

Чем к фронту быстрее мы груз подаем, Тем ближе победа над лютым врагом!

ПОМНИ, СОЛДАТ ТРАНСПОРТА!

Успех Красной Армии в решающих сражениях с врагом во многом зависит от тебя, от твоей стойкости и выдержки, умения и организованности.

Быстрее подвози боеприпасы к фронту, не задерживай ни на минуту военные грузы в пути и на станциях. Работай так, как стахановцы, касторенского отделения, о которых мы рассказываем на этой странице.

Ты стоишь на передовой линии. Действуй же, как настоящий солдат! Во время выводи из-под бомбежек составы. Противопоставь наглости воздушных пиратов свою стойкость и выдержку, отвагу и героизм.

Знай: фронтовики, получив во время боеприпасов и продовольствия, скажут спасибо тебе, родному брату и славному помощнику советских воинов.

ЧЕТКОСТЬ И СЛАЖЕННОСТЬ

Он сидит, склонившись у огромного стола с карандашом в руке и на полуметровом листе пишет. Он пишет о труде большого коллектива стрелочников, сцепщиков, башмачников, дежурных по станции, кондукторов и поездных машинистов. Это — график работы диспетчерского участка.

Семен Петрович Воронцов — лучший диспетчер Касторенского отделения движения. Он часто вручает машинистам социалистические путевки на одну поездку. Воронцов обязуется обеспечить машинисту «зеленую улицу», то есть беспрепятственное продвижение по участку, и требует от него образцово вести состав. Одновременно диспетчер дает команду всем дежурным линейных станций без задержек пропускать поезда. Так обычно рождается производственная дружба между диспетчером и машинистом, — залог слаженной, дружной работы в условиях прифронтового дорог, залог быстрой доставки грузов к фронту.

Только в мае диспетчер Воронцов вручил 20 социалистических путевок машинистам, и все пункты этих путевок полностью выполнены. Это дало возможность диспетчеру справиться с главными своими задачами — перевыполнить норму по приему и сдаче поездов с соседней дороги, улучшить оборот паровозов, регулярно выпускать сборные поезда и выполнить правительственное задание по погрузке важнейших грузов.

Тов. Воронцов в своей работе точен и аккуратен. Он всегда дает четкую и ясную команду. Поэтому в его дежурство на участке никогда не бывает заминаний в движении поездов.

Хорошо работает в отделении дежурная по станции Касторная — Курская Мария Григорьевна Новикова. Станция в мае заслужила образцовую работу переходящее Красное Знамя Наркомата путей сообщения. В этой заслуге — есть и ее доля труда. Она обеспечивает быструю прием поездов с соседней дороги и последующее отправление их, достигла быстрого формирования поездов.

А. КАЛАМБЕТ,
начальник Касторенского отделения движения.

МОГУЧАЯ СИЛА

Поезд, развивая предельную скорость, стремительно мчится вперед. Вот мощный паровоз ритмично ровен и мягок. Вольный ветер шаловливо хлещет в лицо. И чудится — вот-вот из под глазищ фар паровоза ускользнут серебристые нити рельсов, а красавец-локомотив вдруг поднимется ввысь и понесется волнующей крылатой птицей по необъятной шире степной...

На правом крыле паровоза — машинист Иван Федорович Светиков. Внешне он суров, но суровость его сейчас законна и понятна.

Вниматель и бдительность, — это главное в нашей работе в пути, — любит говорить тов. Светиков. — Чтобы машина работала, как часы, надо, чтобы люди паровоза точно знали и выполняли свои обязанности. Паровоз любит уход и ласку. Но кроме этого, надо и водить его умело, — строго соблюдать правила вождения, неслобно следить за работой механизмов, за паровозным движением, за профилем пути, за сигналами.

И вот знания и выполнения этого настойчиво добывается Иван Федорович от своих напарников, помощников и кочегаров. Это слаженный коллектив, крепко сцепленный

важный железной дисциплиной и выдержкой.

Поезд мчится вперед... Грузофронтальной. Сдать его быстро на Н-скую станцию — значит ускорить продвижение его к огненным рубежам великих сражений. Только бы не задержаться где-нибудь! Вот уклон. Здесь есть опасность разорвать состав и тогда — задержка в движении на много часов. Но Иван Федорович своевременно открывает регулятор и просит кочегара Соловьева подбросить в топку уголка. Соловьев знает режим отопления и добивается хорошей форсировки котла, а потом тов. Светиков, используя силу инерции паровоза, как говорится, «на большом клане», мягко выводит поезд с подъема.

Славный рейс завершен. Бригада заслужила отдых. Машинист, его помощник и кочегар направилась в резерв. Но откуда-то издали до слуха доносится неслышим шум.

— На паровоз! — коротко скомандовал Светиков.

Вражеские самолеты приближались... Новый звук мотора неприятно резал слух. С паровоза видно было как из-под черного «брюха» самолета открывались бомбы. Одна, другая, третья... и вслед

СТАХАНОВСКАЯ ИНИЦИАТИВА

Осмотрщики вагонов выжили встретить поезд. Вслед за ними шли слесари. Так уже установленно передовыми стахановцами — принимать поезд с ходу, осмотреть и отремонтировать его в положенное время, чтобы отправить без задержки на фронт.

Старший осмотрщик вагонов Дмитрий Антонович Харитонов обнаружил в одном из вагонов прибывшего поезда неисправную сквозную упряжь крюка. По правилам вагон надо бы отцепить от состава и направить в ремонтный пункт, но т. Харитонов вместе со слесарями сменил в вагоне неисправную упряжь без отцепки вагона и притом в два раза быстрее нормы.

В прифронтовых условиях, где время особенно дорого, стахановцы производят сложный ремонт вагонов без подачи их на ремонт-

ный пункт. Например, смена двух подшипников проходит в два раза быстрее нормы, на 10 минут раньше положенного по норме времени сменяются буксы в вагонах.

Но Харитонов не одинок в своей замечательной инициативе безотпочного ремонта вагонов. У него есть достойные последователи. Старшие осмотрщики тт. Полежаев и Болдырев тоже быстро обрабатывают поезда, осматривают и ремонтируют их значительно быстрее нормы. Иногда приходится действовать во время вражеских налетов, но у стахановцев крепкие нервы, негнбимая воля к победе. Передовые вагонники преодолевают все трудности и добиваются блестящих успехов.

П. МИРОШНИКОВ,
мастер вагонного участка.

ОТВАГА И УМЕНИЕ

На Н-скую станцию налетели вражеские самолеты. Бомбами был зажжен один состав. Составитель поездов Кузьма Иванович Хмелев в это время был свободен от дежурства и отдыхал дома. На путях стояли сформированные поезда, готовые к отправлению. Ценному грузу угрожала опасность. Можно ли в такое время сидеть дома? Комсомолец Кузьма Хмелев быстро направляется на станцию и здесь вместе с другими спасает ценный груз.

Кузьма Хмелев по праву считается лучшим составителем поездов на Н-ской станции. У него удачно сочетаются храбрость и отвага с мастерским умением быстро формировать и расформировывать поезда. Он хорошо изучил технику своего дела, а поэтому обычно формирует поезд на 10—15 минут раньше времени.

Д. КАЗАКОВ,
начальник станции.

НА ТОРМОЗНОЙ ПЛОЩАДКЕ

Поезд вышел со станции. Машинист набрал скорость. Главный кондуктор Антон Игнатьевич Головакин, как зоркий часовой, бдительно следил за составом с тормозной площадки.

Была лунная ночь. На большой скорости поезд шел по перегону. И вдруг Антон Игнатьевич услышал все приближающийся шум мотора. Не могло быть сомнения — это вражеский самолет. Антон Игнатьевич дал сигнал машинисту остановиться. Бомбы рвались впереди состава, а одна взорвалась совсем близко. Взрывной волной Головакина отбросило в сторону, засыпало землей. Головакин быстро вскочил и привычными движениями расцепил часть вагонов. Груз был спасен.

Ф. ЗАРЫТЫХ,
начальник резерва
кондуктерских бригад.

оглушительные взрывы. Непозадалу стоял состав с ценнейшим грузом. — Спаси груз! — мгновенно решает Светиков.

Главных кондукторов Иванова и Самосева он посылает на стрелочные посты подготовить паровозу маршрут. Отважные кондукторы, рискуя жизнью, переводят стрелки для короткого маневра паровоза. Иван Федорович хладнокровно сидит у реверса локомотива и спокойно вывел паровоз на другой путь к составу с ценным грузом. Привычными движениями бригады произвела сцепку, и Светиков вытаскивал состав из-под огня. Но нельзя важный груз оставлять на перегоне. Неутомимый машинист, отказавшись от экпировки паровоза, добровольно вызвался провести эшелон до ближайшей к фронту станции.

Бригада Светикова целиком лунинская. Методы прославленного машиниста Николая Лунина стали привычным стилем работы отважной бригады. С октября прошлого года паровоз не имеет ни одного случая межпоездного ремонта, а бригада в целом в борьбе за первенство в соревновании заняла второе место в Союзе среди паровозных колонн НКПС.

В мае текущего года Иван Федорович Светиков вступил в соревнование со старшим машинистом тов. Щукино. Петр Щукино — по-

вестный и опытный машинист. Поэтому в свой договор о соревновании товарищи включили повышенные обязательства. Сейчас можно подвести некоторые итоги замечательного соревнования. Они кратки, но выразительны.

Иван Федорович сэкономил в мае 2850 килограммов угля, значительно перекрыл техническую скорость, перевыполнил норму межпоездного пробега паровоза на 11 тысяч километров, проехал в мае 13 тяжелых поездов. Эти цифры еще более показательны, если учесть, что 2850 килограммов сэкономленного топлива дают возможность металлургам выплавить дополнительно 2138 килограммов чугуна, сталеварам сварить 7128 килограммов стали, энергетикам выработать 4845 киловатт-часов электроэнергии, заводом выработать взрывчатку, достаточной для изготовления 287 авиабомб по 250 килограммов каждая. Такой экономический эффект месячной работы машиниста Светикова.

Будничные дела славного машиниста свидетельствуют о его героизме, о высоком сознании ответственности перед родиной, о его стремлении трудиться с таким же ожесточением, с какими дерутся бойцы на фронте. В этом — могучая наступательная сила в труде знаменитого патриота.

Л. ЗЕЛЕНИН.



На снимке: лучший сцепщик служб движения Н-ской станции Г. И. ЧУЙКОВ за работой. Фото М. Шеховцова.

В Курском горкоме ВКП(б)

Бюро горкома ВКП(б) обсуждало вопрос о состоянии трудовой дисциплины на предприятиях города. Рабочие и служащие Курска в подавляющем большинстве добросовестно и самоотверженно трудятся для фронта, для родины. Вместе с тем на отдельных предприятиях имеются факты недисциплинированности, расхлябанности, крайне нетерпимые в военное время, тем более в условиях прифронтового города.

Партийные организации ряда предприятий и хозяйственных ослабили контроль за выполнением Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1941 г. о режиме рабочего времени рабочих и служащих в военное время. Вот результаты этого: на ЦЭС (директор т. Карый) многочисленные факты опозданий на работу. В проходной булке ЦЭС нет часов, нет табельных досок. Как же тут обнаружить опоздавшего?

Плохо поставлен контроль за явкой на работу на кожевенном и на фармацевтическом заводах.

Как установлено на бюро горкома, руководители этих предприятий ввели в систему предоставления рабочим отпусков без сохранения содержания, что является скрытым прогулом. На кожзаводе за короткое время по разрешению администрации рабочие прогуляли 66 человеко-дней. Работнице Антроповой дали отпуск на 2 дня, через неделю еще на 2 дня. Немудрено, что производственная программа заводом не выполняется.

Война требует железной дисциплины от каждого гражданина. По советским законам прогульщики должны отдаваться под суд. Но директор фармзавода Огородников за четыредневные прогулы объявляет дезорганизатором производства, выговор. Директор ЦЭС тов. Карый разрешил уйти с работы прогульщице Макарьевской, которую нужно было судить.

Указав на нетерпимость такого отношения к укреплению трудовой дисциплины, бюро горкома ВКП(б) обязало райкомы и первичные партийные организации города усилить контроль за выполнением Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1941 года. Предложено привлечь к уголовной ответственности виновников прогульничества на кожзаводе. Отделам агитации и пропаганды горкома и райкомов партии предложено усилить разъяснительную работу в массах о необходимости укрепления трудовой дисциплины и борьбы с дезорганизаторами производства.

800 НОВЫХ РАДИОТОЧЕК

Больших успехов Курский радиоузел добился в июне 1943 года. План доходов выполнен на 192 процента. Установлено 800 новых радиоточек.

Курский радиоузел выдвинул областным управлением связи кандидатом на получение переходящего знамени ВЦКС и Наркомата связи.