

К новым трудовым подвигам, товарищи железнодорожники!

СССР—великая железнодорожная держава

Большой праздник отмечают сегодня советские железнодорожники и весь наш народ.

Сталинский День железнодорожника, установленный в ознаменование состоявшегося 30 июля 1935 г. приема работников транспорта в Кремле товарищем Сталиным, руководителями партии и правительства, стал в нашей стране традиционным, подлинно народным торжеством.

День железнодорожника—день славы и героизма, день смотра работы нашего транспорта и большевистской мобилизации всей многомиллионной армии железнодорожников на борьбу за дальнейший подъем социалистического транспорта.

В нынешнем году праздник железнодорожников проходит в обстановке новых замечательных побед советского народа, осуществляющего грандиозную программу послевоенной сталинской пятилетки. Советские железнодорожники идут в первых рядах борцов за досрочное выполнение пятилетки.

Среднесуточная погрузка всех грузов на железных дорогах выросла во II квартале 1949 года на 100,8 процента и возросла по сравнению со II кварталом 1948 года на 17 процентов.

Наша страна—могущественная железнодорожная держава, воюющая в себе все лучшее, все передовое, что создано отечественной наукой и промышленностью.

Все развитие советского железнодорожного транспорта и оснащение его новейшей техникой связано с именем товарища Сталина, который внимательно следит и помогает железнодорожникам в их работе.

За годы сталинской пятилетки были построены тысячи километров новых линий и вторых путей, а многие тысячи километров старого пути реконструированы и усилены. Социалистическая индустрия дала транспорту огромное количество новых хороших паровозов—ФД, ИС, Л, СО. Созданы крупные вагоностроительные заводы, которые снабдили железные дороги усовершенствованным подвижным составом. Мощную материальную и техническую базу получили также путевое хозяйство.

Плоды огромной работы, сделанной партией на транспорте, проявились в полную меру во время Великой Отечественной войны, когда работники транспорта показали исключительный героизм и самоотверженность, а железные дороги успешно справились с небывалой нагрузкой.

Восприняв послевоенную пятилетку как свое кровное дело, передовые люди железнодорожного транспорта претворили в жизнь новую работу. За три с половиной года на магистральных путях произошли огромные изменения. Восстановлены тысячи километров железных дорог, многие сотни станций, депо, заводов и вокзалов. Успешно осуществлялся пятилетний план, железнодорожники увеличили погрузку на десятки тысяч вагонов в сутки. Поезда едут так же, как и до войны, по вторым путям на направлениях: Москва — Курск — Харьков — Ростов — Прохладный; Москва — Воронеж — Лиски — Ростов; Москва — Ленинград и на других магистральных, которые были разрушены немецко-фашистскими варварами. Вновь, как

и до войны, над Днепром и Днестром, Бугом и Волховом, Днестром и Березиной возмываются замечательные мосты.

Но транспорт не только восстанавливается. Прокладываются новые пути к новым гигантам индустрии, к источникам сырья. Транспорт вооружается все более совершенной техникой.

Товарищ Сталин поднял на гигантскую высоту роль каждого из железнодорожников, какой бы пост он ни занимал. «Начиная от самых больших руководителей и кончая «малыми» работниками вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы», — сказал товарищ Сталин, — все велики, все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика».

Прошло 14 лет с тех пор, как были сказаны эти замечательные слова, открывшие простор и скромным людям советского транспорта. И сегодня они вдохновляют наших славных железнодорожников на трудовые подвиги во славу и величие Родины.

В своем письме товарищу Сталину в прошлом году железнодорожники обещали приложить все силы и энергию, чтобы поднять работу транспорта на новую, более высокую ступень. Под знаком борьбы за выполнение этого обязательства на транспорте развернулась небывалая активность масс.

Более двух миллионов индустриальных работников самых разнообразных профессий железнодорожников. Десятки тысяч стахановцев отмечают сегодня свой пятилетний юбилей.

Работники железных дорог страны обещали любимому вождю досрочно выполнить план перевозок 1948 г. и погрузить сверх плана 600 тысяч вагонов. Это обещание выполнено с превышением. В 1948 году грузооборот железнодорожного транспорта увеличился по сравнению с 1947 годом на 27 проц. и превзошел довоенный уровень.

На железных дорогах развернулось замечательное патристическое движение — движение машинистов-пятисотников, имеющее огромное значение для развития транспорта. Сейчас уже более 1600 машинистов стали «пятисотниками».

Работники железнодорожного транспорта ведут упорную и напряженную борьбу за ритмичность перевозок.

Идет соревнование за ускорение оборачиваемости средств. В прошлом году железные дороги снизили себестоимость перевозок по сравнению с 1947 г. на 8,9 проц. На транспорте сейчас внедряется и укрепляется хозяйственный расчет в низовых хозяйственных единицах, растет число хозяйственных бригад и паровозов, строится контроль за расходованием средств и материалов.

В борьбе за экономию средств и материалов на железных дорогах страны широко распространение получили лицевые счета накоплений. В результате социалистического соревнования за экономию топлива на железных дорогах за 6 месяцев этого года сэкономлено 1.400 тыс. тонн топлива.

Железнодорожники горячо под-

хватили инициативу Александра Чутких и развернули соревнование за высокое качество продукции. Уже больше 50 тысяч бригад отличного качества насчитывается сейчас на предприятиях транспорта, и число их непрерывно увеличивается.

В своем прошлогоднем письме товарищу Сталину железнодорожники обязались добиться того, чтобы в третьем квартале нынешнего года железные дороги грузили столько, сколько они должны были бы грузить по плану 1950 г. Вся армия транспортников направляет свои усилия на успешное выполнение этого своего обещания.

Непрерывно поднимать уровень погрузки и, в первую очередь, важнейших индустриальных грузов — в этом состоит главная задача железнодорожников. На железных дорогах имеются все возможности для увеличения резервов. Однако используются еще не все имеющиеся резервы, в частности — такие, как ускорение оборота грузового вагона и увеличение скорости движения поездов, что и отмечено в сообщении Центрального Статистического Управления от 23 июля 1949 г.

Сейчас перед железнодорожниками важная и почетная задача — своевременно и без потерь перевезти зерно нового урожая. В ряде районов Союза эти перевозки уже начались, и железнодорожники активно готовятся к массовым перевозкам хлеба.

Одновременно с крупными хлебными перевозками железнодорожники призваны обеспечить перевозку грузов, предназначенных для создания зимних запасов на промышленных предприятиях.

Приближение зимы заставляет работников транспорта усилить и подготовку своего хозяйства к бесперебойной и четкой работе в условиях метелей и суровых морозов.

Железнодорожники ставят своей важнейшей задачей поднять культуру обслуживания пассажиров, создать им максимальные удобства при покупке билета, ожидании на вокзалах и следовании в поездах. Укреплению силы нашего транспорта содействует неутомимый труд научных работников, конструкторов и изобретателей, работающих над усовершенствованием локомотивов, тормозов, над созданием высокопроизводительных машин для механизации путевых работ, автомашины, телемеханики и радиосвязи и т. д.

Советские железнодорожники не раз показывали образцы большевистского отношения к делу, пример советского патристизма, выполнения долга перед Родиной и высокой сознательной дисциплины. Они сумеют и сейчас с честью выполнить поставленные перед ними задачи, правительство и лично товарищ Сталин им в этом помогают.

В День железнодорожника работники железных дорог советской страны подводят итоги своего труда, отчитываются перед великим Сталиным и всем народом о проделанной работе. Вместе с тем, воодушевленные стремлением досрочно выполнить послевоенный пятилетний план, они берут на себя новые социалистические обязательства.

Н. СИНЕГУБОВ, зам. министра путей сообщения СССР.



Знатные железнодорожники Курского узла. Первый ряд (слева направо): Н. Ф. Бочаров — молотобоец вагонного депо, И. Ф. Анненков — паровозный диспетчер, В. Н. Петрова — старший механик дома связи, старшие машинисты локомотивов: Ф. Я. Солянин, А. Ф. Яковенко, Д. В. Сотников и С. И. Бугорский, К. И. Ольховикова — смазчик концепропелки. Второй ряд: Ф. Г. Рязанцев — кузнец дистанции пути, Г. Ф. Извеков — начальник грузового сектора отдела эксплуатации отделения, И. М. Горюнов — составитель, М. А. Алябьев — старший диспетчер движения, И. В. Бочаров — дежурный по станции, С. И. Холдов — сцепщик, С. Я. Алябьев — осмотрщик вагонов. Фото М. Харьковского.

Могучий резерв

Издалека несется знаменитый паровозный гуд. Поезда еще не видно, но опытный слух железнодорожника безошибочно угадывает.

— Пятисотник! На дистанции поезд не останавливается: выходящий семафор уже поднял свою «руку», и все светофоры светят зелеными огнями — путь свободен!

Поезд идет по «зеленой улице» без остановок и делает в сутки 500 и более километров, при норме в 365 километров. Машинист паровозов, ведущих такие поезда, и называют пятисотниками.

Впервые движение это зародилось среди машинистов Россошанского депо. Творческая инициатива была подхвачена на многих дорогах Союза. Машинисты Белгородского депо были одними из первых последователей россошанцев.

Было это в начале июня. Впервые тогда мой поезд обернулся по одному разу из Курска и Харькова и пробежал за сутки 480 км. Первый успех ободрил меня. В борьбу за пробег 500 километров я втянул и своих напарников-машинистов Кочеткова и Платонова. Собирались мы разработать уплотненный график для паровоза с расчетом 500 километров пробега за сутки. Заключили договор на социалистическое соревнование с диспетчерскими участками. Диспетчеры Курского участка тт. Рыльков и Козлов, Ржавского — тт. Предрикий и Девятисильный, Харьковского — тт. Лустин и Гербатов, обязались предоставлять нашему поезду «зеленую улицу» без остановок на промежуточных станциях.

В очередном рейсе мой паровоз за сутки пробежал уже 650 километров. Так прошла декада. Не снизили мы темпов и в июле, давали в сутки также по 500 километров.

Соревнование машинистов-пятисотников с каждым днем все более будет расширяться. Это могучий резерв увеличения мощностей и силы советского железнодорожного транспорта.

Ф. БЕСЕДИН, машинист депо Белгород.

Колонны ведут лучшие машинисты

Сегодня — радостный праздник советских железнодорожников. В этот день мне хочется рассказать о лучших водителях локомотивов Староскопского железнодорожного узла, об их горячем стремлении досрочно выполнить послевоенную сталинскую пятилетку.

Я расскажу о машинистах, работающих в паровозных колоннах. У нас их две. Созданы они были осенью прошлого года. Их водят лучшие машинисты, владеющие искусством езды на больших скоростях.

Паровозные колонны соревнуются друг с другом. Машинисты колонны чувствуют ответственность не только за свою работу, но и за работу других. Работа каждого машиниста — под контролем его товарищей. Социалистическое соревнование стало еще более действенным и эффективным.

Из месяца в месяц паровозные колонны, руководимые опытными машинистами Николаем Петровичем Поголевым и Александром Петровичем Лазаревым, достигают высоких технических результатов. За последние два месяца они не допустили ни одного случая брака, строго выполняют графики.

Именно эти успехи не пришли сами по себе. Соревнование колонн повседневное: руководит парторганизация депо и парком узла. Первенство в соревновании занимают попеременно то одна, то другая колонна. В июне первенство принадлежало колонне, которой руководит тов. Лазарев.

Я расскажу машинистам колонн повседневную техническую помощь, слежу за работой каждого машиниста, и чуть у кого-то не ладится — спешу на выручку.

В одно время машинист тов. Кривченко не укладывался в график, вошел поезд с опозданием. Вместе с ним я сделал три поездки. Мне удалось подменить его опытные и практически помочь избавиться от них. Такую же конкретную помощь я оказывал и тт. Ильину, Шатунину, работающим машинистами первый год, и другим молодым водителям.

Машинисты, работающие в паровозных колоннах, из месяца

в месяц радуют коллектив нашего узла своими успехами. Лучшими машинистами тт. Поголев, Лазарев, Толмачев, Фролов, Перегубко и другие в нынешнем году не раз занимали первенство не только по Влечскому отделению дороги, но и по всей Московско-Донбасской дороге. Так, тов. Поголев в июне перевыполнил задание по среднему суточному пробегу на 139 километров и по технической скорости на 1 километр и сэкономил 6 процентов топлива.

Высокая культура эксплуатации паровозов, включенных в колонны, позволила машинистам перейти на кольцевые маршруты по участку Насторова — Валушки. И теперь паровозы с начала маршрута и до конца не заходят в депо. Уменьшилось число паровозов под парами. А что это дает? Многие, но самое главное то, что за счет паровозов-колонн, курсирующих по замкнутому кольцу, ежедневно мы высвобождаем два паровоза, что позволяет сэкономить в сутки 40 тысяч рублей.

Особенных успехов добились машинисты паровозных колонн в социалистическом соревновании за достоящую встречу сталинского Дня железнодорожника.

Машинист Кирилл Филиппович Хирных за 20 дней июля полностью выполнил месячное задание по пробегу паровоза. Все его маршруты шли по замкнутому кольцу. Также самоотверженно, но работая в эти дни и другие машинисты. Появились у нас и пятисотники-машинисты. Среди них Александр Петрович Лазарев, который в течение первой декады июля сделал на своем локомотиве по 520 километров в среднем за сутки, превысив норму на 139 километров.

Наша паровозная крепь успехов, достигнутых в соревновании в честь Дня железнодорожника. Своим честным трудом они будут и дальше умножать богатства и укреплять могущество социалистической державы.

Г. ТАРАКАНОВ, машинист-инструктор Староскопского паровозного депо.

Дистанция отличного качества

Со скоростью пяти километров в час путевизмерительная тележка идет по железнодорожному пути. По барабану движется лента шириной в 10 сантиметров: два карандаша автоматически вычерчивают зигзагообразные линии. Метр за метром, километр за километром регистрирует лента состояние железнодорожной колеи, показывая самые незначительные отклонения ее от нормы.

За тележкой идет начальник второй дистанции пути Александр Александрович Пушков, инженеры-путейцы и «хозяин» околоса — Иван Константинович Стрельников. Его околоса и все отделение на протяжении ряда лет содержат путь только в отличном состоянии.

Что покажет проверка? Комиссия тщательно осматривает рельсы, замки на стыках, каждый болт, гайку, шпалу.

Вот пройдет четырехкилометровый участок бригадира Шевкопляса. Снимается с барабана лента. Она показывает, что на всем протяжении вычерченной линии нет ни малейшего зигзага.

— Ноль баллов, — говорят инженеры-путейцы.

Мастера Стрельников и бригадир Шевкопляс довольно улыбаются.

Вот уже 4 года подряд отделение Шевкопляса держит первенство на дистанции. Таких успехов бригадир добился благодаря правильной организации труда и работе по уплотненному графику. По примеру Шевкопляса работают бригады тт. Киндра, Гайдука, Гостиплея, Семенова, Косищева и Болыбока. На последней проверке Шевкопляс снова показал наглядный пример того, как следует содержать путевое хозяйство.

В честь всеяродного праздника — Дня железнодорожников — бригадир, путевые обходчики, ремонтные рабочие дистанции стали на стахановскую вахту. Они делают все, чтобы каждый поезд пошел открытым «зеленым путем», чтобы каждый поезд двигался со скоростью 500 километров в сутки.

А. ОКЛАДНИК, заместитель начальника второй дистанции пути по полтавскому ст. Белгород.

НОВОЕ НА ТРАНСПОРТЕ

Новое!

Мысленно я сейчас перебираю все новое, что за последние время можно отметить в жизни и труде курских железнодорожников, и именно то, что наиболее ярко выражает черты советского человека — строителя коммунистического общества.

И я расскажу, прежде всего, о людях, про которых редко кто пишет. О наших водолазах, водолаз — это рабочий, который по прибытии пассажирского поезда ходит по крышам вагонов со шлангом и наполняет водой их резервуары. Работа не требует особой квалификации и кажется одной из самых малозначительных. Но не такого мнения, видимо, были о ней курские водолазы Стрелков и Трунов, когда они пришли к своему начальнику и сказали:

— Знаете что, Иван Николаевич, давайте мы одно дело. Работу мы свою исполняем как будто аккурратно, но маловато ее для нас. Хотелось бы больше. В первую минуту Евсеев не понял, о чем идет речь. Стрелков рассмеялся.

— В перерыве приема, а также в часы, когда на станции не будет поездов, мы берем на себя обязательство ремонтировать вагоны. Мы уже освоили слесарное дело.

Рассказали, как и когда стали слесарями. Оказалось, — тоже в перерыве приема. Евсеев похвалил почин водолазов. Согласился. Указал вагоны, требующие ремонта.

ЗАМЕТКИ ПАРТИННОГО РАБОТНИКА

□ □

Через две недели Стрелков и Трунов докладывали: «вагон выслен».

Так, по инициативе Стрелкова и Трунова на нашем узле родилось, а потом разрослось замечательное движение людей, помогающих экономить десятки тысяч рублей.

Движение это перенималось и путевым обходчикам, мостовым и переездным сторожам.

7 июля произошло совещание путевых обходчиков, мостовых и переездных сторожей. Вопрос обсуждался очень серьезный — Курская дистанция пути оставалась с невыполнением плана летних путевых работ. Участники совещания искали выход из положения. И вот взял слово путевый обходчик второго механического околоса тов. Чинаев. Он сказал всего несколько слов, но таких, которые помогли найти выход из трудного положения.

— Я предлагаю создать из путевых обходчиков, мостовых и переездных сторожей специальные ремонтные бригады, которые бы после дежурства могли отремонтировать по крайней мере по одному километру пути.

Это предложение поддержали тт. Михайлов, Гуанов, Чеычев, Нагорный, Широкова, Храмов и др.

Помощь была оказана. Путевые

цы за короткий срок выполнили план по сплошной смене рельс и мостового настила, закончили капитальный ремонт казарм, 367 работников пути досрочно завершили свои пятилетние задания.

О Чинаеве на железнодорожном узле говорят с уважением, как о патристе-труженике, защителе нового движения среди путевцев.

Все это действительно новые явления на транспорте. Но есть дела значительно крупнее, такие, которые в корне улучшают работу транспорта, выявляют дополнительные большие резервы и возможности.

Речь идет о гарантийных марках для поездов и паровозов, о машинистах-пятисотниках и кольцевой езде, о социалистических путевках, о хозрасчетных и отличных бригадах, о скоростных методах формирования поездов, о безотцепочном ремонте вагонов, о последователях Владимира Ворошилова.

Первыми отправили поезд с гарантийной путевой бригада железнодорожников. Сообщение об этом появилось тогда во всех газетах. На нашем узле первым подхватил почин бригады маневровый диспетчер Иван Николаевич Шумаков.

— Вы представляете себе, какое хорошее дело затевают наши соседи! — сказал тогда Шумаков. — Надо как можно скорее распространить эту иници-

тиву среди нашего коллектива. Буду гордиться, если мне удастся первому отправить состав с курской узловой гарантийной маркой.

Иван Николаевич отправил первый поезд. Сразу увидели, какое это действительно хорошее дело: улучшилось качество ремонта вагонов и их формирования.

300 поездов с гарантийной путевой отправили курские железнодорожники за четыре месяца. Все поезда прибыли к месту назначения без единой задержки и аварии. Все гарантийные путевки уже возвратились в Курск. Значит недаром они были выданы! Гарантии в том, что поезда, идущие из Курска, не будут иметь ни где и никаких аварий, подтвердилась на деле.

Это большое достижение лучших наших составителей поездов тт. Кочетова, Гранина, Гарькова, Щербинина, Гвоздильни. У каждого из них есть личные счета, в них значится, сколько каждый сформировал поездов с гарантийной маркой. Щербинин, например, в июле отправил 16 поездов с гарантийной маркой, Кочетов — 11, Гвоздильни — 15 и т. д.

Велика сила примера. Боряны, а потом наш Шумаков стали отправлять поезда с гарантийной маркой, а мастер первой ком. плексион бригады Курского депо т. Бобовников задумался: нельзя ли выпускать из ремонта паровозы с гарантийной маркой?

Первый разговор по этому вопросу состоялся в партбюро депо.

— Мне кажется, это вполне возможно — выпускать паровозы

из промывочного ремонта только на «отлично», — говорил Бобовников. — Причем выпускать паровозы быстро, перебрать норму...

Партбюро поддержало Бобовникова.

Тогда на промывочный ремонт стал паровоз № 296-ИС машиниста первого класса Василия Дмитриевича Прокопова.

Обязательство выпустить паровоз с гарантийной маркой заставил Григория Бобовникова перестроить организацию труда в бригаде. Главное в этой перестройке состояло в том, что группа арматурщиков могла в любой критический момент прийти на помощь группе, ремонтирующей паровоз, и наоборот. Для этого члены бригады быстро овладели двумя, тремя профессиями.

Прокопов издал паровоз, волевался, а Бобовников говорил: — Василий Дмитриевич, гордись. Тебе первому вручим гарантийную путевку.

Производительность труда в бригаде росла, как никогда. К концу ремонта она составила в среднем 161 процент! Ремонт паровоза был закончен в рекордный срок — за 19 часов!

В торжественной обстановке вручили Прокопову гарантийную путевку.

— Можете верить — ремонта долго не потребовалось, — говорил Бобовников, вручая путевку. — Только и ты нас гарантируй...

— Это как? — спросил Прокопов.

— А так. Пиши и нам гарантию, что ездить будешь толь-

ко на больших скоростях, по-лунински ухаживать за машиной...

Так родилось другое замечательное движение — паровозников и ремонтников за выпуск паровозов с гарантийной маркой и за скоростную езду.

Прошел месяц со дня выдачи первой гарантийной путевки. Бригада Бобовникова выпустила из ремонта 15 паровозов с гарантийной маркой.

Затем пришла слава об орловском машинисте Коробкове, вошедшем своей локомотивом в кольцевой маршрут. Среди машинистов разгорелось соревнование за 500-километровый пробег паровоза в сутки. Белгородский машинист Федор Беседин первым прибыл в Курск по кольцевому маршруту, добившись пробега паровоза — 520 километров в сутки.

В Курском депо Беседин окружили машинисты. Расспрашивали: как, трудно ли? Беседин говорил:

— Вполне возможно. Надо только дружно завестись с диспетчерами...

Об этом говорили и куряне. — Ну, что ж, по фрукам? — предлагал Беседин.

— По рукам! — ответили известные курские машинисты: отличники Яковенко, Бугорский и Фома Солянин. Соревнование разгорелось быстро. Вот его результаты: в июне и за 20 дней июля по кольцу проследовало 78 курских паровозов. Техническая скорость паровозов была увеличена на 12 км в час! При

этом сэкономлено 4,9 проц. топлива.

Пятисотники здорово подтолкнули диспетчеров. Возникла необходимость снижения норм простоев вагонов. Родилась мысль — вагоны разгружать без отцепки, вести социалистическую путевку на поездку по «зеленой улице».

Применили. Новые методы формирования и расформирования поездов дали возможность сэкономить 78402 вагоночаса!

Чем же характерен современный этап соревнования на транспорте? Небывалым движением за пересмотр старых, отживших норм, стремлением достичь и превзойти довоенный уровень оборота вагонов и паровозов.

Большая ответственность в обстановке широко развертывающегося соревнования ложится на партийные организации. Все то, о чем я здесь коротко рассказывал, близко касалось партийной организации цеха, депо, политической дистанции дороги. Инициатива Бобовникова, Шумакова, Бугорского и др. была подхвачена партийными организациями, а опыт обобщен и распространен среди всего коллектива узла.

Долг партийных организаций — улучшить руководство соревнованием, мобилизовать людей на всестороннее использование резервов железнодорожного транспорта, любовно выращивать ростки нового.

И. АВИЛОВ, зам. начальника полтотдела Курского отделения дороги.