

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ОРСКИЙ РАБОЧИЙ

ОРГАН ОРСКОГО ГОРКОМА ВКП(б)
И ГОРОДСКОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

№ 156

Воскресенье, 10 августа 1947 г.

Цена 20 коп.

Всесоюзный День железнодорожника

Сталинский День железнодорожника, установленный в ознаменование исторического приема товарищем Сталиным рабочих транспорта в Кремле 30 июля 1935 года, отмечается ежегодно, как праздник всей нашей великой железнодорожной державы.

Партия, правительство и лично товарищ Сталин уделяют ежегодное внимание развитию железнодорожного транспорта в нашей стране. За годы советской власти железнодорожная сеть СССР увеличилась вдвое. Наша промышленность вооружила его мощными паровозами, большим количеством вагонов. Благодаря этому железнодорожный транспорт сыграл огромную роль в развитии и правильном размещении производительных сил страны. Он сделал большой вклад в дело расцвета экономики и культуры союзных и автономных республик.

Окруженный заботами величего Сталина, наш транспорт превратился в одну из передовых отраслей народного хозяйства. И неслучайно, в годы Великой Отечественной войны советские железнодорожники с честью справились с поставленными перед ними задачами. Вместе с Красной Армией и всем советским народом они вложили огромный вклад в дело разгрома врага.

30 июля 1935 года на приеме железнодорожников в Кремле товарищ Сталин сказал: «СССР, как государство, был бы немыслим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единую целое его многочисленные области и районы. В этом великом государственном значении железнодорожного транспорта в СССР».

Эти слова приобретают особое значение сейчас в дни восстановления и возведения всех отраслей нашего народного хозяйства. За полтора года новой сталинской пятилетки эксплоатационная длина

На призыв трудящихся предприятий Ленинграда развернуто соревнование за достойную встречу 30-й годовщины Большого Октября работники Орского отделения ответили улучшением своей работы. Начиная с апреля текущего года, государственный план погрузки перевыполняется. За второй квартал он составил 109,6 процента; это в значительной мере восполнило недогруз первого квартала. Июльский план погрузки выполнен на 100,5 проц.

Коллектив депо станции Орск из про-
тяжения всех месяцев нынешнего года перевыполняет месячные задания по ремонту паровозов на 15—20 единиц.

Колонна паровозников машиниста-инструментора т. Зинченко взяла обязательство отремонтировать в 30-й годовщине Большого Октября 40 паровозов.

Это обязательство она выполнила 5 августа — на три месяца раньше срока.

Пример инициативу в работе показали машинисты паровозов Бутунов, Бускунов, Понадын, Масников

и другие, отработавшие на ремонте паровозов более 600 часов.

Этот славный почин дал 55 тысяч рублей экономии.

Хорошо справились с выполнением июльской программы коллектив вагоноремонтного пункта (начальник т. Игнатьев). Месячное задание по среднему и годовому ремонту товарных вагонов выполнено на 116 процентов. Слесари Романенко, Шульгин, Дранго, кузнец Николаев, электросварщик Потемкин и другие явились инициаторами стахановского труда в коллективе. Лучшие машинисты Орского депо тт. Плитников, Гомазов, Додонов, Косицын и другие водят тяжеловесные поезда с превышением технической скорости, добиваясь экономии топлива. Хорошие результаты в работе добились составители поездов Мазуренко, Ка-

Сегодня Всесоюзный День железнодорожника!
Привет стахановцам — железнодорожникам Орска!
Вперед к новым успехам во имя четвертой
сталинской пятилетки!

В труде равняться на передовых!

Обязательства выполнены досрочно

В ответ на призыв трудящихся Ленинграда о выполнении плана второго года сталинской пятилетки к 30-й годовщине Большого Октября бригады машинистов Вагоноремонтного пункта взяли на себя конкретные обязательства.

Особенно хорошие показатели имеет бригада старшего машиниста тов. Баскунова. Средняя ее выработка составляет 150 процентов. Машинисты этой бригады тт. Чарочкин и Галкин, помощники машинистов тт. Кривченко, Прямоносов и другие, работая с высокой производительностью, сэкономили 3243 рубля.

Хорошие результаты имеют и паровозные бригады старшего машиниста т. Пантелейкова, сэкономившие за два последних месяца 23772 килограмма топлива, бригада старшего машиниста Руденко и другие.

По обязательству мы должны были четырех кочегаров подготовить на помощников машинистов. Фактически подготовлено 12 человек. Товарищи Галкин, Жданов, Лухманов и другие с мая работают в горной должности.

Слаженной и высокопроизводительной работой бригады нашей колонны с начала года завоевали первенство в коллективе и не упускают его до настоящего времени.

Подпись на письме железнодорожников великому Сталину, наша колонна обязана довести в 30-й годовщине Большого Октября выпуск паровозов из промывочного ремонта кооперированным методом до 50.

На основе постоянной технической учебы и передачи опыта лучших машинистов мы надеемся добиться повышения квалификации паровозных бригад и увеличить экономию топлива.

У нас имеются все возможности для выполнения и этого обязательства, чтобы наша Родина была еще сильнее и могучее, а жизнь советского народа счастливее и радостнее.

ПРИМЕЧАНИЕ

К новым достижениям!

Коллектив вагоноремонтного пункта станции Орск в первой декаде июля отстал от графика по всем видам ремонта вагонов. Вопрос об этом был поставлен на общем собрании работников пункта. Выяснилось, что на основных участках труд организован плохо. Руководство ремонтного пункта принял практические меры к устранению недостатков. Коллектив участков, взяв конкретные обязательства, развернули соревнование за достойную встречу Всесоюзного Дня железнодорожника.

1 августа коллектива вагоноремонтного пункта стал на стахановскую вахту в честь Дня железнодорожника. В цехах еще с большой силой развернулось социалистическое соревнование. Коллектив поставил задачу: к 25 августа завершить мечтную программу.

Вагончики активно борются за выполнение приказа Министерства путей сообщения — отлично и в срок ремонтировать крытые вагоны для перевозки зерна, сжигать остатки «бомбовых» вагонов и улучшать эксплуатационные показатели прохождения поездов по гарантенному участку.

И это обязательство также будет выполнено! 30-ю годовщину Октября встретим новыми победами на трудовом фронте.

М. БАШИРОВ,
инженер вагонного участка станции
Орск.

Диспетчеры в борьбе за выполнение графика

Готовясь к Дню железнодорожника, диспетчеры участка Орск-Кувандык тов. Козеев поставили перед своим коллективом задачу — добиться первенства в социалистическом соревновании по отделению. Он правильно организовал работу поездных бригад, используя имеющиеся резервы, настойчиво борясь за выполнение графика движения поездов, требуя от подчиненных точного выполнения расписаний и строгого соблюдения правил эксплуатации.

Это хорошо также восприняли конду-

ние сейчас в дни восстановления и развития всех отраслей нашего народного хозяйства. За полтора года новой сталинской пятилетки эксплоатационная длина стальных магистралей увеличилась более чем на тысячу километров. Восстанавливаются станции, мосты, депо, мастерские, заводы. Железные дороги не только восстанавливают свою боевенную мощь, они вооружаются новой передовой техникой. Объем работ по электрификации железных дорог увеличивается в 1947 году более чем втройку, строятся механизированные сортировочные горы, расширяются существующие, возводятся новые вагоноремонтные пункты, увеличивается путевое развитие станций.

Большая работа проделана в области строительства жилищ и бытовых учреждений. В 1946 году было построено более полуимиллиона квадратных метров жилой площади, 55 школ, 12 больниц и родильных домов, 24 поликлиники. В 1947 году транспорту ассигновано 6 миллиардов рублей — это значительно превысит капиталовложения прошлого года.

Всесоюзный День железнодорожника мы отмечаем в обстановке небывалого исполнительского и производственного подъема. Весь народ нашей страны преисполнен стремлением достойно встретить 30-летие Великого Октября. Более чем трехмиллионная армия советских железнодорожников вместе со всем советским народом борется за выполнение и перевыполнение планов сталинской пятилетки.

В Сталинский День железнодорожника стало традицией для работников транспорта отчитываться за свою проделанную работу перед всем народом и брать на себя новые социалистические обязательства. В числе дорог, увеличивающих объем народно-хозяйственных перевозок, находится и Оренбургская дорога, где одним из важнейших участков является Орское отделение. Железнодорожники Орска неизменно поработали в годы войны. Вместе с ростом промышленности Орска неизменно увеличивается объем работы его железнодорожного узла и всего отделения дороги.

ДВА ПАРОВОЗА СВЕРХ ПЛАНА

Паровозные бригады депо Орск решили ознаменовать Сталинский день железнодорожника выпуском из промывочного ремонта сверх плана двух паровозов. Став еще 5 августа.

ТАЖЕЛОВЕСНЫЕ ПОЕЗДА

Машинисты комсомольских бригад т. Болдырев и Анисимов на дни провели тяжеловесные поезда. Все составы были выше нормы в полтора раза. Машинисты т. Деренко и Забродыкин провели поезд, вес которых увеличен вдвое.

Все тяжеловесные поезда шли с превышением технической скорости. Свои рейсы комсомольские бригады посвятили Сталинскому дню железнодорожника.

Четыре года я возжу своей машиной длинные составы грузов по стальному пути. За это время мне в значительной степени удалось обогнать свой опыт. Когда на узле развернулось соревнование водителей тяжеловесных поездов, мне не хотелось отстать от них. И я впервые провел состав весом в 1800 тонн, выполнив при этом техническую скорость и экономив много топлива. С тех пор,

выпущенное из промывочного ремонта 40 паровозов. На эту работу было затрачено 605 часов, что сэкономило государству 55 тыс. рублей. Наша колонна добилась 23848 рублей экономии благодаря переходу на хорасчет. Помимо этого, соблюдаются теплотехнические правила на парово-

заправке. Родина была еще сильнее и могуче, а жизнь советского народа счастливее и радостнее.

П. ЗИНЧЕНКО, машинист-инструктор маневровой паровозной колонны депо станции Орск.

МОЙ ОПЫТ

На транспорте нет больших и малых людей. Каждый работник на своем посту вносит большой вклад в работу всего железнодорожного транспорта.

Я работаю составителем поездов на станции Орск с 1941 года. За это время накопил большой опыт. Одно время мне приходилось работать с нашими знанными составителями тов. Мазуренко и многое у него перенять. Теперь я сам обучаю людей скромному формированию и расформированию поездов. В стахановской школе, организованной в нашем коллективе, я передаю свой опыт молодым рабочим. Меня ученики — составители тт. Кирilenко, Максимов и некоторые специалисты — уже работают неплохо.

Работа всех звенев железнодорожного транспорта сводится к одной главной задаче — мы должны добиваться постоянного ускорения оборота вагонов. При большой занятости станции и перегонов, в особенности на плаче Орск — Никель, создаются большие трудности. Для формирования и расформирования поездов приходится затратить время в интервалах между отправлением и прибытием поездов. Это заставляет нас считать время на минуты. Я применяю метод знатного составителя железнодорожного транспорта тов. Катаева: формирую поезда на любых путях, временно нарушая их специализацию.

Большую роль в нашей работе играет слаженность всей комплексной бригады, в состав которой входит: составитель, специалист, машинист маневрового паровоза, стрелочник, сигналист. Маневровый диспетчер все распоряжения по работе дает мне. Я знакомлю членов бригады с предстоящей работой. Таким образом, каждый член бригады знает, что он должен делать на своем участке. Это повышает наши успехи в работе.

В. НАЛИПАРОВ, составитель поездов ст. Орск.

На высоких скоростях

Война застала меня на школьной скамье. Окончив восьмой класс, я решил пойти на производство, чтобы в дальнейшем стать машинистом. Не сразу пришелся осуществить свою мечту. Два года я был помощником машиниста на паровозе тов. Кирченко, присматривалась к мелодии его работы, изучал машину. Тов. Кирченко охотно передавал мне свой опыт.

В теоретической подготовке помогал машинист тов. Додонов. В 1943 году я стал управлять паровозом самостоятельно. Хорошо изучив профиль пути, я добивалась при поездках высокой форсировки котла и соблюдения теплотехнических правил. Это позволяет мне водить поезд на высоких скоростях и систематически экономить топливо. За 1946 год мы сконсервили 143 тонны угля, за первое полугодие 1947 года — 43,5 тонны. В соревновании в честь 30-й годовщины Великого Октября наша бригада добилась выполнения июльской программы на 200 процентов.

Ф. КОСИЦЫН, машинист комсомольского паровоза депо Орск.

На промывочном ремонте паровозов в нашем депо работает две комплексные бригады, возглавляемые мастером т. Типкиным. В этом году мы значительно увеличили количество выпускаемых из промывочного ремонта паровозов, улучшив его качество. У слесарей-ремонтников, особенно за последние месяцы, на много выросла производительность труда. Например, в январе она составляла в среднем 118 проц., а в июле — уже 188. У нас нет людей, не выполняющих нормы выработки. Коллектив даже не помнит, когда бы месячная программа осталась невыполненной.

Как мы добились этого?

В моей бригаде 12 слесарей. Большинство из них молодые рабочие — воспитанники школ ФЗО и недавно принятые в коллектив. Для передачи опыта работы мы закрепляем молодежь за лучшими производственниками и, тем самым, подготавливаем их к выработке до уровня передовых. Так, слесари тт. Гаркин, Ермаков и другие уже обучили многих творческих рабочих, которые сейчас, работая самостоятельно, не отстают от других членов бригады.

Ежедневно до начала работы я собираю всех членов бригады на пятиминутное совещание. Здесь сообщаю им итоги работы за прошлую смену, даю каждому задание на сегодняшний день. Все члены бригады соревнуются между собой. Итоги соревнования и выполнения взятых обязательств подводятся каждую декаду: за работу члены бригады отчитываются я, за работу бригад — мастер. На этих же декадных совещаниях мы вскрываем и недостатки в работе.

Хорошо помогают нам в ремонте паровозов и бригады паровозников, особенно колонна машиниста-инструктора тов. Зинченко.

Все эти мероприятия помогли нам в работе. Наш коллектив не раз завоевывал первенство не только среди предприятий Орского узла, но и по всей Оренбургской дороге. Годовую программу по ремонту паровозов мы обязались выполнить к 30-й годовщине Великого Октября. Сейчас, подводя итоги работы, мы видим, что у нас имеется возможность завершить программу года на месяц раньше, и мы постараемся это сделать.

В. БРЕДИХИН, бригадир комплексной бригады слесарей депо станции Орск.

На промывочном ремонте паровозов в нашем депо работает две комплексные бригады, возглавляемые мастером т. Типкиным. В этом году мы значительно увеличили количество выпускаемых из промывочного ремонта паровозов, улучшив его качество. У слесарей-ремонтников, особенно за последние месяцы, на много выросла производительность труда. Например, в январе она составляла в среднем 118 проц., а в июле — уже 188. У нас нет людей, не выполняющих нормы выработки. Коллектив даже не помнит, когда бы месячная программа осталась невыполненной.

Это хорошо также восприняли кондукторы Орского резерва, они значительно увеличили пропускную способность. Главный кондуктор тов. Трофимов довел интервал до двух минут, тт. Лисинкин, Шакова, Гречев и Тарновский — до одной минуты вместо 7 минут по норме.

Достойно встречают свой праздник смены дежурного по отделениям тов. Дедунцева, которая стала первым выполнять график погрузки и выгрузки. 1 августа жезнодорожники план погрузки выполнили на 150 процентов и по выгрузке — на 134, а 5 августа довели погрузку до 138 процентов и выгрузку до 175.

Внедряя передовые методы труда, шире развертывая социалистическое соревнование, диспетчерский аппарат Орского отделения к 30-й годовщине Октября придет с новыми трудовыми успехами.

И. ТАБАНАКОВ,
диспетчер-график.

Указ
Президиума Верховного Совета СССР
о награждении Опытного Конструкторского Бюро
т. Туполева А. Н. орденом Ленина

За выдающиеся заслуги в развитии отечественной авиации в связи с двадцатипятилетием существования наградить Опытное Конструкторское Бюро тов. Туполева А. Н. орденом Ленина.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. ШВЕРНИК.
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль,
8 августа 1947 г.

Указ
Президиума Верховного Совета СССР
о награждении орденом Ленина Героя Социалистического Труда,
главного конструктора Туполева А. Н.

За особые заслуги в области организации отечественного самолетостроения и создание ряда образцов отечественных самолетов, в связи с двадцатипятилетием Опытного Конструкторского Бюро тов. Туполева А. Н., наградить Героя Социалистического Труда, главного конструктора Туполева Андрея Николаевича орденом Ленина.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. ШВЕРНИК.
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль,
8 августа 1947 г.

Указ
Президиума Верховного Совета СССР
о присвоении звания Героя Социалистического Труда
т. Архангельскому А. А.

За выдающиеся заслуги в области развития авиационной техники, в связи с двадцатипятилетием Опытного Конструкторского Бюро тов. Туполева А. Н., присвоить звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот» заместителю главного конструктора, доктору технических наук Архангельскому Александру Александровичу.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. ШВЕРНИК.
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль,
8 августа 1947 г.

**О присвоении воинского звания генерал-лейтенанта
инженерно-авиационной службы Туполеву Андрею Николаевичу**
ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СОЮЗА ССР

Совет Министров Союза ССР постановляет:
Присвоить установленное Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 мая 1940 года и Постановлением Государственного Комитета Обороны от 22 января 1942 года воинское звание генерал-лейтенанта инженерно-авиационной службы Туполеву Андрею Николаевичу.

Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН.
Управляющий делами Совета Министров Союза ССР Я. ЧАДАЕВ.

Москва, Кремль,
8 августа 1947 г.

Указ

**Сообщение министерства иностранных дел
Монгольской Народной Республики**

УЛАН-БАТОР, 8 августа. (ТАСС). Сегодня опубликовано в центральной монгольской газете «Узэй» следующее сообщение министерства иностранных дел Монгольской Народной Республики:

«Гоминдановская печать в Китае за последнее время, с явно провокационной целью, часто публикует лживые сообщения о том, что войска Монгольской Народной Республики нарушают границы Синьцзяна и совершают нападения на китайские воинские отряды в районе хребта Байтайк Богдо (по китайски — Байтаян).

В предыдущем своем опровержении от 15 июня министерство иностранных дел МНР решительно отвергло подобные лживые сообщения китайского агентства «Центр Ньюс» и заявление официального представителя китайского министерства иностранных дел на пресс-конференции 11 июня в Нанкине.

Китайское министерство иностранных дел, вместо того, чтобы принять меры к прекращению подобных лживых сообщений гоминдановской печати, фактически становится на путь поощрения их дальнейшего распространения.

Министерство иностранных дел МНР уполномочено вновь заявить, что инцидент от 5 июня 1947 года был спровоцирован китайским вооруженным отрядом. Задолго до этого инцидента отдельные китайские вооруженные отряды неоднократно допускали нарушения монгольской границы, учинив при этом беззакона на территории МНР (рабы и даже убийца мирных монгольских жителей пограничного с Синьцзяном района МНР).

Так, например, 20 октября 1946 года в районе горного хребта Байтайк Богдо китайский вооруженный отряд численностью более 20 человек, проникнув в глубь территории МНР, убил двух монгольских пограничников, захватил 108 лошадей, принадлежащих этим мирным жителям, и ушел на китайскую территорию. 3 февраля 1947 года из Синьцзяна на территорию МНР вновь проник китайский вооруженный отряд в количестве

45 человек, который убил командира монгольского погранотряда и одного пограничника, после чего вернулся в Синьцзян.

6 февраля нарушивший границу МНР китайский вооруженный отряд в количестве 22 человек угнал в Синьцзян 33 лошади монгольского скотоводства. Имея места и другие аналогичные случаи нарушения границы МНР китайскими вооруженными отрядами.

Монгольская сторона, во избежание конфликта, проявила большую выдержку в отношении подобных провокационных нарушений монгольской границы китайскими вооруженными отрядами. Однако китайский вооруженный отряд, предприняв 5 июня более крупные действия в районе Байтайк Богдо, вынудил монгольскую пограничную охрану принять меры самообороны в отношении нарушителей границы.

Правительство МНР заявило Китайскому правительству решительный протест против грубого нарушения границы МНР китайским вооруженным отрядом и проникновения его на монгольскую территорию, а также против расправы, учиненной этим отрядом над монгольским парламентером и монгольскими пограничниками, вопреки и нарушение общепринятых норм международного общения.

Монгольское Правительство вместе с тем потребовало от Китайского Правительства, чтобы оно немедленно прекратило нарушения границы и участников указанного преступления, а также гарантами неповторения подобных нарушений границы МНР в будущем оставил в то же время за собою право потребовать от Китайского Правительства полного возмещения ущерба, понесенного монгольской стороной в результате нападения китайского отряда на монгольскую пограничную заставу.

Китайское Правительство не принял, однако, мер к прекращению провокационных действий китайских вооруженных отрядов. 17 июня китайский вооруженный отряд численностью до 400 человек снова нарушил монгольскую границу в районе Байтайк Богдо и, проникнув на 5 километров в глубь территории Монгольской Народной Республики, совершил совершенно несостоительными.

Правительство МНР решительно отклонило повторные протесты Китайского Правительства по поводу спровоцированных

45 человек. Республики у истоков реки Нарин, Харгайта, обстрелял находящийся здесь монгольский пограничный пост.

В ночь с 27 на 28 июня китайский отряд численностью до 300 человек, вооруженный винтовками, ручными и станковыми пулеметами, внезапно напал на пограничную заставу МНР, расположенную в районе истока реки Хужиртия Гол (гора Ихэ Тахилфа Ула).

29 июня в том же районе снова повторилось нападение вооруженных китайцев на монгольских пограничников.

В ночь с 4 на 5 июля сего года китайский отряд численностью до 500 человек вновь внезапно напал на пограничную заставу МНР в районе реки Хужиртия Гол.

В результате этих налетов китайских вооруженных отрядов на монгольскую границу было убито 10 и ранено 11 монгольских пограничников, а также нанесен МНР значительный материальный ущерб.

Таковы действительные факты, которые китайская сторона извращает, чтобы скрыть подлинные причины инцидентов на монго-синьцзянской границе.

Что касается заявления Китайского Правительства о том, что горный хребет Байтайк Богдо будто бы находится в пределах Синьцзяна, то подобные утверждения являются совершенно несостоительными.

В распоряжении правительства МНР имеются подлинные исторические документы и карты как монгольского, так и китайского происхождения, неопровергнувшие, что линия границы между МНР и Синьцзяном в районе хребта Байтайк Богдо проходит по южной вершине этого хребта.

Правительство МНР решительно отклонило повторные протесты Китайского Правительства по поводу спровоцированных китайской стороной инцидентов и еще раз подтвердило свой протест против продолжавшихся нарушений границы МНР китайскими вооруженными отрядами, ответственность за действия которых несет китайское правительство.

Продуйте трубку!..

Гражданин вошел в будку. Начался, так называемый, междугородний разговор:
— Алло!.. Здравствуйте!.. Что?.. Продуйте трубку!.. Еще! Дуйте, не стесняйтесь!.. Теперь, кажется, лучше... Что?
— Потеше не можете? — обратился к говорившему гражданину из следующей будки...

За деревянной перегородкой сидят работницы междугородней телефонной станции. Две из них бойко вяжут кружева. В помещении, словно в комнате для курилок: дым, повсюду валяются окурки, кор. Скамеек нет. Посетители сидят на подоконнике, стоят у перегородки. Выходом из-за перегородки служит совсем маленькая лазейка под проплывком.

— Ты смотришь! — удивилась одна гражданка, наблюдая, как выбиралась телефонистка из «стола закоз». — На четырехъярусных лазят!

А из будок несрочно вонесится:
— Алло!.. Алло!.. Продуйте трубку!.. Не слышу!.. Говорите громче!..

Пришла моя очередь. Вхожу в будку № 2 для разговора с Ново-Троицком. Пока поздоровалась, прошло три минуты. Телефон работает очень странно: то слышишь крик из всех сил, то вдруг в трубку кричит, как громоговоритель.

— До свидания! — громко раздается в соседней будке.

Это пропыльное приветствие явственно доносится до моего Ново-Троицкого собеседника. Принял его в свой адрес, он неожиданно соглашается:

— Ну, хорошо. До свидания!..
— Алло!.. — спешу я, — это же я сказал «до свидания». Это из соседней будки!..

Но слышимость опять пропала. Из 10 минут мы три здоровались, а на четвертой неожиданно распрошались.

Махнув рукой, я выхожу из будки и направляюсь к столу расплатиться. Дежурная тов. Смирнова коротко сообщает:

— Три рубля!
— Позвольте! Пять дней тому назад за десятиниминутный разговор с Ново-Троицком я заплатил только 85 копеек, а сегодня разговор занял 4 минуты.

— Простите! Я работаю здесь недавно и не успела за часовой стрелкой, — сказала тов. Смирнова, подавая квитанцию все же на три рубля.

В мою будку вошел следующий товарищ:

— Алло!.. Что?.. Продуйте трубку!.. Гр. КАЛАГИН

— 0

В отделе культпросветработы
Горисполкома

АМЕРИКАНСКИЙ ЗАЕМ ГОЛЛАНДИИ

ГЛАГА, 8 августа. (ТАСС). По сообщению

затратами голландское правительство не

струкции и восстановления предоставлен

Указ
Президиума Верховного Совета РСФСР
о присвоении почетного звания Заслуженного Деятеля науки
и техники РСФСР старейшим работникам Опытного
Конструкторского Бюро А. Н. Туполева, докторам технических
наук Александрову В. Л., Архангельскому А. А., Некрасову А. И.
и Черемухину А. М.

За выдающиеся заслуги в области развития авиационной техники, в связи с двадцатипятилетием Опытного Конструкторского Бюро А. Н. Туполева присвоить почетное звание Заслуженного Деятеля науки и техники РСФСР старейшим работникам Бюро, докторам технических наук:

1. Александрову Владимиру Леонтьевичу;
2. Архангельскому Александру Александровичу;
3. Некрасову Александру Ивановичу;
4. Черемухину Алексею Михайловичу.

Председатель Президиума Верховного Совета РСФСР И. ВЛАСОВ.
Секретарь Президиума Верховного Совета РСФСР П. БАХМУРОВ.

Москва,
8 августа 1947 г.

Международный обзор

Иностранные публикации сообщают о том, что Англия, угрожающая Англии тяжелым экономическим кризисом. За два последовательных года английская экономика не только не смогла преодолеть последствий войны, но, наоборот, оказалась перед новыми, весьма серьезными трудностями.

Все дело в том, что Англия наряду с кризисом нефти производство переживает глубокий кризис всей экономической системы, которая не отвечает современному положению Англии и требует коренных изменений. Для усиления конкурентной способности английской продукции на мировом рынке снижение издержек производства необходимо смена устаревшего оборудования. Но английские монополисты не идут на коренную перестройку промышленности, так как это потребовало бы больших затрат. Что же делали лейбористы? Они встали на путь национализации промышленности в расчете осуществить ее перестройку за счет государства, т. е. масс налогоплательщиков. Владельцам национализированных предприятий выплачиваются огромные суммы. Так, например, при национализации угольной промышленности шахтодладельцам была гарантирована средняя довоенная ежегодная прибыль в 12 миллионов фунтов стерлингов. Таким образом, углеродисты получают авансом гарантированные прибыли.

Увеличить производство необходимо для Англии сырья и продовольствия можно было бы осуществив национализацию земли с тем, чтобы пустить в обработку

многие сотни тысяч акров, являющихся собственностью ленд-лордов и занятых сейчас под парки и заповедники. Однако эту меру лейбористы провести не осмелились.

Вместо того, чтобы на преодоление кризиса мобилизовать все внутренние ресурсы страны, лейбористы предпочли пойти в кабалу к американскому империализму и превратили Англию в «младшего партнера» США. Первым шагом в этом направлении было получение на кабальных условиях американского займа в сумме 3 миллиардов 500 миллионов долларов.

Однако, американский заем не только не облегчил, но даже ухудшил экономическое положение Англии. По словам английского министра финансов Дальтона, для Англии реальная цена американского займа снизилась на 28 процентов вследствие резкого повышения цен в США. Англия почти одну треть займа потеряла вследствие падения покупательной способности доллара. Англия могла бы теперь покупать товары в странах с подделкой валютой, но статья 9 англо-американского соглашения о займе предусматривает, что при наличии соответствующих товаров в США англичане обязаны покупать их в первую очередь в Америке. Сейчас англичане, как бедные родственники, просят дядю Сэма пересмотреть эту статью и разрешить им покупать товары и в других странах.

Внешнеполитический курс лейбористского правительства не только не содействует разрешению кризиса, но, наоборот,

АМЕРИКАНСКИЙ ЗАЕМ ГОЛЛАНДИИ

ГААГА, 8 августа. (ТАСС). По сообщениям голландской печати, ежедневно на содержание голландской армии в Индонезии расходуется более трех миллионов гульденов. Со временем капитуляции Японии Голландия истощила на военные нужды в Индонезии уже свыше двух миллиардов гульденов. В связи с этими огромными

затратами голландское правительство неоднократно обращалось к Международному банку реконструкции и восстановления и американскому правительству с просьбой о заеме.

Сегодня все газеты на видных местах помещают сообщение АНП из Вашингтона о том, что Международный банк рекон-

В отделе культпросветработы Горисполкома

Отдел культурно-просветительной работы исполнкома горсовета 12 августа, в помещении библиотеки им. Шевченко, проводит совещание заведующих клубов. На повестке дня совещания подготовка клубов к 30-летию Великой Октябрьской революции и другие вопросы.

15 августа, там же, начнет свою работу двухдневный семинар библиотечных работников города. В плане семинара: доклад тов. Скородукина о жизни и деятельности товарища Сталина, доклад тов. Кашигиной о подготовке к 30-летию Октября, лекция тов. Федорова о текущем моменте и др.

ИЗВЕЩЕНИЕ

Городским партийным кабинетом разработан график проведения консультаций по темам:

Понедельник — текущий момент.

Среда — по истории СССР. (Страйноведение).

Четверг — по биографиям В. И. Ленина и И. В. Сталина и по партийному строительству.

Пятница — по истории ВКП(б).

Консультации проводятся с 7 до 9 часов вечера в городском парткабинете, в комнате консультаций.

Городской парткабинет.

Ответственный редактор
П. И. АБРАМИЧЕВ

Орскому заводу металлоконструкций ТРЕБУЮТСЯ:

Инженеры всех наименований, практики металлоконструкций, специалисты по холодной обработке металла, токари, слесари, фрезеровщики, сверловщики-пневматики, клепальщики, тяжеложники, сборщики металлоконструкций, рубашки-пневматики, электросварщики, автогенщики, печники, штукатуры, плотники, каменщики, вальцовщики, электрики, кузнецы и молотобойцы, подсобные рабочие.

За справками обращаться в стдел кадров завода металлоконструкций по адресу: первая остановка Локомотив, отдел кадров ЗМК.

Дирекция

Орскому сельхозснабу требуется на постоянную работу старший бухгалтер и два грузчика.

Обращаться по адресу: ул. Карла Маркса, дом № 10.

Заказ № 2393 Тираж 11.000

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ТИПОГРАФИИ: г. Орск, Советская, 84. ТЕЛЕФОНЫ: ответ. редактор — 3-68, ответ. секретарь — 5-06 отдел. промыш. и трансп. — 4-09, партийный отдел, отдел писем — 2-00, издательство — 4-99

ФВ09564

Типография издательства «Орский рабочий»