые. План роспуска и формирования поездов выполняется обычно на 150—170 процентов. В течение двух лет мне присваивают звание лучшего составителя сети дорог Советского Союза.

И все же сразу на этот вопрос трудно ответить. Е чем главное, определяющее успех работы? Пожалуй, это слаженность работы всего коллектива. Е бригаде нелегко выделить кого-либо. Все трудятся умело, старательно. Похвалы заслуживают операторы тт. Наливайченко и Милованов. Без всяких нареканий работают спецщики тт. Толопченко, Чернов, Белошапка. Сноровкой отличаются: башмачники тт. Макаренко и Коваленко. Отстающих у нас нет.



Слаженность между членами бригады и способствует достижению отличных результатов. В дни

подготовки к Всесоюзному дню железнодорожника наш коллектив затрачивал, например, на роспуск поездов в среднем 18 минут, а технологическим процессом предусмотрено 25 минут.

Бригада стремится довести выработку до 180 процентов. Эта задача, конечно, не из легких. Но мы постараемся и с ней успешно справиться.

ДОСТИГНУТОЕ НЕ ПРЕДЕЛ

Евдокия ГОЛУБОВА — шпалоподбойщица

Это было в грозные годы войны с немецкими оккупантами. Я решила пойти работать в дистанцию пути.

— Кем же ты думаешь быть? — спросили у меня подруги.



Когда я ответила, что наметила освоить специальность шпалоподбойщица, некоторые из них удивленно заметили:

— Тяжело ведь это... Действительно, трудно пришлось вначале. Но желание внести свой вклад в дело разгрома ненавистного врага помогло справиться с трудностями. Потом же я горячо полюбила свою специальность.

Встречая праздник железнодорожников, я довела выработку до 50—55 шпал, нормой же предусмотрено 35.

Достигнутое не является пределом. Буду работать еще старательнее, обеспечивать беспрепятственное движение подвижного состава.

Со временем о стахановцах стали не только писать различные хвалебные статьи, но ещё и прикреплять фотографии, чтобы ударников труда знали в лицо. Как говорится "Страна должна знать своих героев".

Шефы помогают колхозу

Коллективы Южного и Северного вагонных депо шефствуют над колхозом имени Ленина. Недавно работники депо передали колхозу генератор переменного тока, распределительный щит, арматуру для наружного освещения, электрические лампочки, рубильники и другие материалы и оборудование для механизированного тока. Силами вагонников построено помещение для генераторной установки.

И. ЛАВРИНЕНКО,
старший инженер
Южного вагонного депо.

По мере того, как развивается газета, увеличивается и разнообразие тем, в которых освещается деятельность сотрудников железной дороги в Батайске. Много заметок о том, как узел помогает развитию сельского хозяйства, оказывая шефскую помощь.

Вот так теряется время...

В ночное время работать на путях труднее, чем днем. Между тем, руководство станции, дистанции связи не всегда создают нам условия для плодотворной работы в ночной смене.

Взять хотя бы такой пример. В районе 16-го поста на 27-ом пути маневровый щит до сих пор освещается керосиновым фонарем. На днях, когда был сильный ветер и шел дождь, фонарь потух. Проходивший по этому пути поезд остановился. Чтобы зажечь фонарь, пришлось бежать на пост брать табуретку. На ветру пламя гасло. Прошло не менее 10—15 минут, пока фонарь

загорелся. Все это время маневровая работа не производилась. И так бывает нередко.

Об освещении этого щита мы говорим на планерках наверное уже два месяца. Около щита поставлен столб, к нему подведена электролиния, но вот на то, чтобы провести линию от столба к щиту, видимо нехватило провода. Когда же дистанция связи доведет начатую работу до конца?

Много времени теряем мы в ночное время на то, чтобы прочесть разметки на вагонах. Техконторщины бригады № 2 пишут мелко и неразборчиво. Приходится останавливать вагоны и с

большим трудом разбирать написанное.

Справедливо жалуются на неудобства работники 14-го поста. Рупор стоит слишком далеко от них и они часто не слышат команды дежурного по горке. Приходится переспрашивать по телефону, затрачивая на это лишнее время.

Надо улучшить условия работы в ночной смене. Это позволит поднять производительность труда движущихся.

П. СУПРЯГА,
старший стрелочник,
Ф. КОВАЛЕНКО,
стрелочник.

Но есть и не только хвалебные статьи, в которых рассказывают о трудовых или человеческих подвигах работников станции и депо. Есть и обличительные статьи, в которых в рамках воспитательной деятельности и того, чтобы пожурились рассказываются антиподвиги, с уточнением фамилии, имени и отчества.

Уже не раз сотрудники архива отмечали, что по старым документам и статьям в газете весьма интересно отслеживать развитие общества. Именно в таком формате можно лучше всего отследить всяческие изменения настроений, политики, социальной сферы. Даже на примере одной газеты прекрасно видно, каким именно образом на протяжении одного десятилетия развивалось и печатное дело, и то какое количество всего освещалось. Это один из главных показателей того, что город жил и развивался, был динамичен. У жителей были регулярные собрания в клубах по интересам, походы в кино и лектории, для жителей строились какие-то значимые объекты, давались объявления о продаже, покупке, знакомствах. Список можно продолжать и дальше, но ведь и так всё прекрасно понятно.

В завершении желаем, чтобы число людей обращающихся к открытым архивным документам и материалам, для пополнения своих знаний, с каждым годом росло.