

Солдаты транспорта НА БОЕВОМ ПОСТУ

НАШ СЧЕТ

Бессомненный Сталинский день железнодорожника коллектив нашей колонны паровозов особого резерва НКПС отмечает в обстановке жестоких битв с немецко-фашистскими захватчиками, накопив богатый опыт прифронтовой работы.

Первые свои рейсы колонна начала с выполнения боевого задания по оказанию помощи героическим защитникам Сталинграда. За время работы на участках Сталинградского фронта личный состав колонны показал себя дисциплинированным и боеспособным коллективом. В условиях систематических налетов вражеской авиации бойцы колонны, презирая опасность, проявляя исключительное мужество, идя в отдельных случаях на неминуемые жертвы, перевезли на все участки фронта тысячи воинских транспортов.

За год работы бойцы колонны спасли от огня более 30 воинских составов, 6 артекладов; в моменты налетов вражеской авиации из-под огня было выхвачено более 5 тысяч вагонов с оружием, наливом, ранеными бойцами, спасено 99 локомотивов, предотвращено 43 случая аварий и крушений.

Возвратившись сейчас на свою дорогу и, обслуживая прифронтовые участки, освобожденные от врага, бойцы колонны с еще большим энтузиазмом трудятся, помогая доблестной Красной Армии громить врага на Орловском и Белгородском направлениях.

Машинисты Галиченко, Ищенко, Яковлев, Кутенов, Голда, Мазепа, Терещенко, Несмилин, главные кондукторы Зиякин, Пашков, Белозерова, помощники машинистов Кравченко и Герасенко, поездные вагожные мастера Жигалов и Волошинков, партгрупорг Миллер, Бириченко, Козовников, Гордиенко и многие другие показали себя верными патриотами нашей родины, без задержек подавали эшелоны с боеприпасами, техникой и войсками к местам выгрузки, не взирая на беспрерывную бомбежку и артиллерийский обстрел.

Растет и множится счет боевых подвигов нашей колонны, закаляющей в боях за родину ее бойцы.

Ф. ЗГТИС, начальник колонны паровозов.

Н. ЗУБАРЕВ, зам. начальника колонны по политчасти.

ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ИЩЕНКО

В воздушном бою на Белгородском направлении был поврежден наш самолет. Сталинские соколы благополучно приземлились в непосредственной близости к фронту. Самолет надо было немедленно вывести. Это было поручено комплексной бригаде машиниста Ищенко.

Прицепив две платформы, бригада т. Ищенко быстро отправилась к передовой линии. Шел ожесточенный бой на земле, кипели жаркие схватки в воздухе. Но не дрогнула бригада Ищенко. Поврежденный самолет был погружен за 20 минут и увезен в тыл.

Это самый свежий эпизод из боевой жизни бригады Ищенко.

Небольшое подразделение железнодорожников — комплексная бригада паровоза № 4421 за год работы на прифронтовых участках приобрело опыт, закалилось в своих боевых подвигах. Бригада машиниста Ищенко самоотверженно выполняет свой долг перед Родиной.

Всей колонне известна отличительная черта бригады Ищенко. Эта черта — строжайшая бдительность. Только за последний месяц бригада Ищенко предотвратила две аварии, во время остановки важных поездов, пущенные вражескими лазутчиками навстречу паровозу и взрыву стрелок.

М. КИРИЧЕНКО, партгрупорг бригады.

Плечом к плечу с красными воинами

Коллектив нашей прифронтовой дороги ни на минуту не забывал своей важной роли, с полным соз-

С. КУТАФИН,
начальник Н-ской
прифронтовой железной
дороги.

на паровозов, экипажные устройства, топливные склады, пункты технического осмотра вагонов,

связь — действуют и целиком обеспечивают выполнение и перевыполнение заданных размеров движения. За последний месяц выгрузка на дороге возросла в 2—3 раза, все заявки по погрузке удовлетворяются полностью. Изюм для в день улучшился — качественные измерители дороги — вагонный парк почти в норме. Особенно больших успехов добился Курский узел. Несмотря на неоднократные налеты вражеской авиации, коллектив станции Курск во главе с начальником орденоносцем т. Шубиным в соревновании ко Дню железнодорожника с честью справляется с заданиями, увеличив в июле пропускную способность станции до 150 процентов против мая. Этот самоотверженный коллектив второй месяц держит переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны.

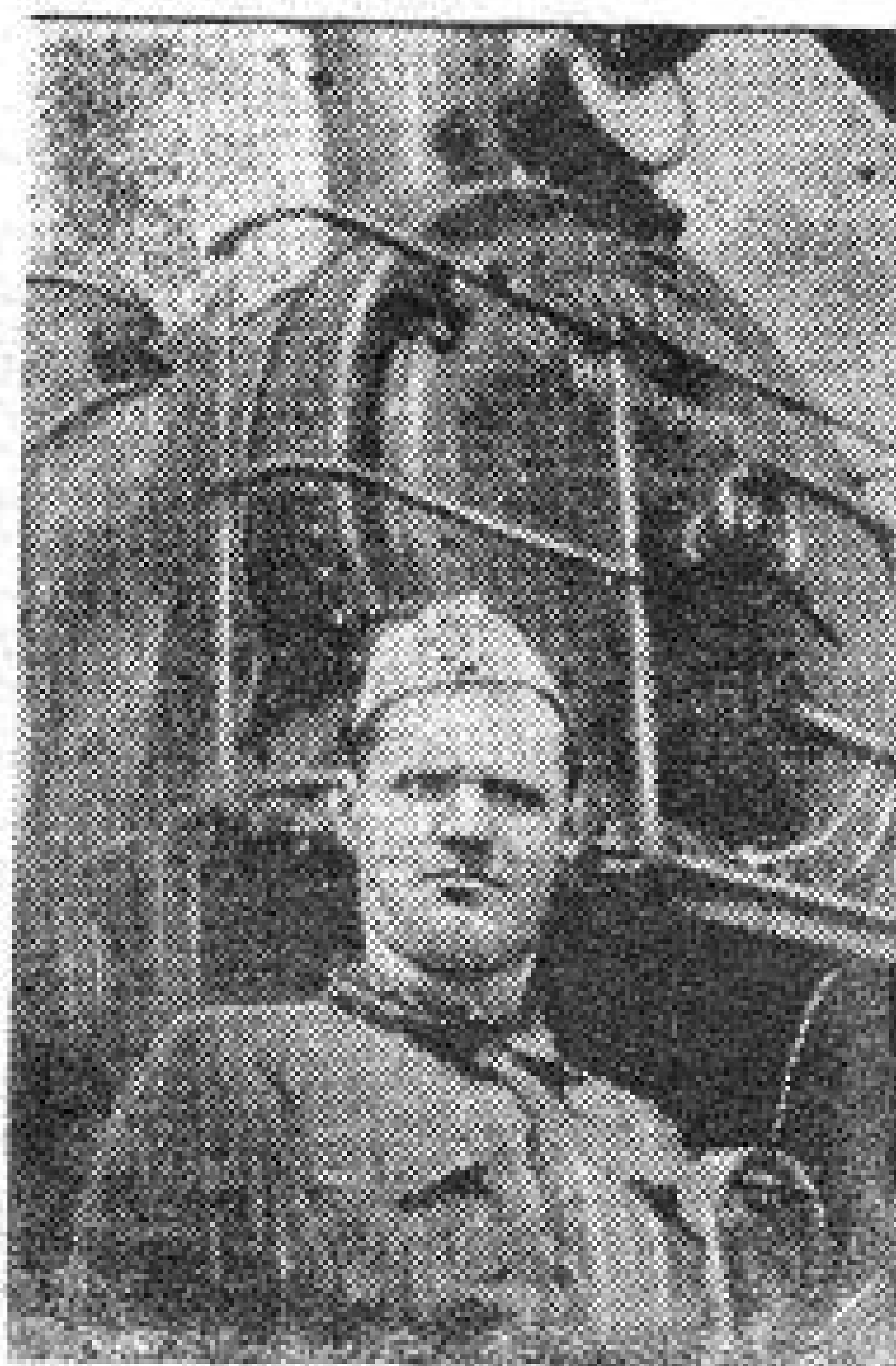
МУЖЕСТВО

Машинист тов. Прудников, машинист-инструктор тов. Прокопов, машинисты-проводники тт. Рудкой и Солодовников, дежурный по депо т. Михайлов пользуются в Н-ском депо заслуженной славой мужественных и бесстрашных железнодорожников.

Прудников со своим помощником Перьковым из многочасовой поездки прибыли на станцию Х. в момент налета вражеской авиации, но ни на минуту не оставили свой паровоз в течение целого дня, принимая участие в спасении составов. Так же, рискуя жизнью, ликвидировали очаги пожара, рассредотачивали составы и тт. Рудкой, Прокопов, Михайлов.

Машинист-проводник Солодовников сопровождал поезд. На одну из станций налетела вражеская авиация. Действующая паровозная бригада, не выдержав напряжения, ушла в укрытие, но Солодовников, презирая смерть, один, оставшись на паровозе, вывел состав в безопасное место.

Н. ЗАХАРОВ,
зам. начальника Н-ского
паровозного депо.



Лучший старший машинист
Н-ской колонны И. М. Голда.
Фото А. Михатова.

В развернутом социалистическом соревновании за достойную встречу Сталинского дня железнодорожники немалых успехов добились и движению Н-ского прифронтового отделения, где начальником тов. Ракицкий. Это отделение, работая на коммуникациях важнейшего фронтового направления, наряду с восстановлением своего хозяйства полностью обеспечивает нужды фронта. Здесь первенство в соревновании держат диспетчерские смены тт. Рябцова и Кизилова.

Большую работу проделали также путейцы. Самоотверженно трудясь на восстановлении разрушенных путей от бомбежек, они собрали из поврежденных стрелочных переводов 11 комплектов годных к укладке в путь, отменили предупреждения об ограничении скорости на 6 километрах, ускорив временно восстановленные мосты и верхнее строение пути. — Выпол-



Комплексная бригада слесарей Н-ского депо быстро и доброкачественно выполняет заказы фронта. На снимке (слева направо): слесари Шолупов, Гладилли, бригадир Безугольников; (второй ряд): И. Безугольников, Гладилли, Асеев, Адлер.

Фото А. Михатова.

СЛАВНЫЙ ИТОГ

Сегодня Сталинский день железнодорожника. Подведены итоги соревнования по нашему депо, завоевавшему в июне первенство в Н-ском паровозном отделении.

Паровоз старшего машиниста т. Зикеева по праву считается лучшим в депо. 35 суток работает он на ответственном участке без заезда в депо на случайный и межпромысловый ремонт. Это — показатель лунинского ухода за машиной.

Не отстает от Зикеева и лунинская бригада старшего машиниста т. Бочирова. Бригады этих машинистов-лунинцев по боевому готовы к бесперебойной работе в зимних условиях. Они своими силами, на свои средства отапливают и оздоравливают машины.

Большую инициативу проявили коллектив котельного, инструментального и механического цехов (мастера тт. Вилдырев, Карпушен и Ильин). Их цехи были полностью разрушены бомбардировкой вражес-

кой авиации, но они, не ожидая строителей, своими силами восстановили и полностью подготовили свои цехи к зиме, привели в культурное состояние рабочие места, запаслись инструментом.

Впереди всех по производительности, культуре труда и подготовке к зиме идет автоматный цех. Бригады этого цеха тт. Вутуев и Пушкин первыми получили социалистические паспорта готовности к зиме.

Славными делами отмечают День железнодорожника комплексная бригада Шолупова, снизившая в июле простои паровозов на промышленных на 1 час против нормы, смены дежурных по депо Михайлова и Зданевича, готовящие паровозы под поезд на 12—15 минут раньше установленного времени.

В. НИКУЛИН,
секретарь партбюро Н-ского
паровозного депо.

нив свои обязательства ко Дню железнодорожника.

Подводя итог социалистического соревнования в честь Сталинского дня железнодорожника, многотысячный коллектив нашей дороги с гордостью отмечает свои успехи и рапортует стране о своем активном участии в ликвидации летнего наступления немецко-фашистских захватчиков 1943 года.

Но будет непоправимой ошибкой успокаиваться на этих успехах и зазнаваться. Сейчас мы должны подготовить все хозяйство, все средства, людей к четкой и бесперебойной работе в зимних условиях.

Работы очень много. Восстановление и отопление служебных и жилых помещений, оздоровление и отопление паровозного парка, подготовка пути и средств снегоборьбы и снегозащиты, подготовка новых кадров железнодорожников, ремонт спецдепо и уборка урожаев в подсобных хозяйствах — все это требует колоссальных затрат средств и рабочей силы. Максимум этих средств и рабочей силы мы обязаны изыскать у себя на месте, за счет внутренних ресурсов. Заслуживает похвалы славный патристический почин стахановцев станции Курск — составители Мар-

кина и старшего стрелочника Власова, начавших полосу движения за изыскание собственной зимней спецдепо, заслуживает также всемерной поддержки инициатива льговских путейцев (начальник дистанции т. Костров), наготовивших своими силами из хвороста 2 000 снеговых щитов, 6000 кольев, 400 деревянных и 150 железных лопат для снегоборьбы, построивших 2 километра постоянных плетневых снегозащитных заборов. По всей дороге надо изготовить из хвороста более 200 тысяч щитов, заготовить свыше 190 тысяч кольев, много деревянных и железных лопат.

В подготовке к зиме Курскому узлу, особенно пострадавшему от бомбардировок, а также путейцам дороги могут и должны оказать всяческую помощь рабочей силой городские и сельские партийные и советские организации. План обеспечения рабочей силой нашей дороги разрабатывается и в ближайшие дни будет утвержден. Этот план надо довести до трудящихся города, разъяснить в каждом колхозе и сельсовете, прилегающих к линии железной дороги, и быстро осуществить.