

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ!

Помните указание великого Сталина—транспорт должен быть „четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером!“

В ПЕРВЫХ ШЕРЕНГАХ ТРАНСПОРТНИКОВ СТРАНЫ

Важная роль железнодорожного транспорта в общей системе народного хозяйства страны отражена в плане новой сталинской пятилетки. Законом предусмотрены ассигнования 40,1 миллиарда рублей на восстановление железнодорожного транспорта, строительство вторых путей, новых линий, мостов, паровозов и вагонов, вокзалов, 650 млн. рублей отпущено правительством на восстановление и развитие железнодорожного транспорта в нашей области. Транспорт Курской области должен быть технически значительно перестроен: возрастает мощность главных железнодорожных линий по сравнению с довоенным периодом, увеличивается пропускная способность на линиях, связывающих Донбасс с центром; Харьков—Львов и Валуйки—Касторная.

Уже за полтора года новой пятилетки сделано очень много по осуществлению намеченного строительства. В апреле нынешнего года дорожно восстановлены и сданы в эксплуатацию вторые пути на участках Курск—Белгород и Курск—Орел, что позволило резко увеличить количество товарных и пассажирских поездов на этих направлениях. вновь отстроены полочки, вагонопровы башни и водоразводящая сеть.

Сейчас ведутся большие подготовительные работы к восстановлению вторых путей на Львовском и Валуйском участках.

Технический рост предприятий транспорта позволил значительно улучшить общее состояние эксплуатации работ. Средняя техническая скорость поездов по области по сравнению с прошлым годом возросла на 10 проц., а участковая—на 15 проц.

Большой успех по ускорению движения поездов добилось Белгородское отделение. Техническая скорость поездов на этом отделении повысилась за 6 месяцев этого года на 22 проц., а участковая—на 14 проц. В этом, прежде всего, заслуга работников отделения движения (нач. тов. Ракитянский).

С каждым днем на транспорте растет количество рабочих, досрочно выполняющих годовую программу. За полтора года новой пятилетки более двух тысяч железнодорожников выполнили две, три и четыре годовых нормы. Среди них стахановцы Львовского железнодорожного узла — составители поездов тов. Николаев, токарь паровозного депо тов. Сени, летчик тов. Солонцов, слесарь вагонного депо тов. Жмакин и токарь Старо-Оскольского вагонного депо тов. Лебедев, электросварщик тов. Тисленко, слесарь Старо-Оскольского паровозного депо тов. Поддубный, слесарь паровозного депо Валуйки т.г. Верхолюмов, Местеров, Машин, Давыдов и др. К Восьмому дню железнодорожника 52 человека выполнили свой пятилетний план, в том числе — токарь Белгородского паровозного депо Панченко, машинисты братья Григорий и Петр Мясниковы, слесарь Львовского паровозного депо Гончаров и токарь Лукьянченко.

Курские железнодорожники проявили замечательный патристический почин—они стали инициаторами восстановления паровозов. В депо отказались от услуг паровозоремонтных заводов и стали своими силами производить крупный заводской ремонт разбитых во время войны локомотивов. Инициатива кураи была одобрена областным комитетом партии и поддержана коллективами всех паровозных и вагонных депо области. В течение 1947 года желез-

нодорожники капитально восстановили 10 паровозов и 65 вагонов. В борьбе за досрочное выполнение послевоенного плана в семье железнодорожников Курской области выросло много смелых новаторов производства.

Диспетчер Курского отделения тов. Филиппов разрабатал и применил на практике новый прием руководства движением поездов на однопутных участках с односторонним движением поездов. Метод тов. Филиппова заслужил всеобщее признание и с успехом используется всеми диспетчерами страны на однопутных участках.

Начальник Львовского вагонного участка тов. Бакаев улучшил технологию ремонта вагонов, повысив этим качественное состояние подвижного состава. Начальник станции Глушково тов. Емельянов организовал погрузку и выгрузку вагонов без отцепки от поездов, таким образом ускорил оборот вагонов.

Составители поездов станции Валуйки Зубов и станции Курск—Феофил, применяя свой метод одновременного расформирования и формирования поездов, резко сократили простои поездов на сортировочных станциях.

Железнодорожники Курской области встречают свой праздник значительными производственными успехами. Семимесячный план погрузки вагонов выполнен на 115 проц., по ремонту паровозов—на 110 проц. Значительно ускорился оборот вагонов, повысился процент отправления и продолжения поездов по расписанию.

По итогам социалистического соревнования за пять обком ВКП(б) и облизком за перевыполнение основных производственных заданий присудили в сельском раз-первое место в социалистическом соревновании Курскому узлу и отделению, оставив ему первенство Красное знамя обкома ВКП(б) и облизком. Второе место присуждено Белгородскому отделению.

А. ВОСТРОВ,
зам. заведующего
транспортным отделом
обкома ВКП(б).



Несколько сот стахановцев предприятий Курского отделения железной дороги за 6—7 месяцев выполнили по одной — две годовых нормы. На снимке: группа стахановцев, досрочно завершивших выполнение своих годовых заданий: (слева направо) первый ряд — машинисты Курского паровозного депо А. Савченко и Ф. Бережнев, составитель поездов станции Курск А. Феофил и бригадир комплексной бригады паровозного депо Г. Бобовников; второй ряд — машинист Ф. Токарев и слесари депо В. Бочаров, Н. Бутов и А. Соляники.

ДВА ОРДЕНА КОММУНИСТА ЕМЕЛЬЯНОВА

В мае 1942 года командование Юго-Западного фронта решило построить туннель-базу для боеприпасов. Начальник десятой дистанции пути Московско-Донбасской железной дороги Николай Михайлович Емельянов срочно вызвали в штаб фронта.

— Эта база будет иметь исключительное значение в боях на нашем участке фронта, — сказал генерал Емельянову.

— Срок? — спросил Емельянов.

— А как вы думаете?

— Шесть дней, — ответил Емельянов.

— Хорошо. Этот срок подождет, — сказал генерал.

Сто человек из обслуживающего персонала дистанции пути вместе с тов. Емельяновым не спали пять суток. Емельянов был вездесущ—он организовывал труд людей, производил технические расчеты, следил за укладкой рельсов и установкой стрелок, за возведением насыпи.

Строительство подземных путей было закончено за пять дней. Командование Юго-Западного фронта вынесло тогда благодарности тов. Емельянову и всему рабочему коллективу, построившему базу за рекордно короткий срок. По представлению командования фронта тов. Емельянов был награжден орденом Трудового Красного Знамени. Получая в Кремле высокую награду, тов. Емельянов поклялся отдать все свои силы и знания борьбе с немецкими захватчиками.

На третий день после освобождения Старого Оскола—8 февраля Николай Михайлович появился на разрушенных железнодорожных путях станции. В трудных зимних условиях при недостатке материалов начались восстановительные работы. 20 февраля тов. Емельянов получил телеграмму от Лазаря Моисеевича Катановича.

— Железнодорожный путь Касторное—Чернянка должен быть восстановлен к 5 марта.

Николай Михайлович собрал у себя в кабинете мастеров и бригадиров. Пришли мастера Бакалов, Емельянов, Апаньев, брига-

диры—Черноусов, Башкатов. Это все ученики тов. Емельянова.

— Как будем восстанавливать? — спросил Емельянов у собравшихся. — Прошу высказать ваше мнение.

— Восстанавливать мы, конечно, будем, — сказал мастер Бакалов, — но откуда возьмем крестовины на стрелечные переводы?

Вспомнило молчанье. Действительно, крестовины никто не припас. Все три завода страны, изготовлявшие крестовины, в то время не работали. Но Емельянов давно уже продумал этот вопрос:

— Будем делать крестовины сами из рельсов, предварительно сделаем специальный строгальный станок.

Легко было сказать, но сколько труда и настойчивости потребовалось, чтобы сделать этот станок. А когда станок был готов, Николай Михайлович сам стал за него и изготовил первые крестовины, обучил этому делу всех токарей и слесарей.

На станке конструкции Емельянова изготовили 60 крестовин, полностью обеспечив линию железнодорожных стрелок. До 5 марта 1943 года коллектив дистанции пути полностью восстановил железнодорожное полотно от Касторного до Чернянки и, кроме того, восстановил 21 путевую будку, 7 обтекателей и построил 8 жилых домов с общей площадью в тысячу квадратных метров.

Поезда пошли в срок, задание было с честью выполнено. Правительство наградило тогда Емельянова высшей наградой—орденом Ленина. Десяти мастерам, бригадир и рабочих дистанции были награждены знаками «Отличник путей». «Почетный железнодорожник». «Ударник сталинского призыва».

Десятая дистанция пути в течение последних трех лет неоднократно завоевывала переходящее Красное знамя дороги и переходящее Красное знамя Министерства путей сообщения.

А. ВАСИЛЬЕВ.

Ст. Оскол.

Где у вас можно послушать радио?

В Новом Осколе на этот вопрос отвечают весьма лаконично:

— Только в городе.

В самом деле, поезжайте во многие села района, загляните в расположенные по соседству с райцентром птицеводческие, кирпичный завод и другие организации. Здесь вы не увидите репродукторов...

С самого начала уборочной кампании редакция местного радио, взяв в свой работе верный курс, широко и разнообразно освещала жизнь района, используя опыт передовиков социалистического соревнования, стало здесь правилом. Проводить эту работу помогает организованный при редакции актив из местной интеллигенции, сельских коммунистов, передовых колхозников. Радиолюбители значительно расширили тематику вещания, подняли много новых вопросов. Благодаря этому радиослушатели стали отличаться своей активностью, свободностью. В программе передач все чаще и чаще стали появляться лекции, беседы, очерки. Редакция с успехом практикует выступления у микрофона передовиков уборки. Через «газету без бумаги» поделится опытом своей работы лучшие комбайнеры, звеньевые, животноводы, агрономы, а также агитаторы и пропагандисты.

Улучшилось обслуживание радиослушателей и местный радиозузел. Во время трансляции не слышно треска и постороннего шума.

Во все эти хорошие попытки наладить культурное обслуживание населения до тех пор не дадут полного эффекта, пока местные руководители не возьмутся серьезно за расширение радиосети района. Ведь основная масса сельских жителей не имеет возможности слушать радио. Как бы ни хороши были по своему содержанию выступления на сельскохозяйственные темы, в них мало проку, если их слушают только горожане.

Возможности для расширения радиосети в районе имеются. Провести радиолинию в ближайшем от райцентра сельсовете не так уж трудно. Отдельные глубинные села не пользуются для слушания радиопередач телефонную сеть.

Почему бы не сделать так и в других местах?

В культурно-просветительских учреждениях района имеется более десятка радиоприемников. Но большинство из них не работает из-за отсутствия питания. Это серьезный упрек в адрес райотребсоюза, который не заботится о снабжении очагов культуры электрическими батареями.

Н. ЖУРАВЛЕВ.

СЕГОДНЯ В КУРСКЕ

В 12 часов дня в летнем театре открывается областная олимпиада художественной самодеятельности детских домов. С показом творчества выступят воспитанники детских домов Ново-Оскольского, Волоконовского, Суджанского и других районов.

Еще вчера в областной Дом учителя начали съезжаться гости, — из 10 районов области прибыло 40 преподавателей средних и начальных школ. Выходной день они посвящают осмотру достопримечательностей Курска, побывав в краеведческом музее, картинной галерее.

Для учителей будут прочтены лекция о 800-летию Москвы и доклад о международном положении. Вечером устраивается просмотр кинокартин.

Заканчивается розыгрыш кубка имени «Курской правды». Сегодня на стадионе «Динамо» состоится финальный матч между командой И. Мануйловым. Этот кубок представляет собою клинообразный ящик с особым устройством дна.

На стадионе «Локомотив» разыгрывается первенство города по футболу между командами 2 группы. Встречаются футболисты моторного завода — ЦЭС и «Птицеводы» — артель имени 18-го партсъезда.

Данила Сотников, тот, кто в годы войны исколесил родную землю от Сталинграда до Барнаула.

Круглые сутки приходят из рейсов локомотивы. Вот вернулся Кузьма Воробьев. На днях он справил новоселье. — Ем, как лучшему машинисту, построили новый дом. По дороге домой его нагнал Нина Горбачева — наш посланец во Всероссийский парламент. Только что ее сменяла на маневровом паровозе Майя Козменкова. Обе они пять лет тому назад были со мной на бронепоезде «Борис Петрович». Тогда они были помощниками, а теперь уже машинисты. Люди растут.

— Мой дом лучше, — говорит Нина Кузьма Ивановичу, — он чистенький, белый.

Хочется сказать моим товарищам: не в том дело, чей дом красивее, по правде, оба дома чудесные. В старое время машинист и мечтать не мог о подобном. А сегодня нам Родина строит свои каменные дома. Родина высоко ценит труд — по Указу Президиума Верховного Совета СССР машинисты будут выпущены с орденами и медалями за доблестную и безупречную службу. Мы во всем чувствуем заботу и внимание великого человека нашей страны товарища Сталина.

И потому сегодня, в день своего праздника, я и мои товарищи-машинисты первый раз поднимамся: — За нашего первого машиниста! За товарища Сталина! Многие лет ему жить.

А. КИСЕЛЕВ,
машинист Курского паровозного депо.



„Трудитесь так, чтобы за это побывать в Кремле!“

НАКАЗ ЗНАТНОЙ СВЕКЛОВИЧНИЦЫ Е. П. ЖИЛЬЦОВОЙ
ЗВЕНУ СВОЕЙ ДОЧЕРИ

Колхоз им. Калинина давно славился обилием высоких урожаев сахарной свеклы. Именно в этом колхозе до войны началось движение пятистопки. Почин ему положила звеньевая Наталья Федоровна Давыкина. По ее примеру выпашивали высокие урожаи сахарной свеклы и другие звенья. Так, звено Екатерины Павловны Жильцовой собирало более 1000 центнеров свеклы с каждого гектара.

Колхоз хранит традиции знатных свекловичниц. Звенья Полаги Воробьевой, Екатерины Давыкиной, Марфы Дедиловой в письме товарищу Сталину взяли обязательство вырастить в этом году не менее 600—700 центнеров свеклы на каждом гектаре. Много труда они затратили в борьбе за этот урожай.

Хорошие вина на урожай в звене П. Воробьевой — дочери Е. П. Жильцовой. До войны она работала в звене матери. Став во главе звена, она старается возродить его довоенную славу.

— Смотри, Полага, — говорит ей Е. П. Жильцова, — трудись так, чтобы побывать в Кремле у товарища Сталина за свою работу. И-то ведь побывала в Москве, повидала нашего родного вождя.

Много звено сделало по уходу за своей плантацией. Внимательно следит оно за посевами и сейчас. После проверки кое-где на листьях появились жукотки. Звеньевая обратилась за советом к матери. Та ей порекомендовала провести подкормку свеклы золой в смеси с азотистыми удобрениями. После подкормки свекла сразу изменила свой вид, стала темноватой. Независимо звено провело очередное выхаживание и вторичную подкормку. На каждый гектар внесено по пять тонн навозной жижи; на расстояния 7—10 сантиметров от корней типной жижи проделаны канавки глубиной до 10 сантиметров, которые наполнились жижей и вновь засыпаны землей.

Даваясь провели подкормку своих плантаций звенья Е. Давыкиной и М. Дедиловой. Рядки свеклы сомкнулись, по звену не прекращают борьбу с сорняками. Когда рядки сомкнутся, передовые звенья наметают провести последнее выхаживание и последнее прополку от сорняков, если они появятся.

Е. П. Жильцова с нескрываемым интересом следит за работой молодых звеньевых, дает им много ценных советов. Хорошо потрудились, — часто говорит она свекловичницам, — высокий урожай у вас будет. От всей души рада вашему успеху.

Г. АРСЕНОВ.

с. Ракитное.

Вверху на снимке: звеньевые — ефремовки П. Воробьева, М. Дедилова и Е. Давыкина.

Фото Л. Егорова.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Всем штукатурам—стахановский инструмент

Курская нормативно-исследовательская станция Министерства жилищно-гражданского строительства недавно начала на участках треста «Курскстрой» испытания штукатуры нового сокола системы инженера И. Мануйлова.

Штукатурные работы относятся к наиболее трудоемким строительным процессам и, естественно, почти все внимание изобретателей и стахановцев направлено на повышение производительности труда штукатуры путем механизации производства и совершенствования инструмента.

Одним из таких новых инструментов является штукатурный сокол, сконструированный инженером И. Мануйловым. Этот сокол представляет собою клинообразный ящик с особым устройством дна.

24 июля за этот сокол впервые взялся штукатур Александр Козловский. Она с большим интересом начала овладевать им, пытаясь, по стахановски изучая положительные и отрицательные стороны нового инструмента. На третий день Козловская оставила далеко поза-

ди существующие нормы, перевыполнив их в пять с лишним раз.

Вскоре Козловская уже передавала свой опыт работы новым соколом штукатурам «Орелстрой» и «Брянскстрой», специально приезжавшим в Курск.

Как показали испытания, при работе соколом инженера Мануйлова потери раствора почти устранились. Особенно эффективно его применение на широком фронте стройки, где можно использовать работу двойкой, т. е. двумя соколами с помощью одного подсобного рабочего. Работая двумя соколами, 29 июля Козловская выполнила за день 8 норм.

Руководители строительных организаций и прорабы должны широко развернуть соревнование штукатуры за овладение новым инструментом, который открывает перед строителями дальнейшие возможности значительного повышения производительности их труда.

А. ГОЛОВИН,

начальник Курской нормативно-исследовательской станции.

Прекратить уничтожение рыбы

Участок реки Сейм от г. Львова до с. Теткино и другие водоемы области издавна славятся обилием рыбы. Но сейчас рыбы в них осталось так мало, что Кореньевский и Н. Оскольский рыбзаводы с трудом выполняют план. Исчезли такие ценные породы, как сом, судак, сазан, белизна.

К резкому сокращению количества рыбы в курских водоемах привело безразличное отношение к рыбоводству. И, как ни странно, нередки случаи, когда нарушают эти правила люди, которым по долгу службы положено строго блюсти советские законы. Заместитель председателя Львовского исполкома райсовета т. Захаров, инструктор райкома партии

т. Лоскутов глушат рыбу с помощью взрывчатки.

Заместитель председателя Глушковского райсовета тов. Бондаренко разрешил председателю колхоза «Пятилетка» ловить рыбу «любыми способами». Не удивительно, что число браконьеров в этом селе выросло до 15 человек.

Глушат рыбу и строители железнодорожного моста в Кореньевском районе.

Не ведут борьбы с хищническим уничтожением рыбы и органы милиции.

Надо немедленно покончить с хищническим разорением рыбного хозяйства области.

А. ИЛЬИН,

главный инженер Рыбгосстрата.

Дело положено в „долгий ящик“

Более полтора года назад в колхозе «Трудовое соревнование» Львовского района ревизией было установлено, что бывший председатель правления Н. Ф. Козалев, нарушив Устав артели, брал в колхозе за продукты питания и фураж для содержания своих двух коров. Им было взято 306 кг. хлеба, 720 кг. мяса, 47 кг. соли, 8 кг. 600 гр. меда, 1890 литров молока, 35 центнеров сена, 13,5 центнера соломы. Без решения общего собрания Козалев отдал стельную корову петрарчу, разбавил из кладовой продукты на 5283 руб.

Убыток, причиненный Козалевым колхозу, определен по среднерыночным ценам в 43.000 рублей.

А. М. БОРОДИН,

председатель ревизионной комиссии «Трудовое соревнование».

В. Т. ФОМИН, Д. Е. БУШИН, члены ревкомиссии.

Мои товарищи

Сегодня мне хочется рассказать о моих товарищах по делу—о машинистах локомотивов. Рассказывать не о высоких процентах перевыполнения ими заданий и не о количестве сэкономленного ими топлива, хотя и это очень важно, а о их самих. С некоторыми мы вместе вошли в вой «Бориса Петровича», как ласково все куряне называли последнего нами бронепоезд, с некоторыми приходилось встречаться на пригородных магистралях. И вот теперь мы все стоим посреди на главной магистрали страны, или, как говорят железнодорожники, на главном ходу.

Вот из-за поворота на большой скорости выплывает экспресс. Он легко подходит к перрону и мягко останавливается. Из окошка булж-ки локомотива «Моисей Сталин» выглядывает машинист Кузьма Воробьев. Это ему, одному из лучших, поручили водить «судовые экспрессы» Москва—Сочи.

О таких поездках мы мечтали давно, еще на бронепоезде «Борис Петрович». В короткие часы отдыха, после возвращения из боя, после того, как прочитывали сводку Информбюро в тяжелой 1942 году, мы мечтали о том, как после войны будем водить на больших скоростях эти быстрые экспрессы. И хотя Советскому Союзу сообщено об оставлении еще одного крупного города, мы говорили

о новых совершенных паровозах, о том, что после войны вылезли будем водить поезд как раньше. И тогда Кузьма Воробьев с юношеским азаром рисовал картины нашего будущего после Победы. Ради этой Победы, ради счастья своего народа, понес он вместе с другими воюющими на боевые поезда воевать.

Сегодня Кузьма Воробьев уйдет в очередной рейс. Он, как обычно, подымается на паровоз в своем форменном костюме с потными рукавами-лейтенанта в белых перчатках. Состав мягко отойдет от станции. Будете совершенно спокойны, товарищ читатель: если вы едете в «голубом экспрессе», можете писать или даже рисовать, а в вагонах-ресторанах не закрывайте салатовый котомка—поезд ни разу не качнет, «ухабов» не будет!

Навстречу Кузьме Воробьеву такой же «голубой экспресс» ведет Афанасий Максимович Бородавченко, награжденный орденом Ленина. Афанасий Максимович называет профессором своего дела, он как бы общий учитель всех нас, машинистов.

Мы, машинисты, бываем во всех концах нашей страны и видим, как страдают глубокие раны тяжелой войны, как вырастают новые заводы и дома. Еще не так давно приходилось полугоду стоять в туннеле, пропускать встречные по-

езда, теперь наша дорога снова двухпутная: еще вчера приходилось пристально вглядываться в даль, чтобы не прозевать семафора, а сегодня на всем пути мелькают зеленые и красные огни автоблокировки.

Так идет вперед страна, вырывает и поезда, которые перевозят наши друзья—машинисты товарных поездов. Вот за скорым всегда идет Алексей Савченко. Это он на Астраханской переправе в 1942 году по плетению баржам перетаскивал эшелоны, идущие в Сталинград, спокойно стоял у регулятора, а крупом все изнемо от беспрерывных взрывов авиационных и снарядов. Сейчас он точно же уверенно водит эшелоны с машинами для колхозов, с зерном для строек, с зерном нового урожая для крупнейших центров страны. За полгода он исколесил на тысячи километров больше, чем окружность земного шара по экватору. И, как в годы войны, Алексей бережно расходует каждый килограмм топлива.

И когда видишь могучую поступь страны, хочется работать еще лучше. Когда проезжаешь мимо восстановленного завода, когда оставайся в своем составе у нового вокзала, или в пути видишь множество машин на колесных путях, хочется перевести рычаг локомотива на большую скорость, поспешить своей поездкой. Это наш вклад в новую сталинскую пятилетку.

Транспорт называют нервом страны, а исконом зовом известно, крепкие нервы — крепкий организм. А нервы наши сильные, транспорт не подведет. Всегда за Федором Бережневым мы гордимся, откликнувшись на призыв Ленинградцев и решив еще лучше работать. Ведь и от нас зависит, насколько успешно справятся коллективы заводов и фабрик с возложенными на них задачами. Федор Бережнев — заветная гордость наших машинистов — в день на целый традиционный праздник по праву может сказать:

Обязательство я выполняю. Не буду называть его показателя, они едва ли не самые высокие в депо, но мне хотелось бы подчеркнуть в Бережневом одну характерную черту советского человека, патриота — неуловительность достигнутому. Нет, не за личной славой гонится он, не за длинным рублем—ему дороги интересы Родины, он их отстаивает в каждом деле. Вот почему Федор Бережнев вместе с другими лучшими машинистами трудится стахановского графика.

За стахановский график борются и наши «товарищеские» водители товарных составов. Вот, у самых ворот Курска, где московская магистраль проходит по мостовому сооружению, ведет состав поворотный паровоз, поблескивающий черным лаком. На фронтальном листе этого локомотива вывешено — «Восстановлен в Курск». Шесть лет прождал этот паровоз под откосом, сбитый немцами авиационной. Но его подобрали, привели в депо, и он начал жить второй жизнью. Ведет его