



С. НОВИКОВ

**СОВЕТСКИЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ
В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ВОЙНЕ**



ОГИЗ • ГОСПОЛИТИЗДАТ • 1945



СССР — ВЕЛИКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ДЕРЖАВА

Наша страна занимает одну шестую часть суши земного шара — 22 миллиона квадратных километров. Расстояние от её западных до восточных границ составляет более 12 тысяч километров, от Москвы до Белого моря — 1 100, до Чёрного моря — 1 500, до морских границ Дальнего Востока — 9 тысяч километров.

Преодолеть такие огромные расстояния легче всего по железным дорогам. Пока это самый массовый и дешёвый вид транспорта.

В СССР проложено более 115 тысяч километров железных дорог, которые связывают центр со всеми жизненно важными районами страны. Уложенных рельсов на этих дорогах с избытком хватило бы на устройство двухпутной железной дороги вокруг земного шара.

Взгляните на карту СССР, и вы увидите, что стальные пути соединяют сердце страны — Москву на севере с Архангельском, на северо-западе — с Ленинградом, Таллином, Ригой и Каунасом, на западе — с Минском, на юго-западе с Киевом, Кишинёвом, Львовом, на юге — с Одессой, Севастополем, Батуми, Баку, Тбилиси, Ереваном, на юго-востоке — с Ташкентом, Ашхабадом, на востоке — с Владивостоком. Через цветущие поля и луга страны, через степи и леса, через горы несутся товарные и пассажирские поезда с военными и хозяйственными грузами, с сотнями тысяч пассажиров. Они связывают районы и области необъятного Советского Союза в единое целое.

Железные дороги представляют собой как бы кровеносные сосуды государства. Добывающая и производящая промышленность, а также сельское хозяйство бурно развиваются лишь при наличии железнодорожных и водных путей

сообщения. Развитие культуры тоже замедляется или ускоряется в зависимости от уровня развития транспортных средств.

В Советской стране железнодорожный транспорт является могучим орудием построения нового общественного строя, служит интересам экономического и культурно-политического прогресса всех народов, населяющих Советский Союз.

«... железные дороги, — писал Ленин, — это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм. Чтобы соединить это для планомерной деятельности в интересах всего населения, нужны железные дороги»¹.

Товарищ Сталин раскрывает великое государственное значение железных дорог для народного хозяйства и обороны Советского Союза:

«СССР как государство был бы немислим без перво-классного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР».

Страна наша имеет необъятные поля и леса, богатые ископаемые — руду, уголь, нефть, золото, серебро, медь, цинк. Но чтобы добывать земные ископаемые и поставить их на службу народного хозяйства и обороны родины, а также для того, чтобы обеспечивать армию и народ продовольствием, надо иметь железные дороги.

В 1918 году пролетарские центры и, прежде всего, Москва и Петроград ощущали чрезвычайную нужду в хлебе. Между тем в деревнях и сёлах хлеб был, но его из-за крайне неорганизованного движения поездов, беспорядка, царившего тогда на железных дорогах, привезти было невозможно. Недаром в апреле 1918 года Ленин говорил, что «без железных дорог не только социализма не будет, а просто околеют все с голоду, как собаки, в то время как хлеб лежит рядом»². И Ленин выдвинул задачу укрепления транспорта как одну из важнейших и первоочередных.

Железнодорожный транспорт в условиях мирного времени является главным нервом экономической жизни страны, связывающим воедино всю хозяйственную деятельность

¹ Ленин, Соч., т. XXII, стр. 494.

² Там же.

республик, областей и районов. В период войны роль железнодорожного транспорта ещё более возрастает. Он обслуживает не только народное хозяйство, но и фронт. Известно, что многие военные заводы находятся от фронта в тысячах километров и доставить их продукцию на фронт можно только посредством транспорта, в первую очередь железнодорожного. Транспорт, таким образом, является как бы мостом между тылом и фронтом.

В самом деле, если бы не было железных дорог, разве могли бы мы из западных республик и областей эвакуировать заводы и фабрики на восток, а с Урала, Сибири и Дальнего Востока перевозить вооружение, боеприпасы, резервные армии, продовольствие на запад к фронту? Разумеется, нет.

Ленин указывает, что без железных дорог «современная война есть пустейшая фраза»¹.

Современная война ведётся огромными массами людей и техники. Подсчитано, что для наступательных операций стотысячной армии требуется, чтобы в среднем через каждые 20 минут на фронт прибывало 30 вагонов с боеприпасами, войсками и продовольствием, или более 2 тысяч вагонов в сутки. Отсюда легко представить, как велик объём перевозок, если учесть, что в наступательных операциях участвует далеко не одна сотня тысяч воинов Красной Армии.

Великая отечественная война ведётся на огромном фронте, а маневренный характер войны требует, в соответствии с планами Главного Командования, систематической перегруппировки войск. Это возлагает на железнодорожный транспорт обеспечение постоянных перевозок вдоль фронта или, как их называют железнодорожники, рокадных перевозок. Ясно, что без железнодорожного транспорта невозможно организовать маневрирование войск по широкому фронту.

Ещё Энгельс указывал, что «вооружение, состав, организация, тактика и стратегия зависят прежде всего от достигнутой в данный момент ступени производства и от путей сообщения»².

В войнах вообще, а в современной войне в особенности, железнодорожный транспорт служит делу быстрой мобилизации армии, бесперебойного питания войск резервами, вооружением, боеприпасами и продовольствием,

¹ Ленин, Соч., т. XXII, стр. 291.

² Ф. Энгельс, Избранные военные произведения, т. I, стр. 18, 1941 г.

делу выполнения планов Верховного Главнокомандования по сосредоточению войск для решения тактических и стратегических задач.

Товарищ Сталин назвал СССР великой железнодорожной державой. В этих словах выражено с предельной чёткостью и яркостью огромное значение железнодорожного транспорта в развитии народного хозяйства и обороноспособности Советского государства.

Большевицкая партия и Советское государство с первых дней установления советской власти уделяли и уделяют огромное внимание развитию железнодорожного транспорта.

Известно, что от царского правительства Советское государство получило разрушенный железнодорожный транспорт.

В период первой мировой войны промышленность не в силах была обеспечивать транспорт в необходимом количестве оборудованием и запасными частями. Железнодорожные заводы и мастерские были переключены на производство вооружения. Транспортное оборудование быстро изнашивалось и не восстанавливалось. Транспорт разрушался. К концу 1916 года число больных паровозов достигло 25 процентов. Часть вагонов изнашивалась и не использовалась, другая часть была занята эвакуированными грузами. Здоровый вагонный парк был малочислен. Катастрофически падала провозная способность железных дорог.

К концу 1914 года скопилось 84 тысячи вагонов непереверённых грузов. К середине 1916 года непереверённых грузов было уже 127 тысяч вагонов. Разруха транспорта в царской России способствовала усилению сырьевого и топливного кризиса, упадка сельского хозяйства, острого продовольственного кризиса.

Восстановление железнодорожного транспорта проходило в исключительно тяжёлых условиях. Нехватало металла, нехватало угля. Но благодаря огромным заботам Советского государства и самоотверженному труду железнодорожников транспорт быстро восстанавливался. К первому октября 1923 года стало возможным поставить в запас 2734 здоровых паровоза против 2372 в 1913 году. В 1925—1926 годах уровень погрузки составил 116,3 миллиона тонн, а в 1926—1927 годах—135,9 против 132,4 миллиона тонн в 1913 году.

Таким образом железнодорожный транспорт был восстановлен. Он достиг довоенного уровня. Но этим ограничиться было нельзя.

В связи с индустриализацией страны и коллективизацией

сельского хозяйства перед железнодорожным транспортом встали новые сложные задачи.

Чтобы удовлетворить возросшие требования страны, необходимо было реконструировать железнодорожный транспорт.

В директивах по составлению первого пятилетнего плана народного хозяйства XV съезд ВКП(б) указал:

«В области *транспорта* следует поставить своей задачей такое расширение сети транспорта и его работы, которое покрывало бы потребности расширяющегося производства и товарооборота, приобщая к народно-хозяйственной жизни страны новые районы, открывая новые громадные источники развития производительных сил и обеспечивая нужды обороны. Принимая во внимание запоздание транспорта в переходе от восстановления к решительной перестройке и рационализации, должно обратить сугубое внимание на коренную реконструкцию транспортного хозяйства и рационализацию его работы по типу наиболее передовых в техническом отношении стран и вместе с тем более полного приспособления его к интересам потребителей»¹.

За годы первой пятилетки было построено 4,5 тысячи километров новых железных дорог. В 1930 году в строй вошла крупнейшая магистраль — Туркестано-Сибирская железная дорога протяжённостью в 1442 километра. Эта железная дорога связала Среднюю Азию с Сибирью. Сдана была в эксплуатацию линия Троицк—Карталы—Орск протяжённостью в 400 километров. От этой линии было построено ответвление Карталы—Магнитогорск. Строительство этих линий обеспечило обслуживание второй угольно-металлургической базы — Урало-Кузнецкого комбината.

В интересах развития и обслуживания третьей угольной базы СССР — Карагандинского угольного бассейна — была построена линия Боровое — Акмолинск — Караганда.

В годы первой пятилетки были разработаны новые мощные типы паровозов ФД и ИС и начато их производство. Железные дороги СССР получили 70 тысяч новых большегрузных вагонов в двухосном исчислении.

Бурное развитие индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства предъявляло повышенные требования к железнодорожному транспорту. Между тем транспорт тогда не справлялся с удовлетворением возросших требований. На XVII съезде ВКП(б) товарищ Сталин по-

¹ «ВКП(б) в резолюциях», ч. II, стр. 240.

ставил как актуальнейшую задачу решительное улучшение транспорта. Он говорил:

«Мы добились того, что основные вопросы промышленности решены правильно, и промышленность стоит теперь твёрдо на ногах. Мы добились того, что основные вопросы сельского хозяйства также решены правильно, и сельское хозяйство — мы можем сказать это прямо — также стоит теперь твёрдо на ногах. Но мы можем лишиться этих достижений, если наш товарооборот начнёт хромать, и транспорт окажется у нас гирей на ногах. Поэтому задача развёртывания товарооборота и решительного улучшения транспорта является той очередной и актуальнейшей задачей, без разрешения которой мы не можем двигаться вперёд».

Партия и правительство предусмотрели во втором пятилетнем плане развития народного хозяйства широкое развёртывание строительства железных дорог и оснащение транспорта передовой техникой.

Во вторую пятилетку было построено 4 тысячи километров новых железных дорог и 4,5 тысячи вторых путей. Тогда была построена крупная железная дорога Москва — Донбасс. Благодаря постройке этой дороги центр страны получил кратчайшую связь с важнейшим каменноугольным районом Советского Союза — Донбассом. Проложены вторые пути от Валуек до Каширы и третий путь на участке Кашира — Москва. Было закончено строительство железнодорожных линий Новосибирск — Ленинск (Обь — Проектная) протяжением 295 километров, Курган — Свердловск протяжением 358 километров и т. д. 1

От Петропавловска проложена железная дорога до озера Балхаш, от этой главной магистрали идут ветки в Джеб-Казган, Карсакпай, Караганду и Коунрад — крупнейшие центры цветной и угольной промышленности.

За годы второй пятилетки транспорт получил около 2 тысяч мощных паровозов серии ФД и ИС и сотни СО с конденсацией пара. Была создана прочная база для ремонта вагонов. В одном лишь 1935 году было построено 200 вагоноремонтных пунктов заводского типа.

Большие работы проведены по механизации горок. К началу 1938 года была построена 21 механизированная горка, в том числе на станциях Люблино, Свердловск, Перово, Батайск и Ясиноватая. Механизированные горки называют фабриками переработки вагонов — на них, по сравнению с немеханизированными горками, значительно улучшаются

условия труда, ускоряется переработка составов, повышается производительность труда.

В годы второй пятилетки 5,2 тысячи километров железнодорожного пути оборудовано автоблокировкой, в частности линии Урал — Кузбасс, Москва — Харьков, Донбасс — Кавказ. Автоблокировка создала большую безопасность движению поездов и позволила намного повысить их техническую и коммерческую скорость.

В письме товарищу Сталину железнодорожники нашей страны в 1943 году писали: «Советские железнодорожники никогда не забудут, что благодаря Вашим заботам и Вашей прозорливости железнодорожный транспорт получил за годы пятилеток мощную материально-техническую базу — тысячи новых мощных паровозов, сотни тысяч новых вагонов, запасных частей, рельсов, металла. Никогда не забудут железнодорожники Ваших восьмидесяти тысяч вагонов, произведённых по Вашему приказу промышленностью в один год».

В результате такой постоянной заботы партии и правительства о железнодорожном транспорте наша страна к началу войны имела довольно развитую железнодорожную сеть и крепкую, высокоразвитую материально-техническую базу транспорта, способную принять на себя нагрузку военного времени. Если к началу первой мировой войны сеть железных дорог составляла 58,5 тысячи километров, то к началу Великой отечественной войны она составила 115 тысяч километров.

Но партия и Советское государство, развивая железнодорожный транспорт, не ограничивались только этим. Техника, учит товарищ Сталин, мертва без кадров, способных её использовать до дна. «Будут у нас хорошие и многочисленные кадры в промышленности, в сельском хозяйстве, на транспорте, в армии, — наша страна будет непобедима»¹, — говорил товарищ Сталин. Партия с отеческой заботой растила кадры транспортников, воспитывала их в духе непримиримой борьбы со всем косным, консервативным, вела их вперёд.

Известно, что до 1935 года на транспорте имели широкое распространение предельческие теории, которые тормозили развитие железнодорожного транспорта СССР, искусственно зажимали творческую инициативу железнодорожников. «Взять, например, Наркомат Путей Сообщения, — говорил товарищ Сталин на I Всесоюзном совещании стахановцев. — В центральном аппарате этого наркомата недавно существо-

¹ Сталин, Вопросы ленинизма, изд. 11-е, стр. 491.

вала группа профессоров, инженеров и других знатоков дела — среди них были и коммунисты, — которая уверяла всех в том, что 13—14 километров коммерческой скорости в час является пределом, дальше которого нельзя, невозможно двигаться, если не хотят вступить в противоречие с «наукой об эксплуатации». Это была довольно авторитетная группа, которая проповедывала свои взгляды устно и печатно, давала инструкции соответствующим органам НКПС и вообще являлась «властителем дум» среди эксплуатационников. Мы, не знатоки дела, на основании предложений целого ряда практиков железнодорожного дела в свою очередь уверяли этих авторитетных профессоров, что 13—14 километров не могут быть пределом, что при известной организации дела можно расширить этот предел. В ответ на это эта группа вместо того, чтобы прислушаться к голосу опыта и практики и пересмотреть своё отношение к делу, бросилась в борьбу с прогрессивными элементами железнодорожного дела и ещё больше усилила пропаганду своих консервативных взглядов. Понятно, что нам пришлось дать этим уважаемым людям слегка в зубы и вежливенько выпроводить их из центрального аппарата НКПС»¹.

Прогрессивная часть командиров и рабочих транспорта под руководством партии Ленина — Сталина разоблачила и разгромила в теории и на практике контрреволюционное предельчество, провела огромную работу по очищению железнодорожного транспорта от троцкистско-бухаринских шпионов и диверсантов, которым немецкий фашизм отводил огромную роль в будущей войне против Советского Союза. Разоблачение и разгром троцкистско-бухаринских шпионов и диверсантов являются огромным выигранным сражением за свободу и независимость нашей родины.

Всё это расчистило дорогу творческой инициативе железнодорожников, создало возможность быстро и плодотворно произвести коренную перестройку всего железнодорожного транспорта. Эта перестройка в годы сталинских пятилеток проводилась с чисто русским революционным размахом — этой живительной силой, «которая будит мысль, двигает вперёд, ломает прошлое, даёт перспективу»². Недаром именно в эти годы зародилось и широко развернулось стахановско-кривоносовское движение.

В паровозном хозяйстве машинист Пётр Кривонос сломал

¹ Сталин, Вопросы ленинизма, изд. 11-е, стр. 504—505.

² Там же, стр. 75—76.

устаревшие нормы технических скоростей и доказал возможность увеличить их на 20—30 километров. В организации движения поездов, в увеличении пропускной способности железнодорожных узлов и железных дорог, в повышении коммерческих скоростей предельщикам нанёс удар диспетчер Закорко. Оба они — Кривонос и Закорко, ныне Герои Социалистического Труда — открыли источник резкого улучшения качественных и количественных показателей железнодорожного транспорта. Составитель т. Кожухарь изменил технологический процесс составления поездов. До применения метода т. Кожухаря на формирование одного поезда затрачивалось 85 минут. В первое время т. Кожухарь формировал поезд в 25 минут, а затем — в 7—9 минут.

Тов. Кожухарь объединил работу горки и подгорочного парка в единый комплекс. Он не стал ожидать накопления вагонов для формируемых составов, а производил подформирование отдельных групп.

Почин этих передовиков железнодорожного транспорта подхватили огромные массы железнодорожников. Под знамя стахановского движения встали тысячи работников транспорта. Начиная с 1935 года погрузка на железных дорогах резко повысилась. В 1934 году погрузка составила 317,1 миллиона тонн, а в 1940 году — уже 598,6 миллиона тонн. К началу Отечественной войны погрузка на сети по сравнению с 1913 годом выросла в 4,5 раза.

Всё это имело огромное значение для ускорения хозяйственного развития нашей страны и укрепления её оборонной мощи.

Стахановское движение дало возможность поднять техническую и коммерческую скорость на транспорте, увеличить среднесуточный пробег паровозов и вагонов, повысить вес поездов, во многом улучшить использование железнодорожной техники. К началу третьей пятилетки каждый километр пути в СССР использовался более чем в два раза интенсивнее по сравнению с США, в три раза — по сравнению с Германией.

Одновременно зародились скоростные методы формирования поездов, ремонта паровозов, вагонов и путей. Это было время боевой выучки кадров железнодорожного транспорта — период, когда укреплялась сила советских железнодорожников, закалялась их воля, совершенствовались знания, накапливался опыт.

Товарищ Сталин в своей речи на приёме железнодорож-

ников в Кремле в 1935 году раскрыл огромное государственное значение работы каждого железнодорожника:

«...есть у железнодорожников работники на больших постах и работники, стоящие на небольших постах, но нет на транспорте людей ненужных или незначительных. Начиная от самых больших руководителей и кончая «малыми» работниками вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы — все велики, все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика».

По указанию товарища Сталина на транспорте была развернута огромная работа по подготовке кадров. Вузы и техникумы готовили сотни тысяч инженеров и техников, на различных курсах заботливо растили новые кадры машинистов, помощников машинистов, кочегаров, диспетчеров, дежурных по станциям, стрелочников, вагонных мастеров. В школах фабрично-заводского ученичества, в ремесленных железнодорожных училищах готовились работники всех железнодорожных профессий. Славную роль выполняли и выполняют школы стахановско-кривоносовско-лунинского опыта, в которых руководителями выступают сами стахановцы. Эти школы вооружают железнодорожников прогрессивными методами работы и содействуют росту производительности труда.

Огромное значение для кадров имел выпуск в свет правил технической эксплуатации, которые являются как бы техническим кодексом работы железнодорожного транспорта. В дни войны работники транспорта получили детально разработанные руководства по ведущим профессиям. В них сконцентрированы данные науки и опыт стахановско-кривоносовско-лунинского движения. Эти руководства так же важны для работников железнодорожного транспорта, как важны наставления для бойцов и командиров Красной Армии.

В годы Отечественной войны партия и правительство особое внимание сосредоточили на установлении строгого порядка и дисциплины на транспорте. Решая эту задачу, партия и правительство руководствовались указанием товарища Сталина о том, что на транспорте «требуется прежде всего слаженность всех частей и их работа в строго определенном порядке».

Железнодорожный транспорт по существу является военной отраслью хозяйства. В военное время его деятельность органически сливается с боевой жизнью Красной Армии.

Малейшее расстройство работы железных дорог сказывается на снабжении армии вооружением, боеприпасами и резервами. Поэтому на транспорте должны быть военный порядок и военная дисциплина.

В апреле 1943 года указом Президиума Верховного Совета СССР было введено военное положение на всех железных дорогах. В сентябре 1943 года были введены персональные звания и новые знаки различия для личного состава железнодорожного транспорта. Эти мероприятия имеют огромное значение для укрепления на железных дорогах воинской дисциплины, для поднятия авторитета командиров.

Вместе с тем партия и правительство неустанно заботились о культурно-бытовых нуждах работников транспорта. В годы войны значительно повышена заработная плата, установлены льготы по налогам, улучшено снабжение железнодорожников. Всё это явилось могучим стимулом роста производительности труда железнодорожников всех профессий.

Большевистская партия организовала и сплотила работников транспорта в дисциплинированную армию, которая является родным братом Красной Армии в войне Советского Союза против немецко-фашистских захватчиков.

Успехи транспорта не случайны. Они подготовлены большевистской партией, Советским государством ещё в годы мирного строительства. Наш советский транспорт — это детище мудрости и прозорливости товарища Сталина.

СОВЕТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ НА СЛУЖБЕ ФРОНТА

Вероломное внезапное нападение на Советский Союз гитлеровской Германии в июне 1941 года создало смертельную опасность нашей родине. Озверелый, до зубов вооружённый враг бросил против СССР огромное количество своих войск и боевой техники.

Советскому Союзу потребовалось быстро развернуть силы Красной Армии, перестроить всё народное хозяйство на военный лад, превратить всю Советскую страну в единый боевой лагерь и в кратчайший срок свести на-нет преимущества врага, вытекающие из фактора внезапности нападения.

Одна из первоочередных задач состояла в перестройке работы транспорта на военный лад, в противном случае он стал бы тормозом в борьбе против немецких захватчиков.

Перед железнодорожниками в связи с войной встали огромные трудности. К перевозкам мирного времени прибавились перевозки для фронта.

Массы подвижного состава нужно было предоставить для переброски предприятий с запада на восток и для эвакуации советских людей из угрожаемых районов. Товарищ Сталин говорил: «Нужно сказать, что это была труднейшая и сложнейшая организаторская работа большого масштаба всех наших хозяйственных и административных наркоматов, в том числе — нашего железнодорожного транспорта»¹.

Кроме того, в связи с продвижением немецких войск в глубь нашей страны сузилась база для маневрирования подвижными средствами. Самая густая и разветвлённая сеть железных дорог была временно потеряна. Эти потери к осени 1942 года составляли две трети наших железных дорог. Дело осложнялось ещё тем, что в связи с оккупацией Донбасса сократилась возможность снабжения железных дорог углём, а в связи с тем, что промышленность была занята производством вооружения и боеприпасов, поставки железнодорожного оборудования и запасных частей резко сократились.

Надо было преодолеть эти трудности.

Немецко-фашистские разбойники рассчитывали, что наш железнодорожный транспорт не справится с перевозками военного времени и что это ускорит поражение Красной Армии.

Гитлеровцы недооценили силы и могущества советского железнодорожного транспорта, не учли той гигантской работы партии и правительства, какая была проделана в годы сталинских пятилеток по реконструкции транспорта, по воспитанию советских железнодорожников.

С первых дней Великой отечественной войны наши железные дороги чётко и бесперебойно обслуживают Красную Армию и народное хозяйство всей страны. В этом сказались мощное техническое вооружение, преимущества социалистической системы нашего хозяйства, огромная работа нашей партии по укреплению организованности и дисциплины на транспорте и беззаветная самоотверженность советских железнодорожников. В историческом докладе о 26-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции

¹ Сталин, О Великой отечественной войне Советского Союза, 1944, стр. 58.

товарищ Сталин дал высокую оценку работы транспортных рабочих в дни Великой отечественной войны.

«Большую роль в деле помощи фронту, — сказал товарищ Сталин, — сыграл наш транспорт, прежде всего железнодорожный транспорт, а также речной, морской и автомобильный транспорт. Транспорт является, как известно, важнейшим средством связи между тылом и фронтом. Можно производить большое количество вооружения и огнеприпасов, но, если они не доставляются во-время фронту при помощи транспорта, они могут остаться бесполезным грузом для дела фронта. Нужно сказать, что в деле своевременного подвоза на фронт вооружения, огнеприпасов, продовольствия, обмундирования и т. д. роль транспорта является решающей. И если несмотря на трудности военного времени и недостаток топлива нам всё же удалось снабжать фронт всем необходимым, то в этом надо признать прежде всего заслугу наших *транспортных рабочих и служащих*».

Первое серьёзное испытание советского железнодорожного транспорта состояло в том, чтобы в исключительно сжатые сроки перевезти миллионы людей, вооружение, боевую технику, боеприпасы и снаряжение в пункты формирования соединений Красной Армии, а затем отобилизованные армии вместе с их боевой техникой быстро и организованно доставлять на фронт. Используя все имеющиеся возможности, мастерски маневрируя подвижным составом и организуя усиленное движение поездов, какого не было в мирное время, армия советских железнодорожников успешно справилась с этой задачей.

Прошлые войны не давали примеров работы железных дорог под огнём противника. В этой войне работникам транспорта с первых же дней пришлось встретиться с бомбардировочной и штурмовой авиацией, с обстрелом из дальнобойных орудий. Враг рассчитывал, что ему удастся прервать коммуникации и рокады, повергнуть в панику железнодорожников, парализовать их деятельность. Но враг встретился с железным упорством, непреклонной волей, с мужеством и героизмом советских железнодорожников, самоотверженно выполняющих свой долг перед родиной.

Бойцам и командирам Красной Армии не раз приходилось видеть, как совсем юная девушка — дежурная по станции — стоит среди рвущихся авиабомб с высоко поднятым сигналом, пропуская поезд. Советские железнодорожники с первых дней войны выработали неписанные правила, ставшие законом для каждого: не покидать поста без приказа, как

бы ни была сложна обстановка, пока не отправлены или не рассредоточены поезда; тушить своими силами и расцеплять составы с боеприпасами, если они загорелись; самим убирать неразорвавшиеся авиабомбы с полотна железной дороги, не ожидая прибытия специальных воинских подразделений; уметь маневрировать движением поезда и тем самым выводить его из-под огня врага; немедленно, даже под огнём противника, восстанавливать разрушенные пути и связь.

Вот один из примеров, характерный для всех железнодорожников. Враг бомбил станцию С. Бойцы-железнодорожники батальона т. Коршунова, ныне Героя Социалистического Труда, бросились тушить пожар. Их остановил командир-пехотинец:

— Куда вы? Подождите. Вы идёте на верную гибель!

Но железнодорожники не остановились. Они, рискуя жизнью, потушили пожар и спасли эшелон с боеприпасами.

На фронте боец Красной Армии не прекращает продвижения вперёд под ураганным огнём противника. Железнодорожники решили, что и они должны не прекращать своей работы в боевой обстановке, ибо их пост — военный пост.

Высокий советский патриотизм, отвагу, мужество, находчивость и смётку проявили в дни войны паровозники — ведущий отряд советских железнодорожников. Они водят поезда в непосредственной близости к фронту, нередко попадают не только под бомбардировку вражеских самолётов, но и под обстрел вражеской артиллерии и миномётов.

Машинист Западной железной дороги Мурзич, Герой Социалистического Труда, продолжительное время работал во фронтовой обстановке, провёл сотни поездов к фронту.

Однажды снарядом с самолёта был пробит котёл паровоза. Мурзич бросился спасать паровоз. Паром ему обожгло лицо и руки, но Мурзич не покинул поста. Он с почерневшим, распухшим лицом, потеряв зрение, обваренными руками наощупь заделал пробоину в котле. И только тогда, когда топка паровоза была потушена и паровоз был отведён в безопасное место, Мурзич покинул свой пост и был отправлен в госпиталь, где ему было возвращено зрение, и теперь он снова работает машинистом.

Когда станция, где работал Мурзич, была оккупирована немцами, он ушёл в партизанский отряд и лично пустил под откос 12 вражеских поездов с немецкими войсками и боевой техникой.

На Сталинской дороге паровозной бригаде машиниста Кушкова было поручено срочно доставить поезд с боевой

техникой и боеприпасами на один из ответственных участков фронта. Вблизи от пункта назначения враг заметил идущий поезд и открыл по нему артиллерийский и миномётный огонь. Осколком снаряда был убит машинист, через некоторое время был контужен кочегар. Получили серьёзные повреждения тормоза, насос, пропускные трубы, цилиндры краны. Остановка поезда была невозможной: враг разбил бы весь состав. Помощник машиниста Смирнов решил вывести поезд из зоны огня. Он развил скорость до 65 километров. Разрывы снарядов остались позади, но вдруг появился фашистский самолёт и стал бомбить и обстреливать поезд. Смирнов, маневрируя, то снижал, то набирал до предела скорость. Вскоре на помощь отважному машинисту пришла зенитная артиллерия фронта, самолёт был сбит, и поезд прибыл к месту боя в самый напряжённый и решающий момент. Боевая техника и снаряды, подвезённые Смирновым, дали возможность усилить артиллерийский и миномётный огонь и расчистить путь нашей пехоте, которая выбила противника из важного пункта обороны на Правобережной Украине. Правительство высоко оценило подвиг Смирнова, присвоив ему звание Героя Социалистического Труда.

В самые тяжёлые дни блокады Ленинграда машинист Елисеев, главный кондуктор Кордаш (ныне Герои Социалистического Труда) явились инициаторами вождения тяжеловесных поездов с топливом для промышленности Ленинграда. Своим примером они увлекли сотни железнодорожников. Под артиллерийским огнём, под постоянной угрозой с воздуха железнодорожники Ленинградского узла доставляли топливо для заводов и фабрик и продовольствие для населения города Ленина. Во время одного из рейсов поезд подвергся налёту вражеской авиации. Состав получил серьёзные повреждения, были убитые и раненые. Ранен в руку был и т. Кордаш. Невзирая на боль, он выносил раненых. В это время т. Кордаш был ранен вторично, но и тут он не покинул поста. Вернувшись в Ленинград и получив необходимую медицинскую помощь, т. Кордаш отправился в новый рейс.

Герой Социалистического Труда машинист депо Харьков-Сортировочная Александр Покусай за 15 месяцев совершил 245 фронтовых рейсов с тяжеловесными поездами и перевёз сверх нормы 65 тысяч тонн военного груза. В один из рейсов на поезд, который вёл т. Покусай, было совершено 15 налётов фашистских самолётов. Тов. Пскусай был тя-

жело ранен, но отправился в госпиталь только после того, когда поезд был доставлен к месту назначения.

В не менее тяжёлой обстановке приходится работать движенцам. В фронтовой обстановке они должны наиболее интенсивно пропускать поезда в самый разгар бомбардировок и обстрела. Рядом рвутся бомбы, свистят пули вражеских пулемётов, но движенец не может покинуть поста.

Вот несколько примеров.

Переездная сторожиха Домна Харченко встречала поезд. В это время появился вражеский самолёт и стал сбрасывать бомбы. Осколком снаряда т. Харченко была ранена в голову, но она не ушла с поста, пока не прошёл поезд. В другой раз она заметила, как какой-то человек в красноармейской форме что-то подкладывает под рельсы. Домна Харченко смело бросилась на врага, готовившего взрыв поезда, обезоружила его и доставила в воинскую часть. Командование фронта наградило отважную советскую патриотку Домну Харченко орденом Красной Звезды.

Прославилась себя рядовая стрелочница Антонина Александрова, мужественно работавшая на одной из станций Ленинграда в дни блокады города Ленина. День и ночь т. Александрова находилась на посту. Всегда её стрелки работали безотказно, пропуская поезда на фронт. От голода она потеряла силы. В бессознательном состоянии её вывезли в дом отдыха. Не успела т. Александрова поправиться, как снова вернулась в осаждённый город.

Антонина Александрова предотвратила неминуемое крушение поезда, десятки раз принимала участие в тушении пожаров воинских эшелонов с боеприпасами. Каждый день её подстерегала опасность, но она ни разу не покинула поста. Правительство высоко оценило её подвиги—Антонине Александровой присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Так же самоотверженно выполняют свой долг перед родной связисты, путейцы, вагонники и железнодорожники других профессий. Ярким примером может служить самоотверженная работа коллектива связистов, где начальником Герой Социалистического Труда Шаталов.

В ноябре 1941 г. по инициативе А. А. Жданова начато было строительство свайно-ледяной железной дороги через Ладожское озеро, с тем чтобы снабдить продовольствием и топливом блокированный Ленинград. Коллективу т. Шаталова было поручено оборудовать телефонно-телеграфную линию протяжением в 200 километров. Связистам пришлось

работать всё время под артиллерийским обстрелом. Несмотря на это, задание было выполнено в рекордно короткие сроки.

Исключительное мужество проявили бригадир пути т. Флонь и путеобходчик т. Остапенко. Одна из станций подверглась сильной бомбёжке. 26 неразорвавшихся бомб преградили путь поездам. Флонь и Остапенко на лошади, рискуя жизнью, вывезли все бомбы в поле далеко от станции. Движение было восстановлено.

Транспорт систематически и безотказно питает фронт всем необходимым, производит всевозможные перевозки в соответствии с требованиями Верховного Главнокомандования Красной Армии.

Военные перевозки неуклонно растут. С ноября 1943 года по июль 1944 года железные дороги увеличили перевозки воинских грузов на 28,4 процента по сравнению с соответствующим периодом 1942—1943 годов.

Военные транспорты продвигаются со скоростью 800 и более километров в сутки, тогда как гитлеровская Германия в мирное время на манёврах добивалась продвижения транспортов в лучшем случае до 700 километров в сутки. Смена диспетчера Ленинград-Московского отделения Октябрьской дороги т. Агеева довела маршрутную скорость поездов до 800 километров. Смена диспетчера Барнаульского отделения Томской дороги т. Коробейникова систематически продвигает поезда со среднесуточной скоростью от 800 до 1 100 километров.

Одна из важнейших дорог, питающих фронт,— Сталинская дорога — в 1944 году на 3 месяца раньше срока выполнила годовой план перевозок и сократила оборот вагона на 11,7 часа. К 1 октября выполнила годовой план 1944 года и Юго-Западная железная дорога. С июля дорога сократила срок оборота вагона на 2,9 часа против установленного плана.

Стратегически важная Южная железная дорога систематически перевыполняет планы воинских и хозяйственных перевозок. Так, в августе эта дорога выполнила план погрузки на 111 процентов, выгрузки—на 100,9 процента, по обороту вагона — на 133,5 процента, сократив оборот вагона на 1,8 часа.

Советские железнодорожники проявляют высокие образцы стойкости и преданности родине. Своим трудом они немало способствовали и способствуют великим победам Красной Армии.

Огромную работу выполнили железнодорожники в период боёв за Москву. Им принадлежит видное место в битве, изменившей весь ход войны против немецко-фашистских захватчиков.

В то время столицу нашей родины Москву с тылом связывали Ярославская железная дорога, Горьковская линия Московско-Курской дороги и Московско-Рязанская железная дорога. По этим магистралям в рекордно короткие сроки были проведены сотни эшелонов с войсками и вооружением. Московско-Окружная железная дорога, принимая огромный поток войск, развозила их к различным участкам фронта под Москвой. Эшелоны подходили почти к самому переднему краю обороны.

5 декабря 1941 года сосредоточение войск было закончено. 6 декабря советские войска перешли в наступление и в зимнюю кампанию 1941/42 года разгромили немцев под Москвой.

Военные перевозки на Западный фронт потребовали от железнодорожников находчивости и мужества. Узлы железных дорог под Москвой были перегружены эшелонами с эвакуируемым имуществом. Учитывая это, начальник станции Рыбное т. Колобов, ныне Герой Социалистического Труда, применил метод пропуска воинских поездов по комплектности. Этот метод позволил увеличить пропуск военных поездов вдвое.

Московские железнодорожники работали исключительно самоотверженно. Машинист Ефимов, ныне Герой Социалистического Труда, получив тяжёлые ранения, не покинул своего поста, пока не было выполнено задание. Машинист Приходько работал почти без перерыва по 100—120 часов. Машинист Фролов увеличил среднесуточный пробег своего паровоза до 1 100 километров.

Большую помощь Красной Армии оказали советские железнодорожники в дни героической обороны Сталинграда. В невиданно короткие сроки здесь были построены железные дороги Сталинград — Владимирская Пристань и Саратов — Сталинград. Эти линии были использованы для сосредоточения войск Красной Армии и выполнения стратегического плана разгрома немцев под Сталинградом.

Воинские перевозки на этих участках проводились в исключительно сложной обстановке: в условиях частых налётов вражеской авиации, под обстрелом артиллерии. Приходилось систематически восстанавливать пути и связь, разрушенные немцами. Околоток дорожного мастера Сорокина

к заданному сроку восстанавливали пути подхода к городу-герою и обеспечивали подвоз к фронту всего необходимого.

Славный отряд советских железнодорожников под руководством полковника Безвесильного открывал новые разъезды, строил обходы, организовал ремонт неисправных паровозов и вагонов.

Железнодорожники, осуществляя перевозки для Сталинградского участка фронта, проявили мужество, стойкость, упорство и оказали огромную помощь нашим войскам.

Не менее велика роль советских железнодорожников в наступательных операциях летом 1944 года. Командование Ленинградского фронта в сентябре 1944 года «за образцовое выполнение оперативных и снабженческих перевозок по заданию командования фронта» наградило орденами и медалями Советского Союза 92 железнодорожника.

На всех фронтах советские железнодорожники, проявляя исключительный героизм и самоотверженность, всемерно помогали Красной Армии громить гитлеровские полчища. Своими успехами Красная Армия в значительной мере зана их героическому труду.

ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ОСВОБОЖДЁННЫХ РАЙОНАХ — ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА СОВЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

В период быстрого продвижения Красной Армии требования к железнодорожному транспорту ещё более возрастают. Перевозки на фронт осложняются тем, что железные дороги, мосты и другие железнодорожные сооружения варварски разрушены немцами. Железнодорожники, чтобы содействовать наступательным операциям Красной Армии, должны в максимально короткие сроки восстанавливать сложное хозяйство транспорта. Объём этих работ исключительно велик. Красная Армия вернула родине почти всю сеть железных дорог, которые были временно захвачены немецкими оккупантами.

Без восстановления железных дорог невозможно быстро доставлять на фронт боеприпасы, вооружение, продовольствие.

Сознание огромной роли восстановительных работ, жгучая ненависть к немецко-фашистским захватчикам вдохновляют железнодорожников на самоотверженный труд.

Усилиями железнодорожных войск и железнодорожников к июлю 1944 года введено в строй более 35 тысяч километров главных железнодорожных путей, свыше 2,5 тысячи станций и разъездов, более 5,5 тысячи мостов и труб, восстановлены 33 тысячи километров столбовых и 250 тысяч проводо-километров линий связи, сотни паровозных депо, вагонных депо и других сооружений. Все эти восстановительные работы, несомненно, сыграли большую роль в организации бесперебойного снабжения Красной Армии всем необходимым в её наступательных операциях.

Высокие темпы наступления Красной Армии требуют высоких темпов восстановительных работ. Практика строительства мостов, железнодорожных сооружений, путей в условиях мирного времени не даёт таких темпов работы, каких обычно требует военная обстановка. Восстановители-железнодорожники, творчески разрешая задачи восстановления, показали немало примеров изумительного мастерства.

На одном из участков фронта командование приказало части генерал-майора Кабанова построить новую железнодорожную линию в 2 месяца. Это был очень жёсткий срок. Но через несколько дней изменившаяся обстановка на фронте потребовала и этот срок сократить до 35 дней. Это было почти невозможно. Но задание всё-таки было выполнено точно в установленный срок.

В невиданно короткий срок был восстановлен мост около Киева. Войска генерал-майора Кабанова и здесь добились исключительно высоких темпов. На его восстановление ушло всего 13 дней. Член Военного Совета в своей речи на митинге говорил: «Наступающая армия благодарит вас за помощь в разгроме врага. Вы потрудились богатырски. Ведь в мирных условиях для таких работ потребовались бы месяцы. Мы не сомневались в успехе, потому что восстановители части Героя Социалистического Труда Павла Алексеевича Кабанова никогда не подводили фронт».

Разумеется, высокие темпы восстановительных работ складываются из высокой производительности труда каждого восстановителя. Герой Социалистического Труда старший сержант Жуков при изготовлении поковок, болтов, костылей, заклёпок выполняет норму на 2 тысячи процентов. Герой Социалистического Труда красноармеец Анников при рубке рельсов норму выполняет на 1 150 процентов. Таких примеров множество.

Характерно, что восстановительные работы ведутся не только специальными частями железнодорожных войск и

специально организованных НКПС. В восстановлении принимают участие и железнодорожники, занятые эксплуатационной работой.

На Юго-Западной дороге коллектив Коростеньского отделения принял решение каждому железнодорожнику в свободное от основной работы время отработать на восстановлении хозяйства железной дороги по 50 часов. Это решение нашло горячую поддержку на всей дороге. Двадцать пять тысяч работников дороги вместе со своими семьями восстанавливают депо, вагонные участки, путь, связь и т. д. Ими отработано больше миллиона часов.

Работники отделения движения отработали 95 720 рабочих часов. Стоимость выполненных работ исчисляется в 592 160 рублей. Производительность труда исключительно высокая. Штукатур т. Резник выполнял нормы на 306 процентов, столяр т. Веха — на 130, печник т. Дудка — на 160 процентов.

Коллектив Коростеньского отделения паровозного хозяйства отработал 48 350 часов. Силами работников депо восстановлены все основные цехи, оборотное депо, напорная и разводящая сеть водоснабжения, подвешены 1 800 метров провода низковольтной воздушной сети, отремонтированы общежитие, столовая и другие общественные здания. Стоимость всех этих работ определяется в 2 миллиона 400 тысяч рублей.

Каждый железнодорожник к восстановлению хозяйства относится, как к своему кровному делу. На угольном складе были разрушены углеподъемные краны — экипировка паровозов затруднялась и тормозила всю работу паровозников. Инженер по механическому оборудованию т. Плеханов отыскал необходимые детали и доставил их на склад. Краны были быстро восстановлены. Тов. Плеханов в свободное от основной работы время проработал на восстановлении транспорта 87 часов.

Помимо станционных сооружений железнодорожники восстанавливают подвижной состав. Так на всей дороге за 10 месяцев 1944 года во внеурочное время железнодорожники отремонтировали более 2 500 вагонов.

Купянской дистанции пути Северо-Донецкой железной дороги за ударные темпы восстановления вручено переходящее красное знамя НКПС. Коллектив этой дистанции отремонтировал 28 тысяч костылей, 14 тысяч болтов, 12 тысяч противоугонов. Своими силами работники дистанций изготовили 5 445 новых противоугонов и 16 700 скоб.

Сверх задания на этой дистанции пути произведен средний ремонт 13,5 километра железнодорожного пути и на 100 километрах произведён текущий ремонт. Только в 1944 году отремонтировано 15,6 километра рельсов, 1 180 накладок, 106 крестовин и 9 тысяч шпал. При подготовке к зиме 1944 года работники этой дистанции из местных ресурсов заготовили 6 820 кольев, 855 щитов, 230 совковых и копальных лопат, 280 кирок, 1 120 метел, 1 400 килограммов вязочного материала.

На Октябрьской железной дороге работники дистанции сигнализации и связи, где начальником т. Данилов, восстановили свыше 100 километров связи. Этот коллектив оборудовал устройства диспетчерской постанционной, межстанционной и стрелочной связи на ряде станций, собрал и капитально отремонтировал 14 металлических семафоров. Все эти работы выполнялись во внеурочное время. Коллектив Октябрьской железной дороги сэкономил на восстановительных работах 800 тысяч рублей.

На Южной дороге коллектив станции, где начальником т. Кононов, проделал огромную работу по восстановлению станционных сооружений, стрелок, путей, платформ и т. д. Своим самоотверженным трудом они сэкономили государству 800 тысяч рублей.

Станция Чаплино Сталинской дороги была освобождена от немцев 10 сентября 1943 года. Перед отступлением немецко-фашистские грабители произвели огромные разрушения на узле. Как только железнодорожники вступили на станцию, они быстро развернули восстановительные работы. К годовщине освобождения узла уже были восстановлены вокзал, семь стрелочных будок, дом для телеграфной и телефонной станций, сборочный, рессорный, кузнечный, деревообделочный, контрольный и концепропиточный цехи вагонного депо. Путейцы восстановили 26 километров рельсов, 16 тонн подкладок, 35 тонн костылей, 79 крестовин, 12 250 противоугонов. Дистанция за обеспечение перевозок войск и вооружения на фронт была награждена переходящим красным знаменем Государственного Комитета Обороны.

Замечательное движение развернулось на тыловых дорогах по оказанию помощи освобождённым дорогам. Транспортники тыловых дорог собирают станки, инструмент и оборудование для целых паровозных и вагонных депо, для дистанций пути и связи. В свободное от работы время сотни тысяч рабочих изготавливают инструмент, сигналы, ремонтируют станки, паровозы и вагоны. Этот патриотический почин

железнодорожников сыграл огромную роль в быстром восстановлении освобождённых железных дорог.

Участие всех железнодорожников в восстановительных работах есть яркое проявление их стремления помочь Красной Армии быстрее разгромить врага. Товарищ Калинин говорил: «Чем больше уменьшится время восстановления пути, чем ближе будут железнодорожники к фронту, тем сильнее Красная Армия сможет наносить удары по врагу».

Ясно, что помощь тыловых освобождённым дорогам много ускоряет восстановление железнодорожного хозяйства.

Железнодорожники Рязано-Уральской дороги шефствуют над Белорусской дорогой. Они отправили много оборудования для паровозных и вагонных депо, более 30 вагонов мела, кирпича, алебаstra и т. д. Помимо этого работники Рязано-Уральской дороги собрали свыше миллиона рублей деньгами на восстановительные работы Белорусской железной дороги. Огромную помощь оказывают освобождённым дорогам Омская, Свердловская, Казанская и Московско-Рязанская дороги. Эти дороги отправили на освобождённые Южную, Юго-Западную, Западную и Калининскую дороги десятки поездов со станками, оборудованием и строительными материалами.

Но железнодорожникам предстоит ещё много сделать, чтобы ликвидировать последствия немецко-фашистской оккупации. «Нам необходимо, — говорит товарищ Сталин, — полностью ликвидировать последствия хозяйничания немцев в районах, освобождённых от немецкой оккупации. Это большая, общенародная задача. Мы можем и должны решить эту трудную задачу в короткий срок»¹.

ТРУДОВОЙ ПОДВИГ СОВЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ДНИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Перевозки для фронта сочетались и сочетаются в нашей стране с бесперебойным снабжением промышленности сырьём и топливом. Промышленность не могла бы успешно работать без своевременной доставки металла, угля, кокса и другого сырья. Организация этого подвоза требует огромных усилий транспорта, так как ежедневная потребность неко-

¹ Сталин, О Великой отечественной войне Советского Союза, 1944, стр. 112.

торых заводов в сырье и топливе зачастую исчисляется несколькими составами.

В дни войны на железнодорожном транспорте с исключительной силой развернулось Всесоюзное социалистическое соревнование. Оно охватило все профессии работников железнодорожного хозяйства—паровозников, движенцев, вагонников, путейцев, связистов.

Могучий размах Всесоюзного социалистического соревнования обеспечил неуклонный рост погрузки, выгрузки и повышения качественных показателей работы транспорта.

Для примера сошлёмся на результаты работы железных дорог в первом полугодии 1944 года. План погрузки I квартала 1944 года выполнен на 102,6 процента. Перевыполнен был и план II квартала. В целом за первое полугодие 1944 года железнодорожный транспорт погрузил на 24,6 процента больше, чем в первом полугодии 1943 года. Погрузка увеличилась на 13 352 вагона в сутки, а выгрузка—на 12 870 вагонов. В первом полугодии 1944 года по сравнению с соответствующим периодом 1943 года погрузка угля поднялась на 28 процентов, кокса—на 62,3, нефти—на 38,1, чёрных металлов—на 33,6 процента.

Значительно улучшилось использование подвижного состава. Проследование поездов по графику с ноября 1943 года по июль 1944 года увеличилось на 10 процентов. Ряд отделений движения на сети выполняет график более чем на 90 процентов (это выше, чем в довоенное время). В целом транспорт выполняет график в военное время лучше, чем до войны.

Сталинская дорога график движения поездов выполняет в среднем на 95 процентов. Этому успеху содействуют широко применяемые на дороге скоростные методы обработки поездов. За девять месяцев 1944 года скоростными методами обработано 7 650 поездов, что дало 245 тысяч вагоно-часов экономии.

Работники Октябрьской железной дороги, находясь в крайне неблагоприятных условиях, в период всей войны держали на высоком уровне количественные и качественные показатели работы дороги. В августе 1944 года дорога выполнила план погрузки на 123,2 процента. Рабочий парк товарных вагонов сокращён против нормы на 3 процента. Задание по обороту вагонов выполнено на 105,5 процента.

Кременчугское отделение Южной дороги при задании 1,9 суток оборота вагона в августе 1944 года снизило это задание до 1,6, а в сентябре—до 1,3 суток. В августе и

сентябре больше 99 процентов поездов отправлено по графику.

Крупнейшая на сети дорог станция Юдино Казанской железной дороги в довоенное время систематически отставала. В дни войны работа этой станции значительно улучшилась. В августе 1944 года станция снизила простой транзитных вагонов на 3,1 часа, рабочий парк доведён до 73,5 процента к норме. Широко применяется станционная марка. В октябре 169 поездов отправлено со станционной маркой. Станции вручено переходящее знамя НКПС.

Больших успехов добилась станция Ростов-главная Северо-Кавказской железной дороги. Коллектив этой станции (начальник—т. Колчицкий) снизил простой транзитных вагонов с переработкой против довоенной нормы на 1,5 часа, простой под местными грузовыми операциями против довоенной — на 0,1 часа.

Огромный объём перевозок в период Великой отечественной войны требовал от всех железнодорожников высокой производительности труда, мастерства маневрирования вагонным парком, мастерства в использовании локомотивного парка и поддержания на высоком уровне путевого хозяйства.

В дни войны с особой силой развернулось стахановско-кривоносовско-лунинское движение. В июле 1944 года стахановцы и ударники составляли 64 процента всех работающих на транспорте.

Производительность труда железнодорожников непрерывно растёт. Повышение темпов работы сопровождалось могучим размахом творческой инициативы, смётки и находчивости работников транспорта. Творческая инициатива проявлялась в преодолении трудностей, вызванных войной, и была направлена на освоение новых видов топлива и строжайшую экономию его, на сохранение основных фондов железных дорог (паровозов, вагонов, пути) и максимальное использование мощностей производства, на мобилизацию внутренних резервов и использование местных ресурсов.

Известно, что железнодорожный транспорт — самый крупный потребитель угля. В связи с тем, что Донбасс был временно оккупирован врагом, положение со снабжением транспорта углём резко ухудшилось. Выход состоял в том, чтобы перевести паровозный парк многих железных дорог на дровяное топливо и добиться экономии в расходе угля и дров. Дровяное топливо могло отрицательно сказаться на эксплуатационной работе: могли понизиться скорость и вес поездов.

Паровозники стали упорно овладевать новым видом топлива — дровами. Машинист депо Вологда Северной железной дороги, ныне Герой Социалистического Труда, т. Болонин вызвал паровозников страны на соревнование за высокие пробеги паровозов, работающих на дровяном топливе. Он на деле доказал возможность не только не снижать, но и повысить уровень работы паровозного парка при переводе на дровяное топливо. Тов. Болонин изобрёл простейшие, но эффективные мероприятия — нарастив тендер на один метр, он увеличил его ёмкость. Это дало возможность сократить число стоянок паровоза под набором топлива. Бригада т. Болонина улучшила уход за локомотивом, сама производила ремонт. Овладев отоплением паровоза дровами, бригада перешла на кольцевой график работы. Полезная работа локомотива увеличилась.

Опыт работы т. Болонина был широко распространён по всей сети железных дорог. Тысячи машинистов стали его последователями. И это имело большое значение для обеспечения железных дорог топливом. В депо Вологда благодаря внедрению методов работы т. Болонина удалось сократить рабочий парк локомотивов и поставить в запас 13 паровозов. Болонинцы Октябрьской дороги машинисты Селиванов и Давыдов водят без набора дров на 150 километров тяжеловесные поезда весом в 1 600—1 900 тонн. За каждую поездку они дают экономию в 10—12 кубометров дров, систематически перевыполняя на 8—10 километров заданную техническую скорость.

Болонинское движение на транспорте охватило и паровозников, работающих на угле. В паровозных депо развернулась борьба за экономию угля. За 9 месяцев 1944 года машинист депо Курган Южно-Уральской железной дороги Утюмов сэкономил 291 тонну угля, колонна паровозов имени Л. М. Кагановича, руководимая старшим машинистом Коршик, сэкономила 359 тонн, машинист Иванов — 270 тонн.

На Московско-Окружной железной дороге в 1944 году машинист депо Лихоборы т. Лемешко сэкономил 97 тонн угля, т. Матросов — 46 тонн. Комсомольско-молодёжная колонна паровозов депо Кочетовка Московско-Рязанской железной дороги в 1944 году сэкономила 300 тонн угля.

Благодаря самоотверженному труду железнодорожников транспорт, бережно расходуя топливо, справился с перевозками.

Одной из главных задач советских железнодорожников в дни войны является сохранение основных фондов транспорта

специально сформированных НКПС. В восстановлении принимают участие и железнодорожники, занятые эксплуатационной работой.

На Юго-Западной дороге коллектив Коростеньского отделения принял решение каждому железнодорожнику в свободное от основной работы время отработать на восстановлении хозяйства железной дороги по 50 часов. Это решение нашло горячую поддержку на всей дороге. Двадцать пять тысяч работников дороги вместе со своими семьями восстанавливают депо, вагонные участки, путь, связь и т. д. Ими отработано больше миллиона часов.

Работники отделения движения отработали 95 720 рабочих часов. Стоимость выполненных работ исчисляется в 592 160 рублей. Производительность труда исключительно высокая. Штукатур т. Резник выполнял нормы на 306 процентов, столяр т. Веха — на 130, печник т. Дудка — на 160 процентов.

Коллектив Коростеньского отделения паровозного хозяйства отработал 48 350 часов. Силами работников депо восстановлены все основные цехи, оборотное депо, напорная и разводящая сеть водоснабжения, подвешены 1 800 метров провода низковольтной воздушной сети, отремонтированы общежитие, столовая и другие общественные здания. Стоимость всех этих работ определяется в 2 миллиона 400 тысяч рублей.

Каждый железнодорожник к восстановлению хозяйства относится, как к своему кровному делу. На угольном складе были разрушены углеподъемные краны — экипировка паровозов затруднялась и тормозила всю работу паровозников. Инженер по механическому оборудованию т. Плеханов отыскал необходимые детали и доставил их на склад. Краны были быстро восстановлены. Тов. Плеханов в свободное от основной работы время проработал на восстановлении транспорта 87 часов.

Помимо станционных сооружений железнодорожники восстанавливают подвижной состав. Так на всей дороге за 10 месяцев 1944 года во внеурочное время железнодорожники отремонтировали более 2 500 вагонов.

Купянской дистанции пути Северо-Донецкой железной дороги за ударные темпы восстановления вручено переходящее красное знамя НКПС. Коллектив этой дистанции отремонтировал 28 тысяч костылей, 14 тысяч болтов, 12 тысяч противоугонов. Своими силами работники дистанций изготовили 5 445 новых противоугонов и 16 700 скоб.

Сверх задания на этой дистанции пути произведён средний ремонт 13,5 километра железнодорожного пути и на 100 километрах произведён текущий ремонт. Только в 1944 году отремонтировано 15,6 километра рельсов, 1 180 накладок, 106 крестовин и 9 тысяч шпал. При подготовке к зиме 1944 года работники этой дистанции из местных ресурсов заготовили 6 820 кольев, 855 щитов, 230 совковых и копальных лопат, 280 кирок, 1 120 метел, 1 400 килограммов увязочного материала.

На Октябрьской железной дороге работники дистанции сигнализации и связи, где начальником т. Данилов, восстановили свыше 100 километров связи. Этот коллектив оборудовал устройства диспетчерской постанционной, межстанционной и стрелочной связи на ряде станций, собрал и капитально отремонтировал 14 металлических семафоров. Все эти работы выполнялись во внеурочное время. Коллектив Октябрьской железной дороги сэкономил на восстановительных работах 800 тысяч рублей.

На Южной дороге коллектив станции, где начальником т. Кононов, проделал огромную работу по восстановлению станционных сооружений, стрелок, путей, платформ и т. д. Своим самоотверженным трудом они сэкономили государству 800 тысяч рублей.

Станция Чаплино Сталинской дороги была освобождена от немцев 10 сентября 1943 года. Перед отступлением немецко-фашистские грабители произвели огромные разрушения на узле. Как только железнодорожники вступили на станцию, они быстро развернули восстановительные работы. К годовщине освобождения узла уже были восстановлены вокзал, семь стрелочных будок, дом для телеграфной и телефонной станций, сборочный, рессорный, кузнечный, деревообделочный, контрольный и концепропиточный цехи вагонного депо. Путьцы восстановили 26 километров рельсов, 16 тонн подкладок, 35 тонн костылей, 79 крестовин, 12 250 противоугонов. Дистанция за обеспечение перевозок войск и вооружения на фронт была награждена переходящим красным знаменем Государственного Комитета Обороны.

Замечательное движение развернулось на тыловых дорогах по оказанию помощи освобождённым дорогам. Транспортники тыловых дорог собирают станки, инструмент и оборудование для целых паровозных и вагонных депо, для дистанций пути и связи. В свободное от работы время сотни тысяч рабочих изготавливают инструмент, сигналы, ремонтируют станки, паровозы и вагоны. Этот патриотический начин

железнодорожников сыграл огромную роль в быстром восстановлении освобождённых железных дорог.

Участие всех железнодорожников в восстановительных работах есть яркое проявление их стремления помочь Красной Армии быстрее разгромить врага. Товарищ Калинин говорил: «Чем больше уменьшится время восстановления пути, чем ближе будут железнодорожники к фронту, тем сильнее Красная Армия сможет наносить удары по врагу».

Ясно, что помощь тыловых освобождённым дорогам намного ускоряет восстановление железнодорожного хозяйства.

Железнодорожники Рязано-Уральской дороги шефствуют над Белорусской дорогой. Они отправили много оборудования для паровозных и вагонных депо, более 30 вагонов мела, кирпича, алебастра и т. д. Помимо этого работники Рязано-Уральской дороги собрали свыше миллиона рублей деньгами на восстановительные работы Белорусской железной дороги. Огромную помощь оказывают освобождённым дорогам Омская, Свердловская, Казанская и Московско-Рязанская дороги. Эти дороги отправили на освобождённые Южную, Юго-Западную, Западную и Калининскую дороги десятки поездов со станками, оборудованием и строительными материалами.

Но железнодорожникам предстоит ещё много сделать, чтобы ликвидировать последствия немецко-фашистской оккупации. «Нам необходимо, — говорит товарищ Сталин, — полностью ликвидировать последствия хозяйничания немцев в районах, освобождённых от немецкой оккупации. Это большая, общенародная задача. Мы можем и должны решить эту трудную задачу в короткий срок»¹.

ТРУДОВОЙ ПОДВИГ СОВЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ДНИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Перевозки для фронта сочетались и сочетаются в нашей стране с бесперебойным снабжением промышленности сырьём и топливом. Промышленность не могла бы успешно работать без своевременной доставки металла, угля, кокса и другого сырья. Организация этого подвоза требует огромных усилий транспорта, так как ежедневная потребность неко-

¹ Сталин, О Великой отечественной войне Советского Союза, 1944, стр. 112.

торых заводов в сырье и топливе зачастую исчисляется несколькими составами.

В дни войны на железнодорожном транспорте с исключительной силой развернулось Всесоюзное социалистическое соревнование. Оно охватило все профессии работников железнодорожного хозяйства — паровозников, движенцев, вагонников, путейцев, связистов.

Могучий размах Всесоюзного социалистического соревнования обеспечил неуклонный рост погрузки, выгрузки и повышения качественных показателей работы транспорта.

Для примера сошлёмся на результаты работы железных дорог в первом полугодии 1944 года. План погрузки I квартала 1944 года выполнен на 102,6 процента. Перевыполнен был и план II квартала. В целом за первое полугодие 1944 года железнодорожный транспорт погрузил на 24,6 процента больше, чем в первом полугодии 1943 года. Погрузка увеличилась на 13 352 вагона в сутки, а выгрузка — на 12 870 вагонов. В первом полугодии 1944 года по сравнению с соответствующим периодом 1943 года погрузка угля поднялась на 28 процентов, кокса — на 62,3, нефти — на 38,1, чёрных металлов — на 33,6 процента.

Значительно улучшилось использование подвижного состава. Проследование поездов по графику с ноября 1943 года по июль 1944 года увеличилось на 10 процентов. Ряд отделений движения на сети выполняет график более чем на 90 процентов (это выше, чем в довоенное время). В целом транспорт выполняет график в военное время лучше, чем до войны.

Сталинская дорога график движения поездов выполняет в среднем на 95 процентов. Этому успеху содействуют широко применяемые на дороге скоростные методы обработки поездов. За девять месяцев 1944 года скоростными методами обработано 7 650 поездов, что дало 245 тысяч вагоно-часов экономии.

Работники Октябрьской железной дороги, находясь в крайне неблагоприятных условиях, в период всей войны держали на высоком уровне количественные и качественные показатели работы дороги. В августе 1944 года дорога выполнила план погрузки на 123,2 процента. Рабочий парк товарных вагонов сокращён против нормы на 3 процента. Задание по обороту вагонов выполнено на 105,5 процента.

Кременчугское отделение Южной дороги при задании 1,9 суток оборота вагона в августе 1944 года снизило это задание до 1,6, а в сентябре — до 1,3 суток. В августе и

сентябре больше 99 процентов поездов отправлено по графику.

Крупнейшая на сети дорог станция Юдино Казанской железной дороги в довоенное время систематически отставала. В дни войны работа этой станции значительно улучшилась. В августе 1944 года станция снизила простой транзитных вагонов на 3,1 часа, рабочий парк доведён до 73,5 процента к норме. Широко применяется станционная марка. В октябре 169 поездов отправлено со станционной маркой. Станции вручено переходящее знамя НКПС.

Больших успехов добилась станция Ростов-главная Северо-Кавказской железной дороги. Коллектив этой станции (начальник—т. Колчицкий) снизил простой транзитных вагонов с переработкой против довоенной нормы на 1,5 часа, простой под местными грузовыми операциями против довоенной — на 0,1 часа.

Огромный объём перевозок в период Великой отечественной войны требовал от всех железнодорожников высокой производительности труда, мастерства маневрирования вагоном парком, мастерства в использовании локомотивного парка и поддержания на высоком уровне путевого хозяйства.

В дни войны с особой силой развернулось стахановско-кривоносовско-луницкое движение. В июле 1944 года стахановцы и ударники составляли 64 процента всех работающих на транспорте.

Производительность труда железнодорожников непрерывно растёт. Повышение темпов работы сопровождалось могучим размахом творческой инициативы, смётки и находчивости работников транспорта. Творческая инициатива проявлялась в преодолении трудностей, вызванных войной, и была направлена на освоение новых видов топлива и строжайшую экономию его, на сохранение основных фондов железных дорог (паровозов, вагонов, пути) и максимальное использование мощностей производства, на мобилизацию внутренних резервов и использование местных ресурсов.

Известно, что железнодорожный транспорт — самый крупный потребитель угля. В связи с тем, что Донбасс был временно оккупирован врагом, положение со снабжением транспорта углём резко ухудшилось. Выход состоял в том, чтобы перевести паровозный парк многих железных дорог на дровяное топливо и добиться экономии в расходе угля и дров. Дровяное топливо могло отрицательно сказаться на эксплуатационной работе: могли понизиться скорость и вес поездов.

Паровозники стали упорно овладевать новым видом топлива — дровами. Машинист депо Вологда Северной железной дороги, ныне Герой Социалистического Труда, т. Болонин вызвал паровозников страны на соревнование за высокие пробеги паровозов, работающих на дровяном топливе. Он на деле доказал возможность не только не снижать, но и повысить уровень работы паровозного парка при переводе на дровяное топливо. Тов. Болонин изобрёл простейшие, но эффективные мероприятия — нарастив тендер на один метр, он увеличил его ёмкость. Это дало возможность сократить число стоянок паровоза под набором топлива. Бригада т. Болонина улучшила уход за локомотивом, сама производила ремонт. Овладев отоплением паровоза дровами, бригада перешла на кольцевой график работы. Полезная работа локомотива увеличилась.

Опыт работы т. Болонина был широко распространён по всей сети железных дорог. Тысячи машинистов стали его последователями. И это имело большое значение для обеспечения железных дорог топливом. В депо Вологда благодаря внедрению методов работы т. Болонина удалось сократить рабочий парк локомотивов и поставить в запас 13 паровозов. Болонинцы Октябрьской дороги машинисты Селиванов и Давыдов вводят без набора дров на 150 километров тяжеловесные поезда весом в 1 600—1 900 тонн. За каждую поездку они дают экономию в 10—12 кубометров дров, систематически перевыполняя на 8—10 километров заданную техническую скорость.

Болонинское движение на транспорте охватило и паровозников, работающих на угле. В паровозных депо развернулась борьба за экономию угля. За 9 месяцев 1944 года машинист депо Курган Южно-Уральской железной дороги Утюмов сэкономил 291 тонну угля, колонна паровозов имени Л. М. Кагановича, руководимая старшим машинистом Коршик, сэкономила 359 тонн, машинист Иванов — 270 тонн.

На Московско-Окружной железной дороге в 1944 году машинист депо Лихоборы т. Лемешко сэкономил 97 тонн угля, т. Матросов — 46 тонн. Комсомольско-молодёжная колонна паровозов депо Кочетовка Московско-Рязанской железной дороги в 1944 году сэкономила 300 тонн угля.

Благодаря самоотверженному труду железнодорожников транспорт, бережно расходуя топливо, справился с перевозками.

Одной из главных задач советских железнодорожников в дни войны является сохранение основных фондов транспорта

и на этой основе сохранение уровня его провозной способности. Действенным средством решения этой задачи являлось создание собственной базы производства запасных частей и мобилизация внутренних резервов. Железнодорожники и встали на этот путь. За время войны на всех сколько-нибудь крупных предприятиях (паровозные депо, вагонные депо, путевые мастерские) были созданы литейные цехи и организовано изготовление запасных частей и деталей. Московско-Рязанская, Пермская, Туркестано-Сибирская, Карагандинская и многие другие железные дороги производят на своих предприятиях почти все необходимые части для ремонта паровозов, вагонов и путей.

Московско-Рязанская железная дорога стала подлинным производственным комбинатом. Централизованное снабжение дороги запасными частями и материалами резко сокращено. Удельный вес собственной продукции к общему расходу запасных частей составляет по накладкам 98 процентов, по костылям — 100, по болтам — 100, по стрелочным переводам — 94, по шпалам — 45, по вагонным рессорам — 90, по рессорным кронштейнам — 62, по рессорным валикам — 80, по вагонным буксам — 80 и по подшипникам — 70 процентов.

На своих предприятиях дорога изготовила только металлопродукции на 12 миллионов рублей.

Далее коллектив этой дороги шёл по пути производства капитального ремонта подвижного состава в паровозных и вагонных депо. И в этой области достигнуты серьёзные успехи. Так, например, капитальный ремонт подвижного состава на заводах в 1943 году сократился до 23 процентов по сравнению с 1941 годом, тогда как в депо производство среднего ремонта к 1943 году возросло до 235 процентов, а капитального — до 560 процентов.

На Карагандинской железной дороге в паровозных депо Акмолинск и Боровое были построены чугунолитейные цехи и печи «Георгадзе» для производства медного литья. Только за 6 месяцев в этих депо было изготовлено 290 тонн чугунового литья и 138 тонн медного. Депо изготавливают тормозные колодки, колосники, колосниковые плиты и балки, золотниковые втулки, буксовые и дышловые подшипники, вкладыши и другие части. В депо Акмолинск изготавливают медные трубки для холодильников паровозов СО с конденсацией пара. Инженер депо т. Мохотин для их производства сконструировал специальный стан, разработал технологический процесс. В результате все паровозные депо Караган-

динской дороги теперь снабжаются трубками собственного производства.

Использование внутренних ресурсов дало богатые результаты. За IV квартал 1943 года и за полугодие 1944 года советские железнодорожники восстановили материалов верхнего строения пути на 336 миллионов рублей и изготовили новых материалов на 52,9 миллиона рублей. Всеми предприятиями транспорта было выпущено запасных частей на 181,8 миллиона рублей. Только за девять месяцев по основным материалам за счёт мобилизации внутренних ресурсов транспорт получил продукции на 639 миллионов рублей.

Крупнейшую роль в деле сохранения и использования основных средств транспорта играет лунинское движение. На железнодорожном транспорте Лунин и лунинцы тем стяжали себе славу стахановцев военного времени, что сочетали высокое мастерство использования железнодорожной техники с производством высококачественного ремонта её своими собственными силами. Это удлиняет срок службы паровозов, вагонов и путей. Лунин уже трижды добился пробега локомотива в 100 тысяч километров между обточками при норме в 50 тысяч километров. Машинист депо Курган т. Блинов добился того, что его паровоз систематически пробегает между обточками 120 тысяч километров при норме 54 тысячи. Паровоз машиниста т. Абаджана (депо Ленинанкан) пробежал 500 тысяч километров без записи слесарного ремонта, а паровоз т. Хачатуряна, этого же депо, — 515 тысяч километров. Машинист Ташкентской дороги т. Климушкин, по-лунински ухаживая за локомотивом, добился пробега паровоза в 240 тысяч километров без ремонта конденсаторной установки. Миллион километров без капитального ремонта (норма — 390 тысяч километров) пробежали локомотивы машинистов депо Улан-Удэ Асеева и Кочурова.

Благодаря лунинским методам работы на транспорте удлинился срок службы паровозов, вагонов и пути, сократились расходы на ремонт, высвободилась рабочая сила ремонтных цехов для производства других работ и повысилась квалификация работников транспорта. Вот почему машинист депо Новосибирск Николай Лунин был удостоен Сталинской премии и ему присвоено звание Героя Социалистического Труда.

В дни войны широкое распространение на железнодорожном транспорте получило казанцевское движение. Путьевой обходчик Свердловской дистанции пути Свердловской железной дороги т. Казанцев объединился с тремя путеобход-

чиками соседних околотков для производства своими силами текущего и среднего ремонта пути, который обычно выполняют специальные бригады ремонтных рабочих. Почин т. Казанцева подхватили тысячи путеобходчиков. На 1 января 1944 года на железных дорогах страны насчитывалось уже 3 500 казанцевских бригад, в них участвовало свыше 17 тысяч путеобходчиков.

Казанцевские бригады проделали огромную работу. За год ими произведён текущий ремонт 580 километров пути, средний ремонт — 400 километров, сменено 35 тысяч шпал, отремонтировано 40 тысяч шпал, заготовлено 6 200 новых шпал, установлено 45 тысяч щитов, заготовлено 11 тысяч щитов. Значение почина т. Казанцева, ныне Героя Социалистического Труда, состоит в том, что казанцевские бригады создают условия для того, чтобы содержать путь всегда в отличном состоянии, что удлиняет срок службы рельсов, шпал и земляного полотна. Луинцы и казанцевцы владеют двумя-тремя профессиями, смежными с их основной работой. Их производственная квалификация очень высока, поэтому и производительность их труда систематически растёт.

На транспорте и в мирное время нужно иметь ускоренный оборот вагонов, а в военное время это особенно необходимо. Чем быстрее вагон оборачивается, тем больше грузов перевозят железные дороги. При наличии хорошего оборота вагонов, не увеличивая вагонного парка, можно добиться значительного повышения погрузки.

Герой Социалистического Труда Осипов в целях ускорения оборота вагона выдвинул метод ступенчатой и отправительской маршрутизации поездов. Смысл этого метода заключается в том, что поезд правильно составляется в пункте формирования и следует к месту назначения без переработки. Применение этого метода даёт исключительный эффект. Так, например, одиночные вагоны (т. е. вагоны, не включённые в маршрут), погруженные на участке Тавда — Туринса Свердловской дороги, следуют на Закавказскую дорогу 35—40 дней. Вагоны этого же направления, включённые в маршрут, следуют всего 16 дней. Только на одном таком маршруте экономится 16 800 вагоно-часов, или в денежном выражении 54 400 рублей. Применяя метод т. Осипова, диспетчер Егоршинского отделения Свердловской дороги т. Злоказов в 1943 году отправил 400 ступенчатых маршрутов леса, крепежа, руды, угля, зерна. Только по Егоршинскому отделению благодаря ступенчатой маршрутизации удалось сэкономить 143 150 вагоно-часов. Оборот вагона был ускорен на

0,3 суток. Благодаря применению метода т. Осипова транспорт получил дополнительно десятки тысяч вагонов для погрузки.

Само собой разумеется, что маршрутная погрузка воинских грузов намного ускоряет продвижение поездов к фронту. Так, например, на дороге имени Куйбышева 50 вагонов, погруженных на станциях четырёх отделений и объединённых в ступенчатый маршрут, были сданы соседней дороге на 27 часов 40 минут раньше установленного срока. Под руководством т. Осипова на дороге имени Куйбышева за 11 месяцев, с сентября 1942 года по июль 1943 года, отправка воинских грузов была маршрутизирована в среднем на 62,3 процента, а в отдельные месяцы задание НКПС по маршрутизации выполнялось на 120—150 процентов.

В маршрутизации поездов кроются огромные резервы повышения погрузки. Сейчас, когда Государственный Комитет Оборона поставил перед железнодорожниками задачу ускорения оборота вагонов, использование метода т. Осипова особенно важно.

Лунинское, болонинское, казанцевское, осиповское движения являются славной страницей истории железнодорожного транспорта в период Отечественной войны Советского Союза против немецко-фашистских захватчиков. Это — замечательные ветви стахановского движения в военное время. Они возникли и развились на почве глубокого патриотизма советских железнодорожников.

В паровозных депо и вагоноремонтных пунктах, на заводах НКПС, в дистанциях пути и связи, на станциях широкий размах получили движение тяжеловесников, совмещение профессий, движение двухсотников и фронтовые бригады. Миллионы железнодорожников каждый на своём посту самоотверженно трудятся на благо родины.

Движение тяжеловесников тем замечательно, что оно даёт возможность экономить паровозы, топливо и повышает пропускную способность узлов и станций.

Паровозные бригады Южно-Уральской дороги только в одном 1943 году провели 8 966 тяжеловесных поездов и перевезли дополнительно 7 миллионов тонн груза. Для переброски этого груза дополнительно потребовалось бы 4 666 поездов. Больше всех на дороге провёл поездов машинист депо Курган т. Утюмов. Он перевёз дополнительно 159 тысяч тонн груза. За 6 месяцев 1944 года паровозники-тяжеловесники депо Дёма Куйбышевской дороги перевезли сверх плана 327 143 тонны груза, тяжеловесники депо Красный

Лиман Северо-Донецкой дороги только в сентябре 1944 года перевезли сверх плана 45 тысяч тонн груза. На каждой дороге сотни паровозных бригад водят тяжеловесные поезда. Они перевезли десятки миллионов тонн груза сверх установленных норм, сэкономили тысячи паровозо-выдач и огромное количество топлива.

Фронтные бригады на транспорте явились одной из главных форм социалистического соревнования железнодорожников. Именно во фронтных бригадах нашло яркое проявление повышение производительности труда.

На Калининской дороге в Подмосковном узле работает 16 фронтных бригад. Все они имеют высокую производительность труда. Так, например, бригада слесарей автоконтрольного пункта т. Климановича из месяца в месяц улучшает свои показатели. В апреле 1944 года общая производительность труда составила 150 процентов, в июне — 174, в июле — 223, в августе — 227 процентов.

Фронтная бригада машиниста депо имени Войкова т. Николаева давала пробег локомотива без подъёмки до 119 358 километров, сэкономила 110 тонн топлива.

В Подмосковном кондукторском резерве фронтные кондукторские бригады Анисимова и Качанова настойчиво борются за оборот вагона. Эти бригады только за четыре месяца при сопровождении 117 поездов сэкономили 9 238 вагоно-часов.

На Московско-Курской дороге фронтная бригада станции Орехово под руководством составителя Коженкова ускорила формирование поездов на 15 минут.

Фронтная бригада Виктора Фищука, работающая в электродепо станции Чусовая Пермской дороги, состоит из недавно окончивших школу ФЗО. В этой бригаде т. Вдовиченко выполняет норму на 1 250 процентов, остальные члены бригады, Бринчак, Фищук, Кабиров,— до 750 процентов.

Огромную роль в условиях военного времени на железнодорожном транспорте играют советские женщины. Начиная от машиниста и кончая стрелочником, самоотверженно работает советская женщина, отдающая все силы на разгром врага, на достижение полной и окончательной победы над немецко-фашистскими поработителями.

Ещё до войны по инициативе машиниста, ныне генерал-директора тяги III ранга, Зинаиды Троицкой развернулось движение женщин по овладению железнодорожной техникой. Женщины осваивали профессии помощников машиниста, машинистов, стрелочников, операторов, дежурных по

станции, вагонных мастеров, осмотрщиков вагонов и т. д. Партия большевиков, идя навстречу этому замечательному движению, развернула на железных дорогах широкую сеть курсов. Когда началась война и часть железнодорожников ушла в армию, женщины встали на место мужчин.

Нет сейчас на железнодорожном транспорте, как в глубоком тылу, так и в прифронтовой полосе, таких профессий, которыми не овладели бы женщины. Всюду они вместе с мужчинами, проявляя героизм и самоотверженность, трудятся на благо родины.

Машинист Елена Чухнюк работала в сложной фронтовой обстановке у Курского выступа. Под огнём врага она провела десятки воинских поездов, не терялась, когда враг поджигал составы, — быстро принимала меры к тушению пожаров. Правительство присвоило ей звание Героя Социалистического Труда.

Дежурная по станции Чуприяновка Октябрьской железной дороги т. Чулкова, когда выбыл начальник станции, приняла на себя командование станцией и успешно руководила работой под обстрелом противника. Когда поступил приказ оставить станцию, т. Чулкова спрятала все аппараты связи, порвала провода, разобрала рельсы. Командование фронта наградило её медалью «За отвагу».

В Свердловском вагонном участке — 36 процентов женщин. Все они выполняют и перевыполняют нормы. Средняя производительность их труда равняется 179,5 процента. Слесарь-автоматчик т. Мокина только в 1944 году пришла на участок, но она уже овладела профессией и выполняет норму на 200 и более процентов.

Работая бригадиром Егоршинской дистанции пути Свердловской дороги, т. Малых перевыполняет в среднем норму на 25—30 процентов. Она славится как один из лучших бригадиров.

Всюду самоотверженно работают на фронтовых и тыловых дорогах женщины-железнодорожницы, помогая героической Красной Армии громить немецко-фашистских захватчиков.

Родина высоко оценила работу транспортников. 127 лучших железнодорожников получили звание Героя Социалистического Труда. Свыше четырнадцати тысяч железнодорожников награждены орденами и медалями Советского Союза. В дни Великой отечественной войны против немецко-фашистских захватчиков славная армия советских железнодорожников проявила себя как один из передовых отрядов трудящихся нашей родины.

В докладе «27-ая годовщина Великой Октябрьской социалистической революции» товарищ Сталин сказал: «Советский железнодорожный транспорт выдержал нагрузку, с которой едва ли справился бы транспорт другой страны».

* * *

Война вступила теперь в самую решающую и наиболее трудную фазу и предъявляет к советскому тылу, ко всем отраслям нашего хозяйства всё более и более повышенные требования. От железнодорожного транспорта нашей страны требуется сейчас особенно чёткая работа, своевременный и бесперебойный подвоз грузов для Красной Армии, сырья и топлива для промышленности, продовольствия для населения. Советские железнодорожники должны добиваться дальнейшего неуклонного роста перевозок, безусловного выполнения планов погрузки и выгрузки. От всех железнодорожников нашей страны требуется неустанная борьба за дальнейшее повышение темпов перевозок, ускорение оборота подвижного состава, за строжайшее соблюдение графика движения поездов.

Сейчас, когда фронт отодвигается всё дальше и дальше на запад и на освобождённой от немецко-фашистских оккупантов советской земле развернулась грандиозная работа по восстановлению разрушенного хозяйства, ещё более увеличился объём работы транспорта. Ускорение оборота всего подвижного состава поэтому приобретает особо важное значение и является серьёзным источником дальнейшего подъёма работы всех железных дорог нашей страны.

Советские железнодорожники в своём письме товарищу Сталину в День железнодорожника в 1944 году писали: «Мы клянёмся ещё шире развернуть социалистическое соревнование за выполнение взятых на себя обязательств, усиливать день ото дня помощь Красной Армии, помогать ей ещё крепче бить и истреблять ненавистного врага. Мы обязуемся... добиться того, чтобы в зиму 1944/45 года транспорт работал ещё лучше, ещё чётче и организованней, чем он работал в минувшую зиму».

Товарищ Сталин учит не зазнаваться, не обольщаться успехами. Зима для работников транспорта — страдная пора. И зимой железнодорожники должны работать исключительно напряжённо и плодотворно.

Наш социалистический железнодорожный транспорт имеет широчайшие возможности и все необходимые условия для

успешного выполнения стоящих перед ним задач. Необходимо, чтобы на всех железных дорогах и во всех звеньях нашего транспорта были рационально и быстро использованы эти возможности. залогом успешного выполнения задач, стоящих перед нашим железнодорожным транспортом на современном этапе Отечественной войны, является новый подъём творческой энергии и инициативы советских железнодорожников.

СОДЕРЖАНИЕ

СССР — великая железнодорожная держава	1
Советские железнодорожники на службе фронта	11
Восстановление железных дорог в освобождённых районах — важнейшая задача советских железнодорожников	20
Трудовой подвиг советских железнодорожников в дни Великой отечественной войны.	24



Редактор *В. Игнатъева*

Подписано к печати 12 января 1945 г. А 12239. Объём 2¹/₂, п. л. Тираж 30 тыс. экз. Заказ № 634. Цена 50 коп.

3-я типография «Красный пролетарий» треста «Полиграфкнига» Огиза при СНК РСФСР. Москва, Краснопролетарская, 16.