

# АЛТАЙСКАЯ ПРАВДА

Орган Алтайского краевого, Барнаульского городского комитетов ВКП(б) и краевого Совета депутатов трудящихся

№ 259 (6901) | Воскресенье, 26 декабря 1943 года | Цена 20 коп.

## Транспортники Алтая

На фронтах Великой Отечественной войны, в глубоком тылу, на крупных узловых станциях, на далеких маленьких разъездах, на морских и речных путях, на автомобильных магистралях — всюду беззаветно и напряженно трудятся транспортники, выполняя клятву великому Сталину. Всюду работники транспорта, охваченные патриотическим подъемом, делают большое народное дело — обеспечивают бесперебойное снабжение фронта всем необходимым, продвигают оборонные и народно-хозяйственные грузы, держат крепкую связь тыла и фронта.

Где бы ни находился транспортник, в прифронтовой ли полосе на восстановлении дорог, у стрелки, у реверса паровоза, на путях, на ремонте вагонов, в цехе и околотках — всюду помнит он о великой клятве вождю, своим трудом стремится оправдать высокую сталинскую оценку работы транспортных рабочих и служащих. Сталинская оценка — это призыв к дальнейшей, еще более плодотворной, творческой работе по оказанию помощи Красной Армии. Опробная заслуга в этом деле принадлежит, прежде всего, железнодорожникам.

Вступая в третью военную зиму, железнодорожники нашего края отчетливо представляют себе, какие трудности предстоят им. Но советские люди не боятся трудностей и умеют их преодолевать.

Верные своей клятве вождю, железнодорожники Алтая уверенно набирают темпы, добиваются высокой организованности и дисциплины. Вдали от фронта, в глубоком тылу транспортники ни на секунду не забывают о том, что они бойцы, солдаты великой армии железнодорожников.

Все помыслы свои транспортники направили к тому, чтобы ни в чем не отстать от защитников Родины. Все им, всё фронту! Во имя этой благородной священной цели без устали трудятся алтайские железнодорожники. Во имя победы над врагом волаж паровозной колонны И. Русанов ведет тяжеловес на кривоносовских скоростях. Все машинисты этой колонны в любую погоду, в метель и стужу увеличивают техническую скорость своих машин.

Одно из первых мест на Томской дороге занимает коллектив Барнаульского депо. Далеко за пределами края разносится слава о старейшем стрелочнике станции Барнаул тов. Русове. Он первый получил значок отличника движения.

В Рубцовском депо широко развернулось социалистическое соревнование за право получения красной звезды. Это право дается тем водителям, кто работает четко, безаварийно. Первая звезда украсила паровоз лучшего машиниста тов. Левичева. Знатный машинист, выполняя клятву, сэкономил вместе со своим напарником тов. Вяткиным за 10 дней декабря около 10 тонн топлива. Это вклад в дело победы, это ответ патриотов великому Сталину.

молодежных бригад Москвы. Коллектив паровозного депо ст. Рубцовки добился больших успехов. На всех участках при меньшем количестве рабочих увеличена производительность труда.

16 сталинских воскресников провели предприятия треста «Запсибтранслес». Только за один воскресный день — 12 декабря лесники-транспортники заготовили 6.500 кубометров древесины, нанесли свыше 4000 шпал.

За особые заслуги в обеспечении военных перевозок правительство присвоило звание Героя Социалистического Труда Феодосию Ивановичу Львову, старому кадровику Барнаульского вагоноремонтного завода. Весь коллектив завода гордится этой высокой наградой и ныне поднимает производительность труда.

Так отвечают железнодорожники на призыв великого Сталина. Не отстают от них и работники водного и автомобильного транспорта. Сотни тысяч тонн важнейших грузов перевезли водники Алтайского края. Успешно закончив навигацию, речники приступили к ремонту судов. По всем дорогам Алтая день и ночь идут автомашины, везут хлеб, продовольствие, сырье для промышленности.

Отмечая общий производственный подъем среди транспортников Алтая, нельзя умолчать и о серьезных недостатках в работе некоторых звеньев транспорта. И в первую очередь это относится к Барнаульскому отделению движения, где начальником тов. Русанов. На отделении ослаблена борьба за использование вагонов под грузовыми операциями. Простой вагонов серьезно нарушает ритм работы транспорта. На станциях и разъездах все еще высок процент нарушений правил технической эксплуатации.

На железнодорожном транспорте Указом Президиума Верховного Совета СССР введено военное положение. Это значит, что вся работа транспорта должна быть основана на железной воляской дисциплине. Только при соблюдении строжайшей воинской дисциплины будет выполняться график движения поездов — основной измеритель работы всех звеньев транспорта.

Серьезную помощь транспортникам в деле дальнейшего подъема транспортных предприятий обязаны оказать территориальные партийные и советские организации.

Паступившая зима, с её первыми снежными бурями, показала неподготовленность некоторых транспортных и территориальных организаций к отражению снежной стихии. Надо принять самые решительные меры к тому, чтобы бураны и метели не отразились на движении поездов, ни на секунду не задержали доставку оборонных грузов фронту.

Радостные вести с фронтов Великой Отечественной войны поднимают транспортников на высокопроизводительный труд. Успехи Красной Армии обязывают транспортников Алтая отлично провести третью военную зиму, на деле оправдать высокую сталинскую

Где бы ты ни находился — у восстанавливаемого моста, железнодорожного пути, у реверса локомотива, у селектора, у стрелки, на станционных путях, у станка — сделай все, чтобы помочь великому машинисту локомотива революции, нашему родному СТАЛИНУ, довести быстро наш поезд до станции назначения, до полной и окончательной победы над врагом.

(Из письма железнодорожников Советского Союза товарищу Сталину).

## Красные звезды на паровозах

РУБЦОВСК, 25 декабря. (По телефону от нашего соб. корр.). Среди рубцовских железнодорожников развернулось социалистическое соревнование за получение красной звезды. Красную звезду получает каждый машинист, паровоз которого перевыполняет техническую скорость на 8 километров на пассажирских паровозах и на 3 километра на товарных, перевыполнит норму среднесуточного пробега на товарных поездах на 20 километров и сэкономит не менее полутора тонн условного топлива.

Первая красная звезда украсила паровоз машиниста Ф. Г. Левичева. Вторая красная звезда украсила тот же паровоз. Её получил напарник Левичева тов. Вяткин. Он перевыполнил техническую скорость паровоза на 12,4 километра и дал экономию 2176 килограммов топлива.

Всего машинисты тт. Левичев и Вяткин сэкономили только за первую декаду декабря около 10 тонн топлива.

Д. ОРОБИНСКИЙ.



На снимке: орденосирец Ф. Г. ЛЕВИЧЕВ — знатный машинист Рубцовского депо. Тов. Левичев за три последних месяца сэкономил 50 тонн топлива. Фото А. Трескова.

## ОТ СОВЕТСКОГО ИНФОРМБЮРО

### Оперативная сводка за 24 декабря

Войска 1-го Прибалтийского фронта, развивая стремительное наступление, 24 декабря штурмом овладели городом и крупной железнодорожной станцией ГОРОДОК, а также заняли более 60 других населенных пунктов, среди них крупные населенные пункты МИШНЕВИЧИ, БЫВАЛИНО, БЕРЕЗОВКИ, БУБНЫ, СТРАНАДКИ, МАЛОЕ КАШО, СЫРОВНЯ, ВОЛКОВО, СИМАНЯТА.

В течение 24 декабря юго-западнее ЖЛОБИНА наши войска успешно отбивали атаки крупных сил пехоты и танков противника.

На других участках фронта — разведка и артиллерийско-миномётная перестрелка.

В течение 23 декабря наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 69 немецких танков. В воздушных боях и огнём зенитной артиллерии сбито 13 самолётов противника.

Войска 1-го Прибалтийского фронта, разгромив противника южнее Невеля и развивая стремительное наступление, вышли к линии обороны немцев на подступах к городу и крупной железнодорожной станции Городок. Этот рубеж проходил по озеру Коша, рекам Горожанка и Пальминка и представлял собою густую сеть укреплений полевого типа. Немцы соорудили сплошные траншеи полного профиля, многочисленные площадки для огневого средств, дзоты и блиндажи, прикрытые проволочными заграждениями и минами полями. В Городке и на подступах к нему противник сосредоточил свыше 40 артиллерийских и миномётных батарей, в том числе несколько батарей шестиствольных миномётов. Наши пехотинцы и артиллеристы под покровом ночной темноты форсировали озеро Коша и реку Горожанка. Внезапными ударами советские бойцы очистили от противника ряд выгодных позиций северо-западнее Городка и закрепились на них. Одновременно наши части переправились через реку Пальминка и атаковали противника с северо-востока. Пытаясь отразить эти фланговые удары, немцы ослабили внимание

не замедлили воспользоваться наши войска. Стремительным броском советские бойцы ворвались в северную часть города, а танкисты — на железнодорожную станцию. Тесня немцев со всех сторон, сегодня наши войска штурмом овладели важным опорным пунктом обороны немцев на Витебском направлении — городом и железнодорожной станцией Городок. На железнодорожной станции и на улицах города подсчитано до 2.500 трупов немецких солдат и офицеров. Захвачены большие трофеи, среди которых 15 танков, 38 орудий, в том числе пять самоходных, 100 автомашин, много боеприпасов и другого военного имущества.

Продолжая наступление, наши войска освободили от немецко-фашистских захватчиков более 60 других населенных пунктов.

Юго-западнее Жлобина наши войска продолжали успешно отбивать атаки крупных сил противника. На одном участке немцы бросили в бой 3 пехотных полка, 80 танков и 10 бронемашин. Советские пехотинцы и артиллеристы отразили следовавшие одну за другой десять вражеских атак.

«Юнкерс-88» 6 отряда 2 группы 51 немецкой бомбардировочной эскадры фельдфебель Гуго Баргель рассказал: «Наша эскадра состоит из четырёх групп. В каждой группе по три отряда. На восточном фронте эскадра понесла чрезвычайно тяжёлые потери. Несмотря на то, что мы уже много раз получали пополнение, сейчас в отрядах имеется всего лишь по 2—3 самолёта, вместо 9-ти. Особенно остро ощущается нехватка лётных кадров. Недостаток авиации вынуждает немецкое командование непрерывно перебрасывать лётчиков с одного участка фронта на другой. Так, например, 2-я группа базировалась в Кировограде. Вдруг нас с ликорадной поспешностью отправили на юг, а в начале декабря мы были переброшены на аэродромы в село Калиновка. На днях мой самолёт был подбит, и я оказался в плену у русских».

Немецко-фашистские мерзавцы замучили насмерть и расстреляли несколько тысяч мирных жителей Хойникского района, Полесской области. Только в посёлке Хойники гитлеровцы расстреляли свыше 500 советских граждан, главным образом стариков, женщин и детей. Немцы особенно охотились за представителями белорусской интеллигенции. От рук фашистских палачей погибло много учителей, работников культуры и советских служащих. Немцы зверски убили учительницу Любу Дороковскую и Марию Чекал, учителя Наляговича, инженера Кравченко, художника Ташкевич, служащих Соколову, Сокович, Кулаковскую, Подкопаева и других. Немцы подвергли диким и нечеловеческим пыткам многих



# Дело чести транспортников Алтая выполнить обязательства, данные товарищу Сталину

## Увеличим техническую скорость

В метель, в пургу, в лютые морозы ведут машинисты нашей колонны тяжеловесы с важными оборонными грузами. Коллектив нашей колонны борется за то, чтобы уложиться в график, привести тяжеловес раньше расписания. Мы чувствуем себя как бойцы на фронте. Ведь транспорт — родной брат Красной Армии.

Подписывая письмо великому Сталину, мы дали клятву работать по-фронтовому, как этого требует военное командование. Это значит водить поезд по графику, увеличивать техническую скорость, работать без брака, увеличивать пробег паровоза, экономить топливо.

Все бригады нашей колонны свято выполняют свою клятву. Мы водим тяжеловесы с технической скоростью, превышающей норму на 7 километров в час. Бережем свои машины. Так, мой паровоз сделал пробег в 100 тысяч километров, не заходя на подёмочный ремонт. А норма сделала 40 тысяч километров. Машина под руководством старшего машиниста тов. Попова сделала пробег в 118 тысяч километров между подёмками. За ноябрь колонна сэкономила 40 тонн угля.

Зима не нарушает нашего движения. Наоборот, чем хуже условия, тем больше каждый стремится провести состав точно по расписанию. В это время мы помним о том, что советские воины при любых условиях выполняют боевой приказ командира. Водить поезд по графику, во время доставлять оборонные грузы — это боевой приказ Родины водителям тяжеловесов.

Хорошо водят поезда машинисты тт. Бехтеров, Гребяев, Попов, Вишневыский. В колонне 12 коммунистов и 6 комсомольцев. Все они занимают авангардную роль. И это в большой степени решает успех дела.

Наша колонна заняла первое место по отделению. Так мы начинаем выполнять клятву великому Сталину.

Но мы не можем успокаиваться на достигнутом. Впереди много ещё большой, напряжённой работы по выполнению обязательств, взятых в ответ на призыв великого Сталина.

**П. РУСАНОВ,**  
вожак колонны тяжеловесов  
Барнаульского депо.  
**Н. ГРИГОРЬЕВ,**  
политрук колонны.

...И если несмотря на трудности военного времени и недостаток топлива нам все же удалось снабжать фронт всем необходимым, то в этом надо признать прежде всего заслугу наших транспортных рабочих и служащих.

(Из доклада товарища Сталина в 26-й годовщине Октябрьской социалистической революции)

## Впереди — коммунисты

Товарищ Сталин высоко оценил работу транспортников. Эту похвалу мы, железнодорожники Барнаульского отделения, восприняли как призыв к ещё большему, созидательному труду во имя быстрейшего разгрома немецких бандитов.

Коллектив нашего участка находится на чрезвычайно ответственном посту. Мы ремонтируем паровозы. Ни на час, ни на секунду нельзя задержать выпуск паровозов из ремонта. Надо быстрее поставить его на рельсы. Этого требуют условия военного времени. Вот над решением этой сложной задачи и работает наша цеховая парторганизация. В цехе 12 коммунистов. Все командиры производства — коммунисты. Каждый на боевом посту, каждый чувствует высокую ответственность за план, за качество.

Раз в десять дней мы собираем цеховое партсовещание, детально и глубоко обсуждаем декадный график ремонта паровозов. Наш график так же нерушим, как и график движения поездов. И надо сказать, что коммунисты всегда в авангарде борьбы за выполнение производственной программы, умело сочетая партийную работу с производственной. Член партии тов. Горбунов, слесарь-арматурщик выполняет норму на 300 процентов. Кандидат партии тов. Хохлов, слесарь-коммунист даёт две с половиной нормы в смену.

Коммунист Бачин, слесарь-поршневик всем пример. Если срочная работа поступила в цех, то Бачин не будет ждаться утра. Глубокой ночью, задолго до начала смены, идёт Бачин в цех, быстро выполняет срочный заказ.

Отвечая на призыв вождя, мы перевыполнили ноябрьскую программу, отремонтировав 12 паровозов, вместо 10 по плану.

Всё ли у нас хорошо? Нет. Партийной организации ещё много надо поработать, чтобы цех выполнял клятву, данную великому Сталину.

**А. ШМИН,**  
группарторг подёмочного цеха Барнаульского депо.



На снимке: маневровый диспетчер станции Барнаул, член ВКП(б) К. ВОРОСЛОВ, награждённый значком «Ударник сталинского призыва», за работой.

Фото Н. Калинина.

## При меньшем количестве рабочих

В высокой похвале вождя мы, железнодорожники, видим и большие требования, которые предъявляет к нам товарищ Сталин. Каждый из нас, железнодорожников, говорит себе: будь достоин сталинской оценки, оправдай её с честью, работай так, чтобы твоя помощь фронту росла изо дня в день.

Наш коллектив, став на сталинскую вахту, посвящённую 64-летию вождя и учителя великого Сталина, почти весь выполнил по 2 нормы, а многие дали по 3.

Комплексная бригада тов. Андрущенко отремонтировала паровоз за 8 часов, вместо 16 часов по норме.

Мы никогда не допускаем простоев паровозов на ремонте, а турбины и дымоходы сдаём раньше срока. В турбинном цехе ра-

ботало раньше 8 человек, сейчас — 4 человека и всё же мы не снижаем темпов работы. Так, за ноябрь при меньшем количестве рабочих мы выполнили план на 195 процентов, в первой декаде декабря — на 210 процентов.

По монтажному цеху раньше работало 25 человек, а сейчас — 13 человек и план за ноябрь выполнили на 170 процентов, а за первую декаду декабря на 210 процентов.

Проведение общественного смотря организации труда в депо всколыхнуло рационализаторскую мысль. Только за последнее время рабочие внесли 4 рационализаторских предложения, дав больше 50 тысяч рублей экономии.

**А. КОРЯКОВЦЕВ,**  
мастер паровозного депо станции Рубцовка.

## Молодые транспортники

В Бийском вагонном участке работает много молодёжи. Молодёжь в дни войны стала большой решающей силой на производстве. Конкретными делами, горячим стремлением к трудовым подвигам молодые рабочие доказывают свою беззаветную любовь к Родине, великому Сталину. Юные транспортники работают так, чтобы на деле оправдать высокую сталинскую оценку рабочим транспорта. Токарь Казакову всего 15 лет. Но даже опытные высококвалифицированные рабочие удивляются тому, как быстро он овладел сложным токарным мастерством. Казаков самостоятельно изготовляет буферные стержни, болты и другие детали, ежедневно выполняет своё задание на 300 процентов.

Слесари-инструментальщики тт. Фетисов и Гусев когда-то вместе учились в школе. Вместе пришли и на производство, вместе овладевали слесарным делом. И вот они, молодые слесари, перевыполнили нормы выработки, стремятся найти пути к повышению производительности труда. Больше выжать из станков, больше дать продукции. Как увеличить производительность болторезного станка? Этот вопрос волновал друзей. Советовались, конструировали, придумывали. Как-то после смены пришли к мастеру и рассказали о своём уже выношенном рационализаторском предложении. Мастер одобрил, поддержал.

Вскоре Фетисов и Гусев сделали насос для станка. А когда установили насос на болторезном станке, то после нескольких дней стало очевидно, что это приспособление дало возможность повысить производительность станка на 80 процентов и сохранить такие дефицитные детали, как плашки.

Отличительная черта нашей молодёжи в дни войны заключается в том, что для неё нет ничего невозможного, что чем труднее, тем интереснее.

Как-то за несколько минут до окончания смены в сборочный цех поступило срочное задание: собрать несколько вагонов. Молодые слесари тт. Добродеев, Ардавов, Якушин две смены, не уходя из цеха, работали, чтобы в срок выполнить боевое задание. И точно в срок закончили сборку вагонов.

**П. ЛОБАНОВ,**  
мастер механического цеха Бийского вагонного участка.

## Обеспечить четкую работу транспорта

Великий вождь народов товарищ Сталин в своём докладе о 26-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции дал высокую оценку работе транспортников в дни Отечественной войны.

Вдохновлённые похвалой вождя, железнодорожники в своём письме товарищу Сталину поклялись самоотверженно работать на своём боевом посту, чтобы с честью до конца выполнить свой долг перед Родиной.

И транспортники Алтая выполняют свой долг перед страной, перед фронтом. Машинисты Барнаульского депо тт. Микрюков, Иванников, Русанов и другие совершают скоростные рейсы, перевыполняя нормы технической скорости и экономия угля.

Одно из первых мест на Томской дороге занимает коллектив Барнаульского депо. Командиры и рабочие подёмочного цеха организовали скоростной ремонт паровоза. Локомотив был отремонтирован за 24 часа, вместо 108 по норме.

Рубцовском паровозном депо, нашло широкое распространение среди паровозников края. Второй год машинист депо Рубцовка тов. Левичев с честью выполняет взятые на себя обязательства по экономии топлива. Коммунист Вяткин экономит за каждую поездку на паровозе 40 — 45 процентов топлива. Серьёзной экономии топлива добились и барнаульские паровозники.

По примеру лучших стахановцев-лунинцев по единым сменам станции Барнаул развернулось комплексное социалистическое соревнование машинистов, составителей, стрелочников и работников других профессий.

Товарищ Сталин учит нас не успокаиваться на достигнутом. У нас есть участки, работающие крайне неудовлетворительно, не по-военному. А транспортники, получившие высокую оценку товарища Сталина, не имеют права работать плохо.

Томская железная дорога приобрела особое значение, как одна из основных дорог страны в вопросах поставки угля металлу

здалось напряжённое положение с порожняком, в результате чего не достаётся уголь оборонным предприятиям, задерживается отгрузка других важнейших грузов.

И в этом во многом повинны работники Барнаульского и Рубцовского отделений железной дороги. Вагоны на этих отделениях перепроставляют под грузами в ожидании выгрузки. По Барнаульскому отделению только в ноябре на подездных путях различных предприятий простояло свыше установленных норм 1.919 вагонов. Потеряно на перепростоях 9 тысяч вагоно-часов.

Вопрос использования вагонного парка — одна из коренных в работе транспорта.

Длительное время вагонный цех Барнаульского ВРЗ не выполняет план ремонта вагонов. Значительно ослабил темпы работы Бийский вагонный участок. Вагоноремонтники обязаны помнить, что от своевременного выпуска из ремонта вагонов зависит непрерывное пополнение рабочих парков отделений, а следовательно, — более полное удовлетворение хозяйственных нужд края.

На многих дистанциях, особенно на Рубцовской и Алейской необходимы самые срочные меры по оздоровлению пути. Свята

своевременное выполнение планов и высокое качество зимних работ, но и хорошо подготовиться к весенне-летним работам. Надо сейчас пустить на полный ход мастерские и кузницы, создать необходимый запас материалов, запасных частей и т. д.

Тем лучше транспортники справятся со своими большими и сложными обязанностями, чем скорее и серьёзнее окажут им помощь территориальные партийные и советские организации. Надо сказать, что территориальные партийные, советские, и хозяйственные организации в большинстве своём оказывают необходимую и всестороннюю помощь транспортникам. В Барнауле неплохо организовано шефство над паровозами. Коллективы очинно-шубного завода, судоремонтного завода и других предприятий привели в отличное техническое и культурное состояние подшефные паровозы.

За последнее время серьёзно начали заниматься транспортом Рубцовский и Бийский горкомы партии, Алейский и Калманский райкомы партии. Эти партийные организации повседневно руководят работой железнодорожных предприятий. Но ряд райкомов

гие, все ещё рассуждают о том, как осуществить помощь транспорту. Эти райкомы забывают о том, что они отвечают за работу транспорта.

Транспортники Алтая имеют все возможности в ближайшее время значительно улучшить работу, чтобы практически большевистскими делами ответить на призыв товарища Сталина. Мы имеем большие неиспользованные внутренние резервы, мы имеем замечательных кадровых рабочих, богатейшую транспортную технику. Всё это надо двигать на преодоление трудностей зимнего времени.

Большие и ответственные задачи стоят перед партийными организациями железнодорожного транспорта. Путём хорошо налаженной партийно-политической работы они должны крепче сплотить железнодорожников на преодоление любых трудностей.

Транспортники нашего края дали клятву вождю отлично провести третью военную зиму. Нет сомнения, что они с честью выполнят свои обязательства, ибо слово железнодорожника — твёрдое слово.

**Л. ЧЕРТКОВ,**

