

К НОВЫМ ТРУДОВЫМ ПОДВИГАМ, К НОВЫМ УСПЕХАМ, ТОВАРИЩИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ!

На больших скоростях

... Это было 12 лет назад. Афанасий Максимович пригласили в партокмо.

— Как считаешь, товарищ Бородавченко, наши нормы не занижены? — спросил его секретарь парткома. — Может надо их пересмотреть?

— Давно пора, — ответил машинист. — Я думаю, что тянуть только 1700 тонн, да еще с толкачом — это просто недомыслие какое-то.

— Но ведь все годы больше не возили. В управлении дороги и в наркомате подсчитывали не случайные люди, а большие специалисты...

— Это не мешало им сделать большие ошибки. На юге Кривонож уже доказал это. А я думаю, что и у нас на Орле можно повести поезд в две с половиной тысячи тонн и без толкача.

— Проведешь?

— Формируйте состав! — загорелся Бородавченко. Он боялся, что руководители депо вдруг передумают. — Я готов!

И на другой день он повел в Орел поезд весом в 2554 тонны из Курска. Это было понастоящему большим событием в депо, и чуть ли не все машинисты собрались поглядеть, как Бородавченко поведет такой состав.

Один надеялся на успех, а другие (их было больше) уверяли, что если поезд и тронется с места, то все же в дороге придется вызвать толкач, расцеплять состав.

Бородавченко полновесно, но его движения были уверенны и спокойны. Раздался пронзительный свисток кондуктора, машинист ответил ему протестующим гудком — и состав тронулся. Вскоре из Орла сообщили:

Машинист Бородавченко привел состав раньше времени. Это была большая победа. Примеру Афанасия Максимовича последовали другие машинисты. А сам Бородавченко готовился штурмовать еще одну норму.

Сложился обычный счетчик, что на перегонах Курск—Орел нельзя вводить дальноходовые поезда. И доходило до смешного: на станциях порожняка много, а развозят его небольшие составы, в полугрузики идет паровоз. И вот Бородавченко повел поезд, в котором на 15 вагонов больше, чем обычно. И, как и ожидал машинист, не было никаких разрывов в пути.

Тогда по всем отделениям установили новые нормы, ввели новые графики и в их основу положили результаты, достигнутые Бородавченко. Эти нормы действовали до самой войны.

Именно тогда получил Афанасий Максимович орден Ленина. Обо всем этом он вспоминает сейчас, но это для него не история, а доказательство того, что можно же сломить неверные нормы и график, если не боишься трудностей.

Вот и новый, летний график движения поездов чрезвычайно занижен.

Сейчас в Скуратово почему-то приходится стоять от 8 до 14 часов в ожидании поезда, а в своем Курском депо — не того больше. Кому это надо? Держи все время пар в котле, сиди и дожидайся часа.

Сколько угля пережжешь за это время без толкача? Афанасий Максимович пробовал подсчитать: получалась довольно солидная цифра, не один лишний эшелон угля нужно для депо из-за этого.

Новым графиком установлен среднесуточный пробег для пассажирских локомотивов в 260 километров.

Как же теперь сдержать свое слово и превзойти довоенную норму? Почему норма пробега только 260 километров? Ведь это давно пройденный этап, зачем же пугаться назид?

В депо Бородавченко беседует об этом с машинистами Бережлевым, Прокоповым, Дюкановым, Артемовым и другими. Они тоже были взволнованы, — новый график никто не устраивает. И тут родилась мысль — написать Министру, потребовать введения скользящего графика: тогда можно было бы резко увеличить пробег паровоза, довести его до 360 километров в сутки. Зачем дожидаться каждому паровозу определенного поезда, когда можно повести первый же приходящий на станцию состав?

Инициатива лучших машинистов получила поддержку — вступил в действие новый график. Но на беду паровоз Афанасия Максимовича стоял в это время на обочине, и машинист мог только следить за успехами своих товарищей.

В начале июня «Правда» сообщила о большой победе машиниста депо Курган Южно-Уральской дороги. Героя Социалистического Труда Елинова, который довел среднесуточный пробег своего паровоза до 524 километров.

Так, в соревновании был поставлен новый рубеж — за 500 километров в сутки! Этот рубеж поставили себе лучшие машинисты-лунинцы.

533 километра составил среднесуточный пробег паровоза машиниста Алексеева, — сообщила 26 июня специальная «молния» в депо.

Рекорд Алексеева побил Машинист Ручкой сделал 637 километров, — в тот же день сообщила другая «молния».

Новая победа машиниста Голубарова 667 километров сделала он за 18 июля.

674 километра составил пробег паровоза машиниста Болдырева в тот же день.

Так день за днем «молнии» сообщали о новых победах машинистов. Теперь уже многие перешли к новым рубежам — 600 километров. Никто уже не вспоминал о цифре «360», о которой писали Министру.

Бородавченко после ремонта пошел в первый рейс своего любимого красавца «ИС». Оказалось, что рубеж 600 километров не такой уж близкий. Во всяком случае, ни Бородавченко, ни его напарник Павел Васильевич Дюканов в ближайшие рейсы его не достигли, хотя их результатам мог бы позавидовать не один машинист.

С каждым рейсом цифра «600» становилась все ближе. На днях Бородавченко с Дюкановым решились стать на стахановскую вахту в честь Дня железнодорожника. 24 июля Афанасий Максимович повел скорый поезд в Скуратово. Как и обычно, он шел точно по расписанию. Неладно на узле говорят, что локомотив Бородавченко можно сверять часы.

Отдых в Скуратово. Обратный рейс: Бородавченко ведет в Курск другой скорый поезд. На утро он в родном депо.

758,4 километра за сутки! — с таким ажиотажем вышла через несколько часов новая «молния». — Второе больше довоенного пробега паровоза «ИС»!

Так идет штурм графика, устанавливаются новые, стахановские нормы.

Идет борьба за высокие скорости!

Л. МИХАЙЛОВ.



Ко Дню железнодорожника бригада машиниста А. М. Бородавченко добилась выдающегося успеха: среднесуточный пробег ее паровоза составил 758 километров. На снимке (справа налево): машинист А. Бородавченко, пом. машиниста Д. Камардин и кочегар Г. Карташев.

Фото А. Говорова.

„Зеленую улицу“ — тяжеловесным поездам

В ноябре прошлого года коллектив отделения горячо обсуждал призыв ленинградцев, выполнявший пятилетку в 4 года.

Перечитывая обращение ленинградцев, я задумался над тем, что и от меня, от моей работы также зависит успех выполнения пятилетки в 4 года.

Огромными возможностями располагает наш железнодорожный транспорт, надо только их использовать.

Мы действуем по плану, работаем по графику. Но это не ставит предела творческому энтузиазму труду советского народа! Сколько можно привезти примеров смелой ломки стахановцами старых норм.

Большой успех, например, принесло нашему отделению применение методов безотцепочной выгрузки вагонов, ведения тяжеловесных составов, товарных экспрессов, соревнование между диспетчером и машинистом в одном рейсе.

Чем же я ответил на призыв ленинградцев? Об этом хочу сегодня — в День железнодорожника — рассказать. В графике, утвержденном Министром путей сообщения, установлена весовая норма поезда на участке Белгород — Приколотовое в 1200 тонн. Станция Приколотовое, находящаяся на стыке двух дорог, всегда замедляла работу отделения. Сюда с соседней — Северо-Донецкой — дороги поступали двойные поезда весом в 2400 тонн с двумя паровозами, а на Белгород отправлялись нормальные составы с одним локомотивом. И поэтому всегда на Приколотовой образовывалась «пробка» — скопилось много грузов. Как ускорить продвижение поездов? Где взять столько паровозов, чтобы доставить все составы в Белгород? Все эти вопросы волновали нас — диспетчеров и руководителей отделения. Казалось, выхода нет. Тогда я предложил на этом участке вести одним паровозом поезда весом в 2000—2400 тонн.

— Ты, тов. Рыльцов, затеяешь невероятное дело, в графике ведь нет таких норм, — твердили некоторые работники отделения и диспетчеры.

Я был твердо убежден, что на этом участке можно водить такие составы. Я сам часто выезжал на станцию Приколотовое, там изучал обстановку, беседовал с машинистами, совершал вместе с ними рейсы, присматривался, где и как тянет паровоз. Оказалось, что только на небольшом перегоне трудный профиль пути. И тогда я решил — можно преодолеть этот участок с помощью паровоза-толкача.

Первым откликнулся на мое предложение знавший машинист депо Белгород Мартын Залесский. За ним стали водить тяжеловесные поезда машинисты т. Плехов, Волобуев, Чернышев и другие. Они часто заходили ко мне в диспетчерскую, здесь мы совместно обсуждали мое предложение. Однажды ко мне зашел машинист т. Жежурин. Я к нему обратился:

— Твой напарник Самсонов водит поезда весом в 2000 тонн, а ты что, хуже его? Работай на одном поезде с ним, а без рейса поезда только в 1200 тонн.

Это крепко задело тов. Жежурину и он ответил мне:

— Ну, тов. Рыльцов, готовь завтра состав в 2400 тонн.

И действительно, он такой состав привел в Белгород на 15 минут раньше графика.

Теперь почти все диспетчеры и машинисты работают по моему методу. Конечно, не так легко далось внедрить его, встречались и встречаются сейчас большие трудности. Пришлось дергать сильный бой со скептиками, которые утверждали, что невозможно водить тяжеловесные поезда на приколотовском участке. Я написал об этом рез-

ко-критическое письмо в «Белгородскую правду». Затем горком партии слушал мой доклад, одобрил мою инициативу и предложил руководству отделения широко распространить предложенный мной метод. Так я почувствовал, что водение тяжеловесных поездов на одном участке стало не только моим личным делом, а общественным.

Теперь — хотя кое-кто все же еще пытался сопротивляться его внедрению — все убедилось в эффективности этого метода. Приведу некоторые данные. Только на моих дежурствах за 5 месяцев проведено 264 тяжеловесных состава, или перевезено на сверх нормы 158690 тонн грузов, причем мы обошлись без 84 паровозов, которые полагались нам по графику. С каждым месяцем растут ряды машинистов — тяжеловесников. Если в январе по моему методу было проведено 23 тяжеловесных поезда, то в июне — уже 75. Успешно применяю мой метод диспетчеры т. Косаченко, Балычев и другие.

Водение тяжеловесных составов — новая форма стахановского труда, которая охватывает всех работников, связанных с движением поездов: машинисты повышают свое мастерство, чтобы максимально использовать мощь локомотива, кондукторские бригады стали лучше следить за формированием поездов, более тщательно осматривать вагоны. Люди как бы несут стахановскую вахту в будничные дни, вместо одного, предусмотренного графиком, проходит два поезда — вдвое увеличивается производительность участка.

Самое главное — мы ускорим продвижение грузов, которые так необходимы народному хозяйству.

А. РЫЛЬЦОВ, поездной диспетчер Белгородского отделения Южн. ж. д.

Вот Пленши в Нью-Йорке. Здесь он становится распространителем «культуры» среди эскимосов, затем, считая, что его таланты «интеллектуального лидера» оценены недостаточно дорого, Гидеон Пленши переходит в Гражданскую конференцию по конституционному кризису. Цель этого общества — «изменить рабочих от нелепой привычки бечно думать о повышении за-

работной платы». Эта организация существует на среднем, высланные из Берлина, ведет борьбу с «еврейско-коммунистическо-шандианско-ирландско-фермерско-рабочими заговорщи против американского образа жизни». Лозунги Граконы кажутся фашистской сущностью этой типичной для США «общественной» организации.

Глава Гракона мистер Сандерсон-Смит — откровенный фашист. Во время второй мировой войны он попадает в тюрьму как нацистский агент. Гидеон Пленши во время успел отбегаться от Сандерсона-Смита и перекинулся в лагерь полковника Мардука, умевшего выжидать и маневрировать.

Синклер Льюис показывает двойную игру американских империалистов, которые сумеют приспособиться к условиям военного времени и завоевать славу антифашистов, сохранив втайне надежду на конечную победу своих реакционных идей.

Полковник Мардук после войны намерен выставить свою кандидатуру на пост президента. Гидеон Пленши ведет подготовку кампании выдвижения Мардука кандидатом в президенты. Возмущаемое Пленши общество ДД («Динамо Демократических Директив»), разрабатывает «План Мардука», насаждающий послевоенной судьбы Европы. В лице полковника Мардука писатель показывает американских империалистов, уже во время войны мечтавших о раздроблении Германии на «множество мелких слабых государств» и считавших, что «небольшая война время от времени даже полезна для коммерции».

Не следует забывать, что роман был написан в 1943 г., т. е. задолго до окончания второй мировой войны.

Однако правдивый показ художником-реалистом того, как еще во время войны намечался переход США к агрессивной открыто-реакционной политике, не доведен до конца.

Синклер Льюис не видит тех сил, которые могут быть противопоставлены силам реакции, он считает, что разложение американской общественной жизни можно почитать благодушной сатирой.

Поэтому герой романа Гидеон Пленши в конце повествования мечтает вернуться в тихий провинциальный городок и по-старому стать просветителем молодежи. Страницы романа, посвященные колебаниям Пленши, не убеждают советского читателя, что это раскаявшийся гребец. Пленши и вся эта орда всякого рода просветителей, радио-попов, мастеров рекламного дела — опасное явление в обществе.

Из них американская реакция черпает кадры шпионов и идеологических агитаторов.

Интерес советских читателей к роману «Гидеон Пленши» не случаен. Это по своему прямо художественное произведение, рисующее целую галерею типов, множество картин современного строя жизни Америки. Роман этот показывает, какое осуждение человеческой личности, собственного убожества несет с собой капитализм, как мещан, аморальных, циничных и уродливых люди, которые вершат судьбы американского народа и пытаются вернуть судьбы мира.

В этом произведении и Синклер Льюис разоблачает американскую цивилизацию, «самую уродливую цивилизацию мира», которая по определению А. М. Горького, «превратила все многообразные и позорные уродства европейской цивилизации».

Е. ШАХОВА.

„Битва русских с половцами“

НОВЫЙ ЭКСПОНАТ В КУРСКОМ МУЗЕЕ

Курский областной краеведческий музей получил новый ценный экспонат — картину известного советского художника А. Бубнова «Битва русских с половцами».

Картина отражает эпоху 12 века, когда курские самоотверженно защищали родину от нашествий степных кочевников. Как известно, в 1185 году они приняли участие в походе, описанном в «Слове о полку Игореве».

Художник изобразил южную степь, покрытую высокой пожелтевшей травой. Освещенные знойными лучами солнца, воины столпились в жестокой схватке...

Слева дерутся два всадника. Под русским конем вот-вот рухнет на землю, но воин успел зацепиться копыце над полководцем.

В центре молодой пеший воин в длинной белой рубахе из домотканого холста, поверх ее — козлята. Сжимая привычным рукавом исконно русское оружие, боевой топор, прикрываясь щитом, стремится на него удар снизу. Русский понял опасность: он должен уларить первым.

В правой части картины вкружат статного всадника, готового опустить саблю на голову смуглого по-

лонгачина, все перемалось: окладистые бороды русских, темные скуластые лица половцев, железные шлемы, войлочные колпаки, русские мечи и кинжалы, половечье сабли. Русские, видимо, окружены, далеко углубившись в половецкую степь, но героически бьются с врагами.

Вся картина полна движения, стремительности. Автору удалось изобразить основное в жестах и переживаниях людей.

Художник А. Бубнов, автор этой картины, пользуется в нашей стране заслуженной известностью. В 1934 году он привлек внимание полководца «Белые в городе», которое критики назвали «одной из самых гармоничных и композиционно ясных картин» выставки молодых художников Москвы.

В 1937 году появилась его работа «Проводы первого колхозного делегата на съезд», а в 1939 г. он был одним из трех соавторов по созданию полотна «Мастера стахановских полей» для Всесоюзной сельскохозяйственной выставки. Его кисти принадлежит картина «Оборона Царицына».

В. САМСОНОВ, зав. отделом истории Курского областного музея.

Многостаночник в машинно-тракторной мастерской

ДМИТРИЕВ. Широко развернулось соревнование между цехами 4 отделений мастерской. Дмитриевский машинно-тракторный мастерской за выполнение годового плана к 7 ноября.

Первенство в соревновании держат слесари монтажно-сборочного цеха Иван Арапов, Иван Семенов и Серафим Максимов, выполняющие сменные нормы на 160 — 180 процентов.

С. ЧЕРНИКОВ, секретаря обкома ВКП(б) по транспорту.

Обслуживая на шлифовке валов три токарных станка одновременно, токар-шлифовальщик Николай Ольховик дает за смену до 4-х дневных норм. За 25 дней июля т. Ольховик выполнил двухмесячный производственный план и заработал свыше полутора тысяч рублей.

А. СИГАЧЕВ.

ТОЛЬКО ВПЕРЕД!

Третий год послевоенной пятилетки для курских железнодорожников проходит под знаком усиления восстановительных строительных работ, под знаком борьбы за досрочное выполнение годовой программы к 7 ноября.

На важнейшей магистрали страны Москва—Курск—Белгород Харьков восстановлены уже оба пути с автоблокировкой — это позволило резко увеличить производительность работы.

Быстрыми темпами идет восстановление вторых путей на магистрали Москва—Донбасс, сотни километров которой идут по нашей области.

К празднику должен вступить в строй новый Белгородский вокзал, по объему он в полтора раза больше прежнего, разрушенного немецко-фашистскими оккупантами. Это должно быть замечательное сооружение, которым смогут гордиться не только белгородцы. В одной статье не перечислить всех новостроек транспорта, ведь на большинстве узлов буквально заново строится паровозные и вагонные депо, многие предприятия и т. д. Наконец, за пять лет после освобождения области у нас создана довольно значительная промышленность железнодорожного транспорта, оснащенная высокопроизводительными оборудованием.

Транспортники области неплотно справились с заданием первых двух лет пятилетки, они перевыполнили все основные мероприятия. Однако в этом году

они работают более высокими темпами, причем качественные показатели значительно лучше. Так, в прошлые годы почти все депо были убыточными, получали большую государственную дотацию. Сейчас все основные депо — Белгородское, Курское, Львовское, Балуйское — имеют немалую прибыль. Только одно Львовское депо в первом полугодии получило 1256 тысяч рублей прибыли.

Все депо стали бережно расходовать топливо, экономить его. По инициативе передовых машинистов в области развернулось движение за создание фонда топлива на зиму. И многие машинисты добились поистине замечательных результатов. Только одна бригада белгородского машиниста И. Мясникова сэкономила до 750 тонн угля.

Второй месяц подряд Львовское железнодорожное предприятие переходило из Красного знамени объема ВКП(б) и исполкома области, хотя не так давно Львовский узел был одним из отстающих. Уже в 28 июля отделение почти в полтора раза перевыполнило задание по перевозке. Коллектив паровозного депо сэкономил 5 проц. топлива.

Третий год пятилетки для железнодорожников области характерен массовым переходом к коллективному стахановскому труду многих цехов и даже предприятий в целом. Так, например, в Курском вагонном участке нет ни одного сдельщика, из деревенского стахановца.

Машинисты Белгородского депо в первую очередь коммунисты,

молодые рабочие, увлеченные самоотверженным трудом всего коллектива, стремятся быстро овладеть профессией и стать в ряды стахановцев.

Многочисленный отряд стахановцев железнодорожного транспорта возглавляют более 300 лучших из лучших — люди, которые сейчас уже работают на счет второй послевоенной пятилетки. Это настоящие энтузиасты стахановских методов труда. Они всеми силами стремятся совершенствовать производство. Слесари Белгородского депо коммунист Ф. Алейников, закончивший еще в прошлом году свою пятилетку, известен своими замечательными рационализаторскими предложениями, дающими большой экономический эффект. Слесари инструментального цеха Львовского паровозного депо т. Землянский и Сукенко вместе с инженером Лозовским построили станок для насечки пил. Можно перечислить еще очень много ценных предложений, внесенных стахановцами.

Почти десятая часть всех сдельщиков Курского паровозного депо ко Дню железнодорожника завершила выполнение своих пятилеток. Токарь Вячеслав Шпилевский, котельщик В. Петрухин и кузнец А. Коренецкий выполнили от 6 до 7 норм. Почетными грамотами ЦК ВЛКСМ награждены молодые стахановцы Касторенского депо — сверлящий на Тамара Дмитриева и слесарь Чуиков, которые также опередили время.

Машинисты Белгородского депо в первую очередь коммунисты,

молодые рабочие, увлеченные самоотверженным трудом всего коллектива, стремятся быстро овладеть профессией и стать в ряды стахановцев.

Многочисленный отряд стахановцев железнодорожного транспорта возглавляют более 300 лучших из лучших — люди, которые сейчас уже работают на счет второй послевоенной пятилетки. Это настоящие энтузиасты стахановских методов труда. Они всеми силами стремятся совершенствовать производство. Слесари Белгородского депо коммунист Ф. Алейников, закончивший еще в прошлом году свою пятилетку, известен своими замечательными рационализаторскими предложениями, дающими большой экономический эффект. Слесари инструментального цеха Львовского паровозного депо т. Землянский и Сукенко вместе с инженером Лозовским построили станок для насечки пил. Можно перечислить еще очень много ценных предложений, внесенных стахановцами.

Почти десятая часть всех сдельщиков Курского паровозного депо ко Дню железнодорожника завершила выполнение своих пятилеток. Токарь Вячеслав Шпилевский, котельщик В. Петрухин и кузнец А. Коренецкий выполнили от 6 до 7 норм. Почетными грамотами ЦК ВЛКСМ награждены молодые стахановцы Касторенского депо — сверлящий на Тамара Дмитриева и слесарь Чуиков, которые также опередили время.

Машинисты Белгородского депо в первую очередь коммунисты,

молодые рабочие, увлеченные самоотверженным трудом всего коллектива, стремятся быстро овладеть профессией и стать в ряды стахановцев.

Машинисты Белгородского депо в первую очередь коммунисты,