



Колхоз им. Кирова, Суджанского района, в этом году собрал тысячу центнеров высококачественного стригуновского лука. На снимке: огородническая бригада за сортировкой лука. На переднем плане колхозница-стахановка Галия Найденова. Фото Шеховцова.

ОБЗОР ПЕЧАТИ

Передовая статья в газете

(«За большевистские колхозы» (Бобровы дворы), «Путь колхоза» (Касторное), «Знамя Октября» (Октябрьский район))

Передовая статья в газете является редакционной статьей, по существу обобщающей тот или иной вопрос широкого общественного значения. Передовая статья в газете призывает и мобилизует внимание читателей вокруг определенных политических и хозяйственных задач. Она должна быть злободневной, острой, построенной на ярких примерах жизни нашей партии, нашего народа. Она пропагандирует, агитирует и организует массы трудящихся на выполнение решений партии и правительства.

Трудно представить такую газету, которая не имела бы передовой статьи. Однако не все редакторы районных газет нашей области придают ей такое значение. Некоторые редакция совсем перестали помещать в газете передовые статьи на местные темы.

Это происходит потому, что эти газеты недооценивают значения передовой статьи. Не всегда знают, что делается в районе, не связаны кровными узами с широкими массами трудящихся и, следовательно, не знают их забот, их интересов.

Возьмем к примеру газету «За большевистские колхозы», Боброво-Дворского района (редактор тов. Ровенский). За июль в газете помещено всего три передовых статьи на местные темы и одна общеполитическая, присланная пресс-бюро.

А сколько можно было бы поднять новых важных вопросов, выдвигаемых самой жизнью! Ни партийной работе, ни сельскому хозяйству, ни культуре района, ни другим важным темам в течение всего месяца не посвящено ни одной передовой статьи. В августе положение не изменилось. Передовых статей в газете также не было.

Но уважает передовые статьи и газета «Путь колхоза», Касторского района (редактор тов. Нестеров).

За июль в газете помещено шесть передовых, из них четыре — статьи пресс-бюро. Качество двух передовых, принадлежащих перу работников редакции, крайне низкое. Передовые лишены фактов, не конкретны, написаны сухим языком.

Передовая статья от 15 июля — «Хлеб убранный тот, который заскорожан», написана так:

«Четвертый день идет уборка сталинского урожая».

На полях колхозов и совхозов кипит ударная работа. Много уже сложено копен. Но скирдовать не приступал еще ни один колхоз.

Хлеб убранный считается тогда, когда он заскорожан.

Ни одного часа пренебрежения скирдованию! На полный ход все уборочные машины!

Жаркая погода требует от нас сочетать все работы, не откладывая ничего на завтра!

Сегодня работали хорошо, а завтра должны работать еще лучше».

В таком декламационном тоне написана эта статья. Не приведено ни одного примера, ни одного факта о том, как идут уборочные работы в колхозах.

В этом же номере газета печатает государственный план развития животноводства на 1938 год. В этом плане, между прочим, указано, что в Касторском районе в 12 колхозах до сих пор не организованы молочно-товарные фермы. Разве это не заслуживало внимания редакции?

В августе редакция поместила несколько заметок о подготовке к озимому севу. И опять важнейшему вопросу не посвящено ни одной передовой.

Такое пренебрежительное отношение к передовой статье наблюдается и в газете «Знамя Октября», Октябрьского района (редактор тов. Лаврищев). За июль в газете было напечатано всего три передовых, а в августе ни одной.

С таким пренебрежительным отношением к передовой в газете мириться нельзя. Конечно, писать передовую трудно, особенно хорошую, но это не может служить причиной для изгнания ее со страниц газеты.

Передовая статья нам нужна такая, которая ежедневно говорила бы с массами на простом, большевистском языке о близких для трудящихся вопросах, бичевала бы неполадки, обобщала все новое и ценное, звала бы вперед к новым достижениям. Такая передовая нам нужна и ее надо восстанавливать в правах.

Газета без передовой статьи, выражающей основные задачи на ближайшее время, — плохая газета. Об этом не должен забывать редактор районной газеты, если он серьезно относится к поручению ему партии делу.

ОСЕННИЙ СЕВ
ГРУБО НАРУШАЮТ
АГРОПРАВИЛА

СОМНЦЕВО. (Наш корреспондент). Более пятнадцати дней в районе идет массовый сев озимых. Передовые колхозы ведут его большевистскими темпами. Сельхозартель «Подарок Красному Октябрю», им. Ворошилова и «День Парижской Коммуны», Кляжевского сельсовета, 25 августа полностью завершили посев ржи. Сев проведен рядовым способом.

Однако в целом по району озимый сев развешивается крайне медленно. К 25 августа колхозами посеяно всего лишь 4853 гектара, выполнено 23,3 процента плана. Эти цифры говорят сами за себя.

Из пяти колхозов, имеющихся на территории Екатериновского сельсовета, еще ни один не приступал к севу. Колхозы не подготовились к этой ответственной операции, не произвели обмена семян, не привели в исправное состояние сельки.

Колхоз «Красная Машинистка», Дежневского сельсовета, имеет у себя тракторную и конную сельки. Однако они как стояли, так и стоят на дворе колхоза. В поле же сеют рожь из лунки, неуправляемыми семенами. В чем дело? Оказывается, председатель колхоза т. Климов, бывший агротехник МТС, распорядился сеять вручную, считая такой способ более удобным.

Точно такая же картина в колхозе «Красная явля», Субботинского сельсовета, где самые элементарные требования агротехники грубо нарушаются. Сев озимых производится вручную, недоброкачественными семенами.

Надо сказать, что во всем этом повинны не только руководители колхозов, но и райземотдел и МТС. Многие колхозы к началу сева оказались без семян лишь потому, что райзот и МТС не дали своевременно заявки в Заготзерно на производство сортообмена.

С. АЗАРОВ.

УСПЕХИ
ПЕРЕДОВЫХ
ЗВЕНЬЕВ

ДМИТРИЕВ. Социалистическое соревнование, широко развернувшееся на уборке конопли, дало прекрасные результаты. Колхоз «Волна революции» 24 августа успешно закончил уборку южной конопли.

Первенство в межbrigадном соревновании принадлежит стахановской бригаде т. Клибарева. Она выбрала южную коноплю на площади 8,75 гектара за три дня. Превосходно работали стахановцы этой бригады т. П. А. Гаврилова, А. И. Попова, П. И. Клибарева, Е. В. Гаврилова и В. П. Валушина. Первая набрала в день 438 снопов при норме 104, Попова — 374, Клибарева — 360, Е. В. Гаврилова — 380 и Валушина — 375 снопов.

24 августа эта бригада замочила 120 копен конопли. Стахановцы т. А. В. Валушина, Ф. П. Попов и другие нормы выработки на молке выполняли на 300 процентов.

Бригада т. Клибарева обладала годовой план сдачи тресты выполнить к 10 сентября. Зная стахановка района т. В. Мясникова из колхоза «Новая жизнь» и члены ее звена т. Матюхина, Михалева, Василькова и другие приступили 24 августа к уборке южной конопли и обязались набирать по 700 снопов в день.

Звенья т. Суржиковой, Мельниковой и Баранниковой из колхоза «Ленинский путь» уборку южной конопли уже закончили и обязались план сдачи тресты государству выполнить не позднее 1 сентября. На их участках средний урожай составляет 30 центнеров пеньковолокна с гектара.

Е. НАРСКИЙ.



На снимке: автогенщик стахановец Львовского сахарного завода тов. Сафронов. Он систематически выполняет план работы на 200 и больше процентов. Фото Шеховцова.

За первенство в соревновании

Учреждение Наркомземом СССР и ЦК профсоюзов переходящего красного знамени за образцовое выполнение обязательств перед государством, за высокий урожай и образцовое проведение уборки, озимого сева и подсева ячменя вызвало новую волну социалистического соревнования в колхозах нашей области.

Стахановцы социалистических полей — трактористы, машинисты молотилок, бригады, звенья — ежедневно планного перевыполняют нормы выработки, показывают образцы ударной работы.

«Машинист Г. И. Попридухин, работающий на молотилке «БД-34» в колхозе имени Первого мая, Верхне-Любавского района, — пишет тов. Ф. Чернухов, — при норме в 8 тонн, систематически намолачивает в день по 20 тонн, выполняя задание на 250 процентов».

Прекрасных результатов добился шофер комсомолец В. И. Наседкин. На автомашине «ЗИС-3» он вдвое перевыполняет нормы выработки: вместо 3 тонн, предусмотренных заданием, он перевозит вытеснение дня по 6 тонн горючего.

После 30 тысяч километров пробега автомашин обычно становится на ремонт. Однако автомашинист Наседкин, уже сделавший 38 тысяч километров, в ремонте не нуждается. Наседкин заявил, что без остановки на ремонт он доведет пробег до 100 тысяч километров».

А вот что пишет машинист молотилки

В НОВОЙ МТС

Новая Кременевская МТС организована в марте этого года. Ютится она в небольшом избушке в три комнаты. Недалеко в ряд выстроились различные сельскохозяйственные машины. Вот и вся МТС.

Еще в апреле юго-западное совхозуправление областного земотдела утвердило план строительства Кременевской МТС. Кредиты были отпущены вовремя. К 1 июля надо было сдать в эксплуатацию два жилых дома и нефтебазу. Пока выстроено только одно жилое дом.

Надвигается осень. Есть серьезная уг-

роза, что из-за отсутствия строительных материалов — известия, цемента, пиломатериалов затянется строительство не будет закончено и к зиме.

Кстати, об облземотделе. Он должен был дать генеральный план расположения построек МТС и проекты на каждую постройку. Генерального плана МТС до сих пор не имеет. Нет также проектов на нефтебазу и здание конторы. Из-за отсутствия известия и цемента последняя строится без фундамента.

Я. К.

САМОТЕК
И БЛАГОДУШИЕ

С большим подъемом приняла подписка на заем Третьей Пятилетки в колхозах Боброво-Дворского района. За несколько дней трудящиеся района подписались на сумму 391690 рублей.

Нужно было закрепить политическую активность масс, еще шире развернуть агитационно-массовую работу, по местным партийным и советским организациям усложнились на первых успехах.

В районе медленно поступают взносы по подписке на заем. На 27 августа в счет оплаты облигаций собрано только 83 тысячи рублей. Уполномоченные по займу по существу прекратили свою работу.

Еще хуже обстоит дело с уплатой сельскохозяйственного и страхплатежей. Аппарат районного финансового отдела работает безобразно. В райфо не знают, что делается в сельсоветах.

Райфо имеет 15 налоговых агентов, которые представляют сами себе. С ними никакой работы не ведут (зав. райфо тов. Рымарев).

Председателю райисполкома тов. Бондареву известно, что отдельные сельсоветы плохо борются за своевременное выполнение государственных платежей. Финансовые секции при сельсоветах бездействуют. Между тем, райисполком не принимает должных мер к ускорению и улучшению финансовой работы в районе.

А. БЕССЧАСТНЫХ.

ЗАВЕРШИЛИ СБОР
ЗАЙМОВЫХ
СРЕДСТВ

ВАЛЮКИН. Соревнование за досрочный сбор взносов по займу, развернувшееся в ответ на обращение приставцев, приносит замечательные плоды.

Комсомы, уполномоченные по займу, участвующие в соревновании, проводят большую массово-политическую работу среди населения. В колхозе «Серп и молот» комсом, возглавляемый орленосцем, председателем колхоза тов. Кузнецовым, и агитаторы ежедневно беседовали с колхозниками в поле, у них дома. Массовая работа обеспечила успех. По сельскому совету полностью оплачена подписка на заем Третьей Пятилетки.

В Коловняновском сельсовете также завершили сбор займовых средств. Колхозники Принцевского сельсовета все внесли взносы, дав займы государству 18735 рублей.

К 25 августа по селам района собрано 134 тысячи рублей — 72,4 процента подписной суммы.

Письма
в редакциюПривести поселок
в порядок

Поселок Свобода — центр Свободинского района. Но культурой и благоустройством поселка никто не занимается. В районном центре нет бани, парикмахерская открыта всего дней десять тому назад. Два клуба — не работают. Исключительно плохо с водоснабжением. В районном центре нет ни одного колодца. Приходится ходить за два-два с половиной километра под гору к колодезю санатория.

Водровод работает скверно: вода идет в пять дней раз. Обслуживает он лишь некоторые организации, а население им не пользуется. 3—4 года назад начали строить артезианский колодец. Затрачено 20 тысяч рублей, но затем оказалось, что воду нечем накачивать.

Районный центр находится от железной дороги на расстоянии 5 километров и соединен со станцией посельской дорогой. Круглый год можно ездить на автомашине. Несмотря на это, проезд от станции до поселка не организован и приезжающим в район приходится ходить пешком.

Торговля в Свободу организована плохо. Населения много, а магазинов недостаточно.

В магазинах часто нет синьки, повидла, фруктовых вод, отсутствует махорка. Часты случаи и задержки товаров на базе райпотребсоюза.

Об этих беспорядках почему-то совершенно умалчивает местная газета.

ВОЛОБУЕВА.

Без помощи

Весной на областном совещании передовых трактористов мы дали обязательство добиться в этом году большой выработки. Отрад наш борется за сезонную выработку 1700 гектаров на каждом тракторе «ХТЗ». На 15 августа уже было вспахано каждым трактором 800 гектаров.

Мы уверены, что свое обязательство выполним. Но мы предельно серьезный счет руководителям МТС. Среди нас не проводят массовую работу. Газеты мы получаем, также есть книги. Но нам нужна помощь, чтобы лучше разбираться в газетных материалах. Приезжал к нам два раза заместитель директора по политической тов. Цибальченко, но с нами он не провел даже беседы.

Трактористы отряда № 3 Волоновской МТС: ДВОРИЧЕНКО, ТРУАЕВ, СПИЛЬНИК, АНДРИЩЕНКО, КУРЧЕВСКИЙ, КОЛОМЫЦЕВ, Н. КРАВЦОВ.

Сила большевистского
примера

Станция Курск. К скорому поезду «Севастополь — Москва» плавно подошел темноголубый паровоз.

Главный кондуктор дал свисток. Поезд медленно тронулся. Мелькнул огонек светового фара, медленно проплыли стальные оси, знакомый корпус депо. Еще минути, и поезд, постепенно увеличивая скорость, легко мчался по стальным путям...

Так 22 апреля 1938 года был дан старт нашему локомотиву «Ю» 20-144.

Мысль о пробеге родилась не сразу. Встречаясь, мы все чаще и чаще говорили об одной и той же теме — о новых рекордах, о смелых дерзких передовых людей транспорта.

А что если и нам попробовать увеличить беспрецедентный пробег паровоза, довести его, скажем, до 50—60 тысяч километров? — задавали мы себе вопрос.

От слов перешли к делу. Мы начали изучение профиля пути, читали техническую литературу, делали десятки расчетов и выводов, знакомились с опытом работы машинистов беспрецедентного пробега локомотива машиниста т. Коршунова и Афанасьева.

В те дни армия железнодорожников, сплоченная близким соратником великого Сталина — Лазарем Моисеевичем

Кагановичем, уверенно добивалась новых, славных побед. Сила большевистского примера увлекала нас. И, когда киевские товарищи Куршова и Афанасьева завершили блестящий рейс, мы взяли обязательство — в честь выборов Верховного Совета РСФСР довести пробег паровоза серии «Ю» до 60 тысяч километров и при этом на тонких углях — сэкономить не менее 15 процентов топлива.

В конце апреля наша бригада получила новый, только что прибывший с завода паровоз. Долго с волнением осматривали мы локомотив. Как-то он показал себя! Особое внимание уделили мы выяснению прочности металла, из которого были изготовлены поршневые и золотниковые кольца, дышловые втулки и валики, а также другие ответственные детали паровоза.

Однако на этом мы не успокоились. Приглядываясь к своей машине, изучая каждую ее деталь, мы тщательно изучали средства, которые бы позволили увеличить пробег локомотива. Пользуясь опытом работы депутата Верховного Совета РСФСР машиниста тов. Борнунова и киевского тов. Афанасьева, мы сделали приспособления для прочувств жаровых и дымогарных труб в горячем состоянии.

Первые же рейсы нашего локомотива выдвинули необходимость передатки арки топки паровоза. Дело в том, что эта арка

была порочнее, чем следовало, и кроме того, быстро изнашивалась. Мы передошли и удлинили арку на 40 сантиметров, а огнеупорную глину покрыли тонким слоем расплавленного стекла. В результате арка выдержала 35-тысячный пробег локомотива вместо 5000 километров по норме.

Наш локомотив, по предварительным расчетам, должен был проходить не менее 700 километров в сутки. Однако, в особенности в первой половине пробега, мы не смогли установить намеченную норму, так как просили в ожидании поездов были очень теплы. Чтобы избежать простоев, мы поставили вопрос перед начальником депо о составлении именного графика работы каждого паровоза. Такой график уменьшил расходы паровой езды, повысил пробег всех паровозов депо и, главное, обеспечил своевременную подачу локомотивов под поезд.

Большое внимание нами было уделено организации труда. Мы полностью ликвидировали обязанности. Каждый из нас не отвлекался на определенную часть паровоза. Машинисты, например, производили осмотр машины и занимались мелким ремонтом, передовые специалисты приказом наркомта. Помощники машинистов и котельщики занимались заправкой водой, смазкой всех трущихся частей и отвечали за чистоту содержания паровоза.

Строгое распределение функций между членами бригады явилось одним из важнейших условий, позволивших нам содержать паровоз в должном техническом со-

стоянии. Правда, не всегда дело обстояло так гладко, как мы того желали.

Однажды т. Табачков вел скорый поезд «Москва — Убиски». Орел остался уже позади. Шли со скоростью 80—90 километров в час. Вдруг неожиданно отвалилась колосниковая плита. Положение было критическим.

Как быть? Неужели ставить паровоз на ремонт?

Но машинист не растерялся. Слегка затормозив без локомотива, он стал совещаться с бригадой. Решили, что ставить паровоз на ремонт нельзя, так как в этом случае напрасно пропадет почти трехмесячный напряженный труд. И через минуту — другую выход был найден. Быстро забросали кирпичами и свежим углем отверстие между плитой и колосниками. Кочегар Бочаров, смочив одеждой водой, смел поезд в отверстие топки. Вскоре колосниковая плита была соединена. Поезд поспешил стремительно нести на юг.

По прибытии в Курск паровоз был тщательно осмотрен. Дело оказалось серьезней, чем мы предполагали будучи в пути. Надо было залезть в топку, соединить валик с плитой и затем уже поставить ее на место. Иначе паровоз нельзя пускать на линию. Все это надо было сделать за 38 минут, так как мы должны были вести поезд до Скуратово. Дежурный по депо, к которому мы обратились за помощью, предложил нам погасить топку. Посоветовавшись, мы решили исправить колосниковую плиту своими силами. Так и сделали. Мы сбросили горящий уголь под арку огневой коробки, после чего Ломанин залез в топку и в течение 5—6 минут вместо нескольких часов, как это предусмотрено нормами, привел топку в должный порядок. Скорый

«Сочи — Москва» отправился по расписанию.

Чтобы обеспечить нормальную и производительную работу парового котла, мы по ориентировочному графику систематически продавали его через все края. Делалось это нами, как правило, на перегонках, имеющих подъем (Курск — Свобода, Золотухино — Возы и другие). На таких участках пути мы полностью открывали регулятор, а ведя поезд под уклон, прикрывали его только частично.

Как известно, наш паровоз отапливался тощими углями. Все же мы сумели сэкономить 20 процентов топлива, т. е. перекрыть даже свое обязательство. Что мы для этого сделали? Чтобы уменьшить расход топлива, мы тщательно смачивали уголь водой, забрасывали его в топку не только стокером, но и вручную, причем средние два сыла (места для засыпки угля) нами закрывались.

15 августа точно по расписанию наш паровоз подошел к финишу. На обыкновенном советском локомотиве мы без захода в депо прошли расстояние, в полтора раза превышающее окружность земного шара! Но и это не предел для советских машин. В локомотиве скрыто еще много неиспользованных резервов. В ознаменование XXI годовщины Великой Октябрьской Социалистической революции мы обязуемся довести пробег своего паровоза без захода в депо на ремонт и промывку до 70 тысяч километров и сэкономить не менее 180 тонн топлива. Это будет нашим подарком матери-родине.

Старший машинист ЛОМАКИН.
Машинист ТАБАЧКОВ.
Пом. машиниста ЗИКЕВ.
Кочегары: БОЧАРОВ, ИВАНОВ.