

33871

X 29

176572

Проф. Т. ХАЧАТУРОВ

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ
ТРАНСПОРТ
В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ВОЙНЕ**

ОГНЗ • ГОСМОЛТИЗДАТ • 1942

Проф. Т. ХАЧАТУРОВ

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ
ТРАНСПОРТ
В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ВОЙНЕ**

ОГИЗ • ГОСПОЛИТГИЗДАТ • 1942

СОДЕРЖАНИЕ

1. Железные дороги России в первой мировой войне	1
2. Железные дороги России в годы гражданской войны	7
3. Достижения железнодорожного транспорта СССР за годы сталинских пятилеток	11
4. Значение железнодорожного транспорта в Великой отечественной войне	15
5. Работа советских железных дорог в тыловой зоне	16
6. Восстановление железных дорог на территории, освобожденной от немецко-фашистских захватчиков	23
7. Вопросы экономики и планирования перевозок во время войны	30
8. Использование внутренних ресурсов на железных дорогах СССР	39
9. Лучицкие методы и задачи рационализаторов	41

Красная Армия героически отстаивает Советскую страну от вторгшихся в ее пределы полчищ гитлеровской Германии. Наши славные войска, наши отважные и мужественные воины своей героической борьбой наносят врагу изнурительные удары. Красная Армия, сорвав планы врага, перешла в наступление, причиняет громадные потери врагу. Силы Красной Армии возрастают, силы врага слабеют.

Железнодорожный транспорт является ближайшим помощником Красной Армии, ее родным братом. Товарищ Сталин указывал, что железнодорожный транспорт имеет решающее значение для существования и развития такого громадного по размерам своей территории государства, как наше Советское государство, что развитие народного хозяйства такого крупного государства невозможно без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего и цементирующего в одно хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, дающего им сырье и продовольствие¹. Особенно велика роль железнодорожного транспорта в военное время. Железные дороги связывают фронт с тылом, связывают друг с другом отдельные секторы фронта, обеспечивают стратегические и тактические воинские перевозки, снабжение и пополнение армий и, вслед за боевым оружием, решают успех войны.

Железнодорожники нашей страны выполнили гигантскую работу, обеспечив мобилизацию и сосредоточение нашей Красной Армии, непрерывное снабжение ее всем необходимым, переброску воинских частей, осуществив громадные перевозки по эвакуации предприятий, складов, учреждений и миллионов граждан в тыловые районы. Наши железнодорожники хорошо знают, что от работы транспорта зависит успех наступательных операций наших войск на фронте, планомерная работа тыла, кующего оружие для победы над врагом. Железнодорожники напрягают все силы, чтобы обеспечить требования фронта и тыла, выполнить бесперебойно воинские

¹ См. речь товарища Сталина на приеме работников железнодорожного транспорта в Кремле, «Правда» 2 августа 1935 г.

и народнохозяйственные перевозки, в кратчайший срок восстанавливать разрушенные линии.

Залогом четкости и бесперебойности в работе железнодорожного транспорта является всемерное укрепление трудовой дисциплины. Железнодорожный транспорт может четко и слаженно работать только в том случае, если во всех звеньях соблюдается подлинно революционная государственная трудовая дисциплина.

Дисциплина на железнодорожном транспорте — подлинно воинская, железная и в то же время сознательная. Она основана на глубоком понимании железнодорожниками лежащей на них огромной ответственности, на благородном чувстве советского патриотизма и безграничной любви к родине. Дисциплина на железнодорожном транспорте основана на беззаветности и самоотверженности нашего железнодорожника в выполнении своего долга. «Организованных и дисциплинированных людей, исполненных чувства гражданского долга, становится все больше и больше»¹.

Изучение накопленного нашими железнодорожниками опыта очень важно, так как требования, предъявляемые Отечественной войной к нашему железнодорожному транспорту, значительно превосходят все то, что было в прошлом на протяжении более чем столетней истории железных дорог нашей страны.

1. ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

Громадное военное значение железных дорог стало очевидным еще на самых первых ступенях их развития. Известно, что возможность массовой переброски войск по железным дорогам было одним из важных мотивов постройки первых железнодорожных линий в России еще при Николае I. Законченная в 1848 г. Варшавско-Венская железная дорога в том же году была использована для перевозки русских войск в Австрию.

Важную роль сыграли железные дороги в русско-турецкой войне 1877—1878 гг., когда русский железнодорожный транспорт впервые выполнил большую работу по перевозкам войск и снабжению армии. Во время русско-японской войны главным, в сущности единственным путем, связывавшим действующую армию с тылом, была сибирская магистраль, тогда еще полностью не законченная, но, однакоже, сумевшая осуществить довольно крупные воинские перевозки.

¹ *Сталн*, 25-ая годовщина Великой Октябрьской социалистической революции, 1942, стр. 7.

В первую мировую войну 1914—1918 гг. Россия вступила с недостаточным подготовленным железнодорожным транспортом.

Основным недостатком русского железнодорожного транспорта было то, что технико-эксплуатационный тип транспорта не соответствовал условиям его работы. Можно различать два основных типа железнодорожного транспорта — американский и европейский. Американский тип железнодорожного транспорта отличается большим весом грузовых поездов при относительно редком их движении. Европейский тип железнодорожного транспорта характеризуется малым весом поездов, но большой плотностью их движения. Для русских железных дорог, по условиям обслуживания огромной континентальной территории и перевозок массовых грузов, наиболее соответствующим и целесообразным был американский тип транспорта, с поездами тяжелого веса. В действительности же русский железнодорожный транспорт соответствовал европейскому, с малым весом поездов, двухосными вагонами, невысокой мощностью паровозов. Вдобавок, плотность движения поездов была гораздо меньше, чем в отдельных европейских странах. Русский железнодорожный транспорт, таким образом, обладал отрицательными сторонами и европейского (легкие поезда) и американского (малая плотность движения) типа транспорта.

От железных дорог передовых стран Европы русские железные дороги отличались также легким весом рельсов, уложенных к тому же не на щебне, а на песке, слабым развитием станций, слабой механизацией. Отставали русские железные дороги и по количеству единиц подвижного состава, по насыщенности им сети (на 100 км эксплуатационной длины), хотя качество подвижного состава, мощность паровозов, грузоподъемность вагонов находились на европейском уровне.

Наконец, весьма отрицательной стороной русского железнодорожного транспорта была недостаточная плотность железнодорожной сети. Хотя железных дорог в России было построено больше, чем в какой-либо другой стране, за исключением США и Британской империи, но по плотности сети Россия сильно отставала от передовых капиталистических стран. Разумеется, сравнение России по плотности сети на единицу территории с европейскими странами не совсем правильно, так как территория России отличается от европейских стран (громадные, слабо населенные пространства Севера, Сибири, Дальнего Востока, Средней Азии).

Весьма рельефно слабость железнодорожной сети России в военном отношении сказывалась в том, что к западной границе России, между устьем Немана и устьем Дуная,

т. е. в районе с наиболее развитой сетью, подходило 13 железнодорожных линий с 21 колеей, а со стороны пограничных государств к той же границе подходили 32 железнодорожные линии с 46 колеями, т. е. в два с лишним раза более. Это ставило Россию в весьма невыгодное положение. При больших расстояниях, чем в пограничных государствах, в России перевозки по мобилизации и сосредоточению армии требовали больше времени, Россия заканчивала мобилизацию позднее, чем ее возможные противники. В таких условиях ограниченная провозоспособность железнодорожной сети на направлениях к западной границе являлась весьма слабым местом подготовки России к войне. По расчетам генерального штаба, железные дороги, ведущие к западной границе, могли перевезти меньше половины того количества эшелонов, которое требовалось для сосредоточения русской армии у границ в сроки, близкие к сосредоточению армии противника.

Несмотря на недостатки, слабую густоту железнодорожной сети и техническую отсталость, на железнодорожном транспорте в начале первой мировой войны был подъем, росла перевозка, пока не началась хозяйственная разруха. Об этом свидетельствуют следующие данные:

	1913	1914	1915	1916
Погружено (без наливных) (в млн. тонн)	132,4	122,9	126,1	147,4
Пробег всех грузов (без наливных) (в млрд. тонно-километров)	70,8	62,9	75,6	91,2

С началом мобилизации коммерческое движение на железных дорогах было остановлено, с разгрузкой вагонов в пути. Однако уже через несколько дней коммерческие перевозки стали возобновляться, но в течение 1914 г. не достигли довоенного уровня. В последующие годы перевозки увеличились. Этот рост был вызван тремя обстоятельствами: огромными, все увеличивающимися потребностями фронта, расширением внутреннего производства вооружений и эвакуационными перевозками, особенно большими в 1915 г. Пополнение парка подвижного состава способствовало такому росту перевозок: за 1914—1917 гг. было получено с внутренних заводов 2,7 тыс. паровозов и около 75 тыс. вагонов и ввезено из США около 1,5 тыс. паровозов и 30 тыс. товарных вагонов (в двухосном исчислении). Хотя паровозо- и вагоноремонтные заводы были загружены заказами военного ведомства, все же ремонт производился, и процент подвижного состава, находящегося в ремонте, возрос не очень сильно: по па-

ровоза — с 15 до 17,5, по вагонам — с 3,7 до 6,9. Однако начиная с 1916 г. стало обозначаться ухудшение состояния железнодорожного транспорта в связи с увеличением износа и снижением производительности труда. Транспортные затруднения увеличивались также изменением направления грузопотоков, потребностью в огромных перевозках в тех направлениях, которые не были приспособлены к массовым перевозкам. Появились пробки на выходах из Донбасса, на подходах к Москве и Петрограду, на дорогах фронта. Не удавалось вывозить все грузы из Архангельска и Владивостока, через которые Россия была связана с внешним миром. Наконец, стал ощущаться и недостаток топлива.

«Транспортный кризис отразил общий характер развития военизированного хозяйства. Вначале шел подъем, рост перевозок. Но этот подъем был явно недостаточен для полного удовлетворения требований войны. Наряду с ростом перевозок катастрофически увеличивалось количество неперебазенных грузов. Уже во второй половине 1914 года оно составило 84 тысячи вагонов. В первом полугодии 1916 года гора неперебазенных грузов выросла до 127 тысяч вагонов»¹.

Разруха, развал хозяйства царской России проявился наиболее ярко и открыто на железных дорогах.

2. ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ В ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

В результате империалистической войны 1914—1918 гг. и интервенции транспорт был чрезвычайно сильно разрушен. На железных дорогах в годы гражданской войны было разрушено 4 322 моста, в том числе огромные мосты через Днепр у Киева и Кременчуга, через Дон у Ростова, через Волгу у Батраков и Ульяновска, через Вятку у Вятских Полян и т. д. Было разрушено также около 2 тыс. км рельсового пути, 3 тыс. стрелочных переводов, 400 водокачек, 380 депо, 85 тыс. км телеграфных и телефонных проводов и т. д. Процент неисправных паровозов достиг огромной цифры 60, процент неисправных вагонов доходил до 20.

Транспорт в период гражданской войны и интервенции сильно страдал от саботажа и вредительства, низкой трудовой дисциплины. Вмешательство в оперативно-эксплуатационную работу всякого рода местных органов, комитетов и коллегий, отсутствие единоначалия и централизации руководства также тормозили работу транспорта.

Ленин в речи на III Всероссийском съезде рабочих водного транспорта 15 марта 1920 г. указывал, что «наш железно

¹ «История гражданской войны в СССР», т. I, 1938, стр. 26.

дорожный транспорт разорен, несравненно, больше водного. Он разорен гражданской войной, которая больше всего шла на сухопутных путях; больше всего с обеих сторон разоряли мосты, а это сказалось на разрушении всего железнодорожного транспорта в отчаянных размерах»¹.

Однако, несмотря на все эти чрезвычайно неблагоприятные условия, железнодорожники, проявляя большой трудовой подъем, достигли серьезных успехов. Эти успехи иногда недооцениваются. В самом деле, на первый взгляд перевозки как будто резко сократились. В 1917 г. они составляли 111,8 млн. т, в 1918 г. — 36,5 млн., в 1919 г. — 30,2 млн. в 1920 г. — 36,9 млн. т. Но необходимо учесть резкое сокращение среднегодовой эксплуатационной длины сети, находившейся в распоряжении советского правительства. Длина сети составляла в 1917 г. 63,2 тыс. км, в 1918 г. — 26,8 тыс., в 1919 г. — 31,5 тыс., в 1920 г. — 56,8 тыс. км. Это отражало положение на фронтах. Таким образом, в 1918 г. сеть была в два с половиной раза меньше, чем в 1917 г., а перевозки в три раза меньше, в 1919 г. соответственно в два раза меньше сеть и в три с половиной раза меньше перевозки и т. д. При сокращении протяженности сети падение перевозок гораздо меньше, чем может показаться при поверхностном подходе.

Чем же объясняется, что транспорт смог совершить в труднейших условиях такую большую работу? Этим он обязан, с одной стороны, ряду организационных мероприятий. В первые же дни после установления советской власти был разгромлен меньшевистско-эсеровский Викжель, пытавшийся «руководить» железнодорожным транспортом наряду с НКПС. В марте 1918 г. был проведен ленинский железнодорожный декрет, исходящий из принципов централизации руководства, подавления саботажа, установления твердой дисциплины на транспорте, запрещения вмешательства в дела транспорта посторонних организаций. В июне 1918 г. было издано постановление Совнаркома о мерах повышения ответственности каждого железнодорожника за свою работу. Транспорт получил значительное людское пополнение. По решению IX съезда партии 5 тыс. коммунистов было мобилизовано для работы на транспорте. Были приняты меры к возвращению на транспорт железнодорожников, ушедших на работу в другие отрасли хозяйства.

Мероприятия, предпринимавшиеся под руководством Ленина и Сталина, находили горячую, всемерную поддержку среди масс железнодорожников и имели громадное значение для налаживания работы транспорта. В 1919 г. ленинский

¹ Ленин, Соч., т. XXV, стр. 80.

лозунг «Все на работу по продовольствию и транспорту» мобилизует железнодорожников на борьбу за повышение производительности труда. В том же году в ответ на письмо ЦК РКП(б) о «работе по-революционному» по инициативе железнодорожников Московско-Казанской дороги были организованы коммунистические субботники, подхваченные железнодорожниками других дорог. Коммунистические субботники распространились и на промышленность и на другие отрасли хозяйства. Ленин в своей брошюре «Великий почин» писал: «Коммунистические субботники» именно потому имеют громадное историческое значение, что они показывают нам сознательный и добровольный почин рабочих в развитии производительности труда, в переходе к новой трудовой дисциплине, в творчестве социалистических условий хозяйства и жизни». Ленин рассматривал субботники как ростки нового, коммунистического отношения к труду, что в наше время нашло свое яркое выражение в широком размахе стахановско-крионовского и лунинского движения.

Наряду с организационными мероприятиями по укреплению руководства транспортом, установлению большевистской трудовой дисциплины, мобилизации масс партия и правительство еще в годы гражданской войны и интервенции неустанно проводили работу по восстановлению разрушений, ремонту паровозов, вагонов, пути и даже по новому железнодорожному строительству. За 1918—1920 гг. было сдано в эксплуатацию 1 337 км новых железнодорожных линий, построено 349 паровозов, 3 455 новых товарных вагонов, пропущено через капитальный ремонт 1 570 паровозов и т. д.

Эти мероприятия по подъему работы транспорта в годы интервенции и гражданской войны позволили транспорту выполнить чрезвычайно большие и ответственные перевозки для Красной Армии. Нужно помнить, что гражданская война велась на нескольких фронтах против армии белых и интервентов, окружавших Советскую республику со всех сторон. В 1918 г. немцы заняли Украину, оторвали от Советской России Закавказье, ввели туда немецкие и турецкие войска и стали хозяйничать в Тифлисе и Баку; борьба велась и на Восточном фронте и на юге. В 1919 г. опаснейшим врагом стал Деникин, большие силы необходимо было сосредоточить на южном направлении для отпора ему, а также срочно перебрасывать войска для защиты Петрограда от Юденича. В 1920 г. началась война с Польшей, основные силы были переброшены на запад, а после окончания этой войны части Красной Армии перебрасывались на юг, где был нанесен последний сокрушительный удар по Врангелю. За годы гражданской войны 70% частей Красной Армии перевозилось с фронта на фронт от двух до пяти раз.

Общий объем воинских перевозок за годы гражданской войны характеризуется следующими данными: в 1918 г. было перевезено 6 937 воинских эшелонов и транспортов, в 1919 г. — 12 459, в 1920 г. — 21 005, в 1921 г. — 9 593, а всего за четыре года — 49 994. Если принять средний вес одного эшелона и транспорта в 500 т брутто, то всего было перевезено 25 млн. т брутто эшелонов и транспортов, что составляет значительную часть всех перевозок.

Многие из этих перевозок были совершены с очень большой скоростью, особенно если учесть тяжелое состояние транспорта. Примером таких перевозок является переброска подкреплений к Петрограду во время наступления генерала Юденича. 11 октября Юденич занял Ямбург, 16-го — Красное Село, 20-го развернулись бои в районе Павловска и Детского Села, 21-го Юденич подошел к Стрельненской заставе и рассчитывал вступить в Петроград. За границей уже сообщалось о взятии Петрограда. В эти дни необходимо было с особой быстротой перебросить части на помощь Петрограду.

Воинские части были перевезены в 61 поезде, причем большая часть этих поездов на участке Москва — Бологое прошла с высокой для того времени скоростью 20 км в час, а некоторые поезда на участке Тула — Москва — со скоростью 19 км в час. Прибытие подкреплений, нередко немедленно по выгрузке из вагонов вступавших в бой, дало возможность отразить наступление, перейти в контрнаступление и отбросить противника за Нарву.

Придавая большое стратегическое значение железнодорожному транспорту, товарищ Сталин в письме Ленину о плане наступления на Деникина подверг резкой критике старый, предательский план Троцкого, указывая на то, что наступление от Царицына на Новороссийск, через донские степи, пришлось бы вести в условиях полного бездорожья наступление же через Харьков — Донецкий бассейн на Ростов в числе других важных преимуществ (явное сочувствие населения на пути продвижения нашей армии через рабочие и крестьянские районы) дало бы нам важнейшую железнодорожную сеть (Донецкую) и основную артерию, питающую армию Деникина, — линию Воронеж — Ростов. Согласно сталинскому плану, как известно, и был нанесен сокрушительный удар, закончившийся полным разгромом Деникина.

Таким образом, и в течение первой мировой войны 1914—1918 гг. и особенно за годы интервенции и гражданской войны, несмотря на трудности, временами исключительно большие, железнодорожный транспорт нашей страны сыграл громадную роль в ведении войны.

3. ДОСТИЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА СССР ЗА ГОДЫ СТАЛИНСКИХ ПЯТИЛЕТОК

Нынешняя Отечественная война по своим масштабам, по протяжению фронта, по напряженности сражений, по насыщенности вооружением и по его огромному расходу не может идти, разумеется, ни в какое сравнение с предыдущими войнами. Требования, предъявляемые современной войной к транспорту, неизмеримо больше, чем раньше. Но и железнодорожный транспорт наш теперь не тот, что в первую мировую войну. Лицо нашего железнодорожного транспорта, его техническое вооружение, его технико-эксплуатационный тип неузнаваемо изменились, стали далеко уже не теми, как 20—25 лет тому назад. Особенно большие изменения произошли за последние 10—12 лет, за годы сталинских пятилеток.

Протяжение сети железных дорог увеличилось с 58,5 тыс. км в 1913 г. (среднегодовая длина) и 69 тыс. км в конце 1917 г. до 85 тыс. км в 1938 г. и свыше 100 тыс. км на конец 1940 г. Построен ряд новых магистралей, обеспечивших связи с новыми районами Севера, Урала, Сибири, Средней Азии, усиливших выходы в центральные районы с юга и востока, улучшивших структуру сети. Густота сети из расчета на 10 тыс. жителей увеличилась к началу третьей пятилетки до 5 км, или на 22%, а на 100 кв. км территории — до 0,4 км, или на 43%.

Наряду с постройкой новых железных дорог ряд однопутных линий превращен в мощные двухпутные магистрали, и вместе с тем значительно увеличилась провозоспособность сети.

Резко изменился технический тип железнодорожного транспорта в результате проведенной его реконструкции. Об изменении технического типа транспорта свидетельствуют следующие цифры:

	Вес поезда (в тоннах)	Густота движения поездов (в тыс. на 1 км в год)	Грузонапряженность (в млн. тонно-километров на 1 км в год)
США (1937)	1 700	4	1,5
Англия (1937)	350	21	0,9
Франция (1937)	600	10	0,8
Россия (1913)	570	6	1,2
СССР (1939)	1 300	11	4,5

Если в 1913 г. вес поезда в России был малым, как в Европе густота движения поездов — малой, как в США, то в настоящее время вес поезда в СССР увеличился, густота движения поездов дошла до европейского уровня, а грузонапряженность выше, чем где-либо в мире.

Такой тип железнодорожного транспорта наиболее соответствует потребностям народного хозяйства нашей страны, с ее огромной территорией и круто растущими перевозками. Создание нового типа железнодорожного транспорта, работающего тяжелыми, быстро и часто идущими поездами, было обеспечено внедрением новой техники, ликвидацией технической отсталости дореволюционных железных дорог. Постройка тысяч мощных паровозов — товарных серий ФД, СО, Э, пассажирских серий ИС, Су — омолодила паровозный парк, половина которого состоит из паровозов, выпущенных при советской власти. Резко возросло число паровозов. На протяжении 1,6 тыс. км была введена электротяга. В вагонном парке удельный вес большегрузных вагонов дошел уже до четверти — в несколько раз больше, чем в любой европейской стране. На целую треть увеличилось количество вагонов и почти вдвое — их грузоподъемность (считая на 1 км длины сети). Резко увеличилось количество специализированных вагонов. Две трети парка оборудованы автотормозами, треть — автосцепкой. Реконструированы десятки тысяч километров главного пути с укладкой тяжелых рельсов. Тысячи километров железных дорог оборудованы автоблокировкой, больше чем где-либо в Европе. Построено свыше 30 механизированных горок — почти треть общего их количества во всем мире. Осуществлена широкая механизация ремонта пути и подвижного состава.

Наряду с усилением технического вооружения транспорта огромное значение имеет повышение качества его работы. Было время, когда транспорт не удовлетворял потребностям народного хозяйства, работал плохо.

В 1935 г. была проведена коренная перестройка всех отраслей железнодорожного транспорта. Широко развернулось стахановско-кривоносовское движение. Преимущества социалистического транспорта, вытекающие из государственной социалистической собственности на средства транспорта социалистического отношения к труду, плановости развития народного хозяйства, сказались во всей работе транспорта. Это определило планомерность погрузки, выгрузки, движение поездов по графику и расписанию, маршрутизацию перевозок, повышение скоростей, ускорение оборота вагонов, более полное использование пропускной способности. Железнодорожники провели большую работу по выполнению

поставленной товарищем Сталиным задачи: «чтобы транспорт был четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером»¹.

4. ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Военное значение железнодорожного транспорта определяется тем, что железные дороги могут перевозить большие массы людей и грузов при большой скорости и независимо от климатических условий. С помощью железных дорог можно быстро перебрасывать воинские соединения на необходимые расстояния и снабжать их вооружением, продовольствием и другими припасами. Железные дороги являются надежным средством транспорта, обеспечивающим регулярность и срочность перевозок.

Огромное военное значение транспорта полностью проявляется в современной войне. Гитлеровская Германия, напав на Польшу, осуществила разрушение с воздуха ее основных железнодорожных узлов, что парализовало работу транспорта. Во Франции сильно затруднила положение французской армии дезорганизация движения на дорогах в связи с массой беженцев, заполнивших дороги. Предательство правящей верхушки Франции, сдача Парижа, от которого радиально расходятся важнейшие железнодорожные магистрали, парализовали работу французской железнодорожной сети.

Гитлеровцы, совершив свое вероломное нападение на СССР, также пытались парализовать работу железнодорожного транспорта, разрушить узлы, прервать движение. Разрушение наших железных дорог, бесспорно, входило в планы «молниеносной войны» гитлеровских генералов против Советского Союза, являлось одним из важнейших условий осуществления этих планов. Гитлеровцы рассчитывали рядом ударов прекратить работу железных дорог, сорвать военные перевозки, поставить Красную Армию в исключительно тяжелое положение. Но расчеты гитлеровцев провалились. В войне на Восточном фронте гитлеровские полчища оказались в иной обстановке, чем в Польше, Норвегии, Бельгии, Голландии, Франции или на Балканах. Немцы натолкнулись на героическое сопротивление Красной Армии и Военно-Морского Флота, на сопротивление всего советского народа.

¹ Речь товарища Сталина на приеме работников железнодорожного транспорта в Кремле, «Правда» от 2 августа 1935 г.

В рядах советских бойцов находится и армия железнодорожников, помогающая Красной Армии своевременным подвозом всего необходимого.

В народной войне каждый на своем посту — боец. В народной войне пост каждого — военный пост. В особенности это относится к железнодорожникам. Любой участок транспорта, где бы он ни находился, как бы далеко он ни отстоял от передовых позиций, — органически и неразрывно связан с фронтом. Железнодорожники, воодушевленные высоким чувством патриотического долга, героически, без усталости работают, отдают все силы и знания священному делу обороны родины. Они не знают страха, не щадят, когда нужно, и жизни для борьбы с коварным врагом. Они долгие годы совершенствовались и улучшали технику своего родного железнодорожного транспорта, овладевали этой техникой, повышали качество работы. С еще большим мастерством, с еще большей самоотверженностью они работают сейчас, обеспечивая связь между фронтом и тылом. Сплоченность и единство, организованность и стойкость, бдительность и патриотизм отличают советских железнодорожников. В них, в этих людях нашего железнодорожного транспорта, — его основная сила и могущество.

Мощное техническое вооружение, помноженное на преимущества социалистического хозяйства, на беззаветную работу миллионной армии железнодорожников, — вот те условия, которые дают железнодорожному транспорту полную возможность удовлетворять все потребности фронта и народного хозяйства.

Железнодорожный транспорт с первого дня Отечественной войны выполнил огромные перевозки по мобилизации многомиллионной Красной Армии и переброске ее к фронту. В этот период работа железных дорог была осложнена тем, что и сами железные дороги должны были от мобилизоваться и подготовиться к перевозкам наших войск. Резко изменились направления перевозок: огромное значение приобрели широтные направления к фронтам, по которым стали совершаться перевозки эшелонов с войсками и вооружением для развертывания основных сил Красной Армии.

Исключительное значение имеет срочность и аккуратность этих перевозок, так как во время войны дорога каждая минута, и четкость выполнения военных заданий во многом зависит от своевременности подвоза. От железных дорог потребовалось приспособление к массовым людским перевозкам. Необходимо было срочно заняться устройством продовольственных пунктов, кипятильников, организовать их обслуживание. Нужно было организовать массовое переобору-

дование товарных вагонов для перевозки людей, вооружения, установить особые приспособления и принять меры предосторожности для перевозок боеприпасов, взрывчатых веществ и т. п.

В своем историческом выступлении по радио 3 июля 1941 г. товарищ Сталин подчеркнул огромное значение быстрого продвижения транспортов с войсками и военными грузами. Эта задача, разумеется, не ограничивается периодом мобилизации, сосредоточения и развертывания Красной Армии. В военное время — это постоянная, важнейшая задача железнодорожного транспорта. В Великой отечественной войне потребности фронта колоссальны. С самого начала войны на фронте идет гигантское сражение, и это определяет невиданный ранее расход боеприпасов, вооружения и горючего, запасы которых необходимо непрерывно пополнять.

По данным, опубликованным еще до войны, при наступлении армии в составе примерно 5 стрелковых корпусов в течение 20—25 дней и глубине операции 70—80 км потребность в боеприпасах составляет около 10 тыс. т в сутки, в продовольствии и фураже — около 1,8 тыс. т, в горючем — 2—3 тыс. т¹; очень велика также потребность в военно-инженерном и техническом имуществе, восстановительных железнодорожных материалах, артиллерии, наконец, в людских пополнениях. Чтобы перевезти количество грузов и людей, необходимое для проведения наступления армии, требуется в среднем до 40 поездов в сутки. По другим данным, современная ударная армия требует для полного боевого снабжения от 35 до 55 поездов в сутки. Если учесть, что наступательные бои ведутся на ряде участков фронта не одним десятком армий, можно представить себе огромный объем потребных воинских перевозок, значительно превосходящих все то, что было известно раньше. Укажем для сравнения, что в первую мировую войну для снабжения всех армий союзников, оперировавших на Западном фронте против Германии, требовалось в 1915 г. 120 поездов в сутки, а в 1918 г., когда масштабы операций резко возросли, — 260 поездов в сутки².

Помимо перевозок по снабжению армии, железнодорожный транспорт должен обеспечивать тактические и стратегические переброски воинских частей для обеспечения необходимой маневренности войск, для сосредоточения их в пункте удара для подтягивания резервов и т. д.

¹ Журнал «Военная мысль» № 4 за 1941 г., статья Горского.

² Савченко и Танский, Воинские железнодорожные перевозки, Трансжелдориздат, 1940, стр. 51.

Советские железнодорожники с честью справляются с огромными задачами по снабжению фронта и по переброскам воинских частей, хотя в нынешней войне обстановка их работы несравненно труднее, чем в войне 1914—1918 гг., когда уже на расстоянии нескольких километров от передовых позиций работа могла происходить в относительно безопасных условиях. В современной войне глубина фронта в несколько раз больше, чем в первой мировой войне, в десятках километров от передовых позиций железные дороги подвергаются нападениям с воздуха. В таких условиях требуется железная дисциплина, исключительная четкость и находчивость железнодорожников, чтобы выполнить поставленные перед ними задачи и предотвратить возможные большие потери.

5. РАБОТА СОВЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ПРИФРОНТОВОЙ ПОЛОСЕ

Товарищ Сталин в своем выступлении по радио 3 июля 1941 г. призвал Красную Армию, Военно-Морской Флот и всех граждан Советского Союза «отстаивать каждую пядь советской земли, драться до последней капли крови за наши города и села, проявлять смелость, инициативу и сметку, свойственные нашему народу». Железнодорожники проявляли много инициативы и сметки в мирное время. Ярчайшими образцами этой инициативы и сметки служат стахановско-кривоносовско-лунинские методы работы, обеспечивающие значительное повышение производительности труда — кривоносовский метод вождения поездов, папавинский хозяйский, бережный уход за паровозами, халяпинский ускоренный ремонт вагонов, красновский способ формирования поездов и ряд других передовых методов работы в различных отраслях железнодорожного хозяйства. Исключительно большое значение приобрели лунинские методы работы: луняцы, овладев смежными специальностями, производят не только свою основную работу, но и вспомогательную, по обслуживанию и ремонту, обеспечивая экономию рабочей силы и материалов, лучшее использование оборудования, продление сроков службы.

С этими стахановско-кривоносовско-лунинскими методами с начала войны стали совмещаться новые, специфические методы работы в военной обстановке.

Железнодорожники проявляют больше инициативы, чем в мирное время, выдвигая новые методы работы в военных условиях, успешно преодолевая исключительно большие трудности, возникающие при выполнении поставленных перед ними задач в прифронтовой полосе. Уже накоплен богатый опыт в ряде отраслей железнодорожного хозяйства.

Весьма важны новые методы работы, созданные паровозниками. Передовики-машинисты успешно выводят поезда из-под обстрела воздушных налетчиков, умело маневрируя, ускоряя или замедляя ход поезда. Машинист Шорин, увидев самолет, готовившийся обстрелять поезд на бреющем полете с хвоста поезда, снизил скорость до 5 км, и самолет пролетел вперед. Затем, чтобы обмануть врага, машинист развил скорость до 60—70 км. Когда же самолет вновь зашел для обстрела с хвоста, машинист экстренно затормозил, и самолет снова проскочил вперед. Вскоре состав был приведен на станцию.

Машинист Амосов, ведя поезд в прифронтовой полосе и услышав жужжание вражеских бомбардировщиков, сразу же увеличил скорость и сумел быстро добраться до расположенного впереди по обе стороны линии леса. В лесу машинист укрыл свой поезд, и фашисты улетели, не добившись результата.

Советские машинисты применяют дымовую завесу в качестве средства маскировки при налетах вражеских самолетов на поезда в пути. На одной из прифронтовых дорог самолет обстрелял поезд из пулемета, а затем показались еще два самолета со свастикой. Машинист Ткачевский, ожидая бомбежки, решил замаскироваться — пустил стокер и открыл сифон. Из трубы паровоза вырвались густые клубы черного дыма, скрывшие поезд от воздушных налетчиков. Поезд развил большую скорость и ушел от преследования самолетов, не рискнувших приближаться к защищенной зенитками станции. Машинист Баталов, устроив дымовую завесу, осадил под ее прикрытием состав, и бомбы, сброшенные самолетами, упали впереди поезда, не причинив ему никакого вреда.

Во всех этих случаях паровоз и вагоны оставались невредимыми. Но даже тогда, когда при налетах с воздуха паровоз получает существенные повреждения (до недавнего времени означавшие вывод его из строя), наши железнодорожники искусно применяют такие приемы, которые позволяют им вести дальше поезд, не останавливая его на перегоне. Так, бывает, что вражеские пули пробивают котел, тендер. Это грозит паровозу нехваткой воды, а снижение уровня воды в котле может повести к обнажению верхней части топки и взрыву котла.

Наши машинисты нашли прием, позволяющий им продолжать вести поезд: пробитые отверстия забиваются дубовыми пробками, которые, разбухая в воде, плотно закупоривают отверстие. В настоящее время машинисты берут с собой целый запас таких пробок. У машиниста Отрощенко на

паровозе были пробиты во многих местах котел и тендер и стало снижаться давление пара. Он включил оба инжектора для перекачки воды из тендера в котел и усилил огонь в топке, увеличив благодаря этому давление. Паровоз смог довести поезд по назначению.

Громадную роль в деле обеспечения бесперебойного продвижения поездов играет широкое внедрение лунинских методов. Машинист Яковчук, ведя поезд с боеприпасами на линию фронта, попал под обстрел вражеских бомбардировщиков. В поезде была повреждена воздушная магистраль, и следовать дальше было невозможно. Однако паровозная бригада, хорошо владея не только техникой вождения паровоза, но и техникой ремонта, быстро сумела своими силами исправить повреждение и довела поезд до места назначения.

Инициативу и сметку проявляют паровозники и в других случаях, когда требуется сообразительность и находчивость, чтобы сохранить ценное имущество и выполнить задание.

Во время бомбардировки одной из станций загорелся вагон в поезде с боеприпасами. Машинист Петров попробовал тушить огонь пожарным рукавом, но струя оказалась слабой, и огонь все ближе подбирался к боеприпасам. Надо было немедленно найти другой путь спасения поезда — и машинист нашел его. Заехав на соседний путь, он открыл край Эверластинга и быстро потушил огонь паром и водой.

В военных условиях, когда минуты могут решить успех операции, исключительно большое значение имеет сокращение простоев. Паровозники сплошь и рядом проявляют подлинный трудовой героизм и самоотверженность, чтобы сократить простои паровозов в ремонте. Так, для устранения неисправностей колосниковой решетки топки обычно паровоз охлаждают и затем меняют колосники. Но охлаждение паровоза требует длительного простоя. Известны многочисленные примеры того, что котельщики, машинисты, желая избежать простоя паровозов и обеспечить своевременное отправление поездов, производят ремонт колосниковой решетки не охлаждая паровоза. Облившись холодной водой и положив в топку мокрые доски, герои-паровозники Сахно, Шаповалов и другие влезали в раскаленную топку и производили необходимый ремонт, обеспечивая работу паровозов по графику.

Все эти методы работы, применяемые паровозниками, все эти примеры инициативы и сметки действительны потому, что железнодорожники, как и бойцы Красной Армии, проявляют презрение к смерти, готовы жертвовать не только здоровьем, но и жизнью, если это необходимо для дела обороны родины.

Паровозные и кондукторские бригады неуклонно выполняют свой долг перед родиной: в любых, наиболее трудных

условиях доставляют воинские поезда к фронту, невзирая на обстрелы, бомбардировки, ранения.

На Ленинградской дороге прославилась бригада машиниста Никитина, доставившая воинский поезд, несмотря на полученные ранения; на другой дороге доставил поезд к месту назначения машинист Безуглый, получивший несколько ран, истекавший кровью и обессиленный. И таких машинистов, самоотверженно выполняющих свой долг под обстрелом, насчитываются на железнодорожном транспорте сотни и тысячи.

Огромное значение имеет четкая работа станционных работников в условиях воздушных налетов. Станции, как известно, являются излюбленными объектами налетов воздушных пиратов, пытающихся нарушить работу железных дорог. Поэтому с объявлением угрожаемого положения необходимо проводить на станции ряд мер, чтобы уберечь от разрушений подвижной состав и пути. Все парковые и погрузочно-разгрузочные пути станций должны освобождаться от лишних вагонов. Работа с минимальным наличием вагонов в военное время необходима более чем когда-либо. Вагоны, оставшиеся на станции, сформированные составы и прибывшие поезда рассредоточиваются, чтобы уменьшить возможность разрушений их от бомб. Вывозятся из депо и раесредоточиваются и исправные локомотивы, которые необходимо снабдить топливом и водой. Громадное значение имеет светомаскировка станций. Наряду с применением специальных приспособлений для маскировки световых сигналов применяется маскировочное освещение горок, тормозных позиций, запасных частей и т. п.

Особенно важно проявление станционными работниками самообладания, смелости и расторопности во время воздушной бомбардировки.

На одну из станций, где стояли поезда с военными грузами, налетели вражеские самолеты. Началась бомбардировка. Начальник станции Попов, составители, машинисты не потерялись: в течение нескольких минут пути были освобождены от составов, поезда были выведены в безопасное место.

Другая станция вскоре после прибытия состава с горючим и трех эшелонов с ценным грузом подверглась интенсивно артиллерийскому обстрелу. По команде начальника станции Дремачева составители расцепили составы и расставили вагоны в шахматном порядке, а стрелочник приготовил маршрут, и поезд с горючим был отправлен. Благодаря своевременному рассредоточению вагонов и отправлению поезда с горючим обстрел не причинил вреда.

На станцию К. были сброшены ночью зажигательные

бомбы в то время, когда на путях стоял состав с боеприпасами. Загорелись вагоны, стоявшие на соседнем пути, а одна из бомб попала в вагон с боеприпасами, и ящики со снарядами уже начинали загораться. Благодаря самоотверженности стрелков военизированной охраны Логвинова и других взрыва не произошло: поврежденный вагон был взломан, загоревшиеся ящики извлечены и потушены, а затем выгружены и остальные ящики. Быстро была ликвидирована опасность и от загоревшихся вагонов на соседних путях.

Одна из крупных узловых станций прифронтовой магистрали оказалась на самой линии фронта. Станция подвергалась постоянным бомбежкам и артиллерийскому обстрелу. Начальник станции Богданов проявлял много инициативы, маскируя вагоны при погрузке, организуя погрузку в ночное время, личным примером увлекая за собою работников станции в опасные минуты, когда приходилось работать непосредственно под обстрелом врага.

Однажды на поврежденных снарядами путях сошел с рельсов паровоз. Неприятельская батарея продолжала обстреливать этот участок, мешая восстановительной работе. Начальник станции непосредственно на месте стал руководить людьми. Видя бесстрашие командира, рабочие быстро выполнили необходимый ремонт. В другой раз, когда во время обстрела станции необходимо было срочно произвести работы по погрузке, начальник станции пришел к бригаде грузчиков, показал им, как укрываться от снарядов, как различать выстрелы своих и вражеских батарей, взялся вместе с ними за работу и воодушевил их своим личным примером.

Громадное значение для обеспечения работы станции имеет проведение необходимых мероприятий по противовоздушной обороне. Команды противовоздушной обороны должны быть правильно расставлены на чердаках, в цехах, должны быть вооружены лопатами. Каждая бригада должна иметь свою щель, укрытие, из которых в случае необходимости может быть быстро переброшена к наиболее угрожаемым местам. В укрытие необходимо перенести и командный пост. Станция должна быть снабжена достаточным количеством бочек с водой, ящиков с песком. Опасные и легко воспламеняющиеся грузы нельзя задерживать на станции ни одной лишней минуты. Их немедленно следует отправлять дальше или же заранее уводить в безопасные места.

Чрезвычайно ответственна роль путейцев. Путь является важнейшим элементом, основой железнодорожного транспорта. Враг пытается причинить возможно большие повреждения путевому хозяйству: разрушать пути на станциях и перегонах, взрывать мосты и другие сооружения. Пути не-

обходимо охранять, особенно заботливо и зорко, поддерживать их в образцовом состоянии, быстро исправлять возможные повреждения.

На одной из станций бомбами были повреждены пути. Бригадир Колесов, у которого в это время бомбой разрушило дом, вместе со своей бригадой в течение полутора часов исправлял разрушения пути, причем работы по укладке шпал и скреплению рельсов велись под градом осколков и пуль.

На другой станции дежурный по путям Новиков, несмотря на тяжелое ранение, не ушел со своего поста и вместе с дорожным мастером довел до конца восстановительные работы.

Дорожный мастер одной из дистанций т. Кудиков вместе с бригадой путейцев в течение одного часа исправил пути, разрушенные полутонной бомбой, которая образовала на путях огромную воронку.

Трудная работа была быстро проведена под руководством начальника восстановительного поезда одной из прифронтовых дорог т. Мацуцкого. На перегоне был поврежден путь и горел состав с бензином и боеприпасами. Уцелевшие вагоны были отцеплены и отведены на станцию. Нужно было скорее освободить перегон от горевших вагонов и исправить путь. Рабочие, облившись водой, забрасывали трос на горящие цистерны, чтобы свалить их с помощью трактора под откос. Люди опалили себе лицо и руки, но задание выполнили, путь был освобожден и вскоре восстановлен.

Путейцам нередко приходится обезвреживать неразорвавшиеся бомбы, подвергая себя смертельной опасности.

Как известно, поезд может, не снижая скорости, следовать по перегону, если неразорвавшаяся бомба находится на расстоянии 100 м и более от оси пути. Если бомба находится на расстоянии 50—75 м, т. е. в зоне поражения осколками, возможно следование поезда с пониженной скоростью, 15—20 км в час, при применении некоторых мер предосторожности. Если же бомба находится на расстоянии менее 50 м, движение поездов не может производиться. Отсюда понятно, какое большое значение имеет быстрое удаление неразорвавшихся бомб, упавших близко от оси пути или на самый путь. Часто путейцы, желая сократить перерыв в движении поездов, сами убирают бомбы.

На одной из дистанций пути бригада под руководством начальника дистанции т. Калинина обнаружила и обезвредила десятки неразорвавшихся бомб. Снял с пути и обезвредил неразорвавшуюся бомбу дорожный мастер Зуев вместе с бригадиром Бондаренко, показывая пример бесстрашия другим работникам пути.

Враг пытается разрушить и связь. При бомбардировках

с воздуха и артиллерийском обстреле легче нарушить линию связи, чем разрушить путь. Перерывы связи сильно затрудняют железнодорожное сообщение, и поэтому восстановление телеграфно-телефонных линий является исключительно важной задачей.

В первую очередь осуществляются работы по установлению временной связи — диспетчерской и постанционно-телеграфной, — а затем восстанавливается и постоянная связь. Бригады связистов должны быть в возможно более короткий срок доставлены к месту работ; так как перегон нередко бывает занят воинскими поездами, практикуется доставка бригад на автомашинах. Обычно на это требуется в два-три раза меньше времени, чем для поездки по железной дороге. Работы совершаются быстро. На одном перегоне в прифронтной полосе было сброшено 8 бомб, было разрушено 12 пролетов двух линий связи и один семафор. Бригада связистов прибыла на место через 45 минут. Временная связь по блокировочным, диспетчерским и магистральным проводам была налажена уже через час. Часть бригады развязывала и изолировала спутавшиеся провода на столбах и сбрасывала их на землю, другая часть разматывала военно-полевой кабель, сращивала его с линейным проводом и подавала наверх. Вслед за тем была налажена и постоянная связь. Вся восстановительная работа по 22 проводам была закончена менее чем за три часа.

Связисты проявляют большую выдержку и мужество, работая нередко под пулеметным огнем самолетов и под артиллерийским обстрелом. На одном из перегонов была повреждена железнодорожная линия. Работник связи т. Старшинов поехал к месту аварии на паровозе, но добраться не мог, так как паровоз представлял собою заметную цель для вражеских самолетов. Тогда т. Старшинов пошел пешком к поврежденному месту и под жестоким огнем с самолетов хладнокровно восстановил связь.

Связисты разработали способ устанавливать временную связь под непрерывным обстрелом. Так, бригада т. Аркадьева на одной из прифронтных дорог обошла поврежденную линию связи под прикрытием леса и кустарника и протянула по земле военно-полевой кабель в глубь от полотна железной дороги на расстояние 100—150 м, доведя его к стыку нормально действующих проводов. Воздушные пираты не смогли воспрепятствовать работе.

Особенно серьезные нарушения связи могут быть при разрушениях телеграфно-телефонных станций. Поэтому на станциях должны быть заранее созданы предназначенные для диспетчерского командования блиндажи с подведенными к

ним проводами. В укрытии же должны устраиваться переговорные пункты магистральной связи. Такие блиндажи должны быть запасными командными пунктами.

При разрушениях устройств связи и сигнализации на промежуточных станциях (что может привести к длительному нарушению движения поездов) большое значение могут иметь смонтированные в обычном двухосном товарном вагоне передвижные конторы дежурного по станции с блокаппаратом для полуавтоматической блокировки, устройствами диспетчерской селекторной и постанционной связи и телефоном для стрелочной связи. Такие станции на колесах при разрушении помещения дежурного по станции могут быть быстро подведены и включены в линейные провода.

Аналогичное значение может иметь и создание передвижных телефонно-телеграфных станций.

6. ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ТЕРРИТОРИИ, ОСВОБОЖДЕННОЙ ОТ НЕМЕЦКО-ФАШИСТСКИХ ЗАХВАТЧИКОВ

Маневренный характер войны требует быстрых перебросок воинских частей для сосредоточения сил в пункте удара. Вместе с тем, как говорилось выше, наступающая армия требует подвоза огромного количества боеприпасов, продовольствия, инженерного имущества, пополнений и т. п. Поэтому необходимо все время обеспечивать коммуникации наступающей армии, в особенности железнодорожную связь ее с тылом, с базами снабжения. А это требует, в свою очередь, немедленного восстановления разрушенных железных дорог. Чем быстрее темпы восстановления железных дорог, тем меньше времени нужно армии для накопления сил на занятом рубеже, для подтягивания резервов, боеприпасов и вооружения, чтобы нанести новый удар по врагу, продолжать наступление на новый рубеж. Восстановление железных дорог имеет также громадное значение для восстановления всего хозяйства района, освобожденного от врага, налаживания нормальной жизни, пуска в ход уцелевших предприятий, укрепления тыла наступающей армии.

В соответствии с этими задачами восстановление железных дорог должно осуществляться последовательными этапами. На первом этапе должны быть выполнены в кратчайший срок работы, необходимые для восстановления движения на линии, хотя бы в минимальном объеме. На втором этапе восстановления выполняются работы по увеличению

пропускной способности линии до уровня, необходимого, для полного удовлетворения военных потребностей и частично для восстановления хозяйства освобожденного района. Наконец, на третьем этапе осуществляется развитие пропускной способности до довоенного уровня. Потребная на каждом этапе пропускная способность железнодорожной линии устанавливается с учетом объема воинских перевозок, определяемого военным командованием. При наступлении армии и необходимости быстрого доведения пропускной способности до сравнительно высокого уровня в соответствии с приведенными выше данными о потребных размерах снабжения первый и второй этапы восстановления следуют непосредственно друг за другом, и в то время, когда на отрезке железной дороги, непосредственно примыкающем к линии фронта, осуществляются работы первой очереди, на отрезке, расположенном дальше к тылу, проводятся работы по дальнейшему увеличению пропускной способности.

Важнейшей предпосылкой проведения восстановительных работ является хорошо организованная техническая разведка, которой может предшествовать авиаразведка или аэрофотосъемка. В состав технической разведки должны входить инженеры-специалисты по отдельным отраслям железнодорожного хозяйства. Необходимо также придавать ей группу прикрытия и минеров: разведка непосредственно следует за наступающими частями, и обследуемый участок приходится очищать от поставленных врагом мин и предотвращать возможные случайности в только что занятом районе. Разведка устанавливает объем разрушений и потребных восстановительных работ.

На Н-ской дороге бригады, осуществлявшие разведку, выполняли на месте и необходимые проектные работы. Проекты восстановления сложных объектов сдавались производителям работ частями, чтобы не затягивать восстановления. Для ускорения выполнения проектных работ целесообразно заблаговременное составление проектов и рабочих чертежей ряда объектов или их частей. При наличии таких проектов и чертежей проектирование даже сложных объектов может быть сведено к монтажу их и значительно ускорено. По данным технической разведки могут быть предварительно определены и убытки, нанесенные военными действиями, стоимость разрушенного и объем подлежащих выполнению работ в ценностном выражении.

Важной задачей технической разведки является выявление имеющихся внутренних ресурсов восстанавливаемого участка и тех материалов, которые могут быть получены на месте без подвоза, включая сюда и трофейное имущество. Исполни-

зование местных материалов дает возможность удешевления и ускорения восстановительных работ.

Громадное значение имеет всемерная экономия в расходовании материалов, бережное отношение к оборудованию и механизмам, имея в виду трудность их доставки на восстанавливаемые участки.

Должна быть предусмотрена и правильная организация работ, своевременное проведение подготовительных мероприятий по разборке разрушенных объектов, расчистке завалов, подвозу недостающих на месте материалов и т. д.

Своевременное проведение предварительных работ по технической разведке, проектированию и организации подготовительных мероприятий в огромной степени облегчает и ускоряет работу восстановительной бригады, позволяет правильно расставить силы и использовать механизмы.

Вслед за технической разведкой идет восстановительная бригада. Восстановление осуществляется как специальными формированиями железнодорожников — восстановительными поездами, бригадами и т. п., так и железнодорожными войсками, причем и те и другие обладают мощным техническим вооружением. Большую помощь бригаде оказывают местные организации, выделяя рабочих, землекопов, плотников, кузнецов, содействуя в изыскании лесоматериалов, лопат, ломов, кирок и т. п.

Работа восстановительной бригады требует инициативы, изобретательности, находчивости в использовании имеющегося в их распоряжении оборудования, материалов и рабочей силы. Вместе с тем эта работа требует большой самоотверженности и бесстрашия, так как враг часто усиленно обстреливает места работ, бомбит их с воздуха, пытается препятствовать восстановлению.

Восстановительные работы должны производиться на участках параллельно, не ожидая открытия движения по трассе, не ожидая восстановления мостов, что дает возможность значительно ускорить темпы работы. Восстановительные бригады для этого посылаются вперед, вслед за армией, используя гужевой и автомобильный транспорт. Такие подвижные бригады должны быть снабжены запасом материалов, инструментами и некоторым оборудованием для производства всех первоочередных и мелких работ.

Наиболее сложной задачей является восстановление мостов и других искусственных сооружений. Мостам, путепроводам, виадукам, трубам отступающий враг наносит наибольшие разрушения, и для их восстановления обычно требуется затратить больше времени и труда, чем для восстановления других элементов железнодорожного хозяйства.

На мостах бывают разрушены пролетные строения, а часто и опоры. Часть мостов удается капитально восстановить, не увеличивая срока работ. На остальных мостах приходится применять краткосрочное, временное восстановление с постройкой временных опор из шпальных клеток, перекрытием отверстий мостов деревянными пакетами и т. п. При восстановлении пути по шпальным клеткам должна быть учтена необходимость пропуска весенних вод и ледохода, обеспечения устойчивости опор.

Восстановительные бригады проявляют творческую инициативу и изобретательность, находят выходы в трудных положениях. На одной из дорог надо было транспортировать с одного берега реки на другой металлические балки для восстановления моста, но обычных транспортных средств не оказалось. Тогда бригада устроила кабель-кран и с его помощью переправила балки. При восстановлении другого моста разрушенный средний пролет был перекрыт запасным поворотным кругом, обнаруженным на ближайшей станции. На одной дороге при восстановлении моста не оказалось на месте деревянного пакета для перекрытия отверстия. Инженер-мостовик т. Троицкий распорядился, не ожидая подвоза деревянного пакета, заменить его рельсовым, что позволило ускорить окончание работ. На одном из мостов вместо поднятия обрушившейся 160-метровой фермы на ней была надстроена эстакада, что позволило быстрее пускать поезда по мосту.

Проведение восстановительных работ может быть значительно ускорено путем использования опыта скоростного строительства, накопленного еще до войны. Основной принцип такого строительства — заблаговременная заготовка деталей и узлов сооружений на строительных дворах для того, чтобы на месте монтировать уже готовые конструкции. Очень важна заблаговременная заготовка узлов восстанавливаемых конструкций — типовых пролетных строений, металлических ферм, деревянных пакетов, опорных частей (ряжей и рам). Такая заготовка дает возможность быстро монтировать конструкции на месте и продвигаться вперед. Большое значение имело бы также создание передвижных мастерских — столярной, слесарной и других, — что значительно ускорило бы и упростило работы.

При слаженности действий восстановителей, при проведении принципа параллельности работ восстановление мостов заканчивается к тому времени, когда приводится в порядок путь. Это дает возможность открыть движение по линии без промедления. Но бывают случаи, когда встречается необходимость начать движение на отдельных перегонах еще до

окончания восстановления мостов. На одном из участков, где был разрушен 250-метровый мост, необходимо было срочно перебросить подвижной состав на другую сторону. Были сооружены салазки, и с их помощью мотовоз, дрезины и вагоны были переведены на другую сторону через 45-метровый ров, причем ни мороз, ни вьюга, ни воздушные налеты врага не задержали восстановителей. На другой дороге для восстановления разрушенного пути требовалось большое количество рельсов. Стремясь закончить работы к моменту восстановления моста для скорейшего открытия движения на участке, путейцы перебрасывали рельсы через реку по льду а дальше транспортировали их автодрезиной с прицепом. В результате путь на значительном протяжении был приведен в порядок раньше, чем был восстановлен мост, а с открытием моста поезда пошли по всему участку.

При восстановлении пути огромное значение имеет использование местных ресурсов. На одном из участков срочно потребовались рельсы, но их не было в запасе. Тогда железнодорожники разобрали тупиковый путь на одной из ближайших станций. Позднее, когда были начаты капитальные восстановительные работы, тупик был вновь уложен.

В других случаях приходится идти на некоторое увеличение объема работ при укладке. На одном из перегонов надо было менять одиночные поврежденные рельсы, но исправных рельсов нужного типа не оказалось. Было принято решение во избежание недопустимой чересполосицы сменить рельсы на протяжении полукилометра, с использованием снятых исправных рельсов для замены поврежденных на остальном протяжении. Укладка пути бригадами, посланными вслед за армией, производилась при неполном балластном слое. Досыпка балласта до необходимой толщины выполнялась с приходом восстановительного поезда по уложенному пути.

При восстановлении частично подорванных стрелок и крестовин подорванные стрелки с участка собираются в одно место. Здесь организуется их ремонт, а затем монтаж отдельных уцелевших стрелочных элементов.

Большое значение имеет применение простейших стрелочных переводов, кое-где приходится устраивать рубки из рельсов.

Ко времени окончания работ по восстановлению пути и мостов должно быть проведено восстановление других отраслей железнодорожного хозяйства — водоснабжения, экипировочных устройств, пунктов ремонта подвижного состава, сигнализации и связи. Затягивание этих работ может привести к тому, что после окончания восстановления пути и мостов открытие движения будет затруднено.

На ряде участков при разрушении водонапорных башен

приходится организовать подачу воды из гидрокколонок при помощи насосных станций. Подготавливаются вагоны, в которых смонтирован насос на одном валу с двигателем, имеется запас труб, гидравлические колонки, фасонные части. По прибытии такого вагона на станцию насос может быть включен в источник и быстро дать воду.

Создаются также поезда временного водоснабжения, состоящие из соединенных между собою цистерн, которым придается крытый вагон с насосом Вортингтона. Такой поезд курсирует по участку, пока не восстановлены водокачки.

Аналогично этому до восстановления экипировочных устройств может быть создана передвижная установка для заправки паровозов топливом: уголь грузится в несколько сцепленных между собою гондол; засыпка угля в тендеры паровозов из этих гондол производится с помощью небольшого крана. Для организации промывочного ремонта паровозов на первых порах организуется передвижная мастерская; в вагонах монтируется оборудование и обеспечивается необходимое количество запасных частей. До реэвакуации вывезенного из депо оборудования и капитального восстановления депо такие передвижные мастерские могут выполнять работы по промывочному ремонту.

Принцип организации передвижных объединенных устройств, заменяющих постоянные стационарные объединенные устройства в хозяйстве паровозного, вагонного движения, связи, должен получить широкое распространение при восстановлении железных дорог.

На первом этапе восстановления, когда нужно в кратчайший срок открыть движение на сильно разрушенной железной дороге, такие передвижные объединенные устройства, смонтированные в вагонах, являются весьма эффективным средством, дающим возможность обеспечить достаточную на первых порах пропускную способность линии. Возможно объединение в одном поезде устройств снабжения водой, топливом, песком, ремонтными мастерскими и небольшой электростанцией. В качестве передвижной электростанции могут быть использованы тепловозы.

Создаются также передвижные вагоны-станции. В вагонах монтируются селекторные установки диспетчерской связи, жезловые аппараты, стрелочная связь и телеграфные аппараты. Такие вагоны, после включения проводов во вводы, могут обеспечить работу по приему и передвижению поездов, заменяя устройства, находившиеся в разрушенных станционных зданиях.

Достоинство таких передвижных устройств заключается в том, что они могут быть заранее подготовлены и оборудова-

ны в любом потребном количестве в тылу и затем в кратчайший срок переброшены в нужные пункты, позволяя наладить работу различных отраслей железнодорожного хозяйства на разрушенной линии впредь до восстановления постоянных устройств.

Вслед за окончанием восстановительных работ первой очереди и открытием движения по линии производятся работы по дальнейшему развитию пропускной способности в соответствии с потребностями военного командования и по капитальному восстановлению разрушений.

Проведение этих работ, хотя и более сложных и трудоемких, чем работы первого этапа, значительно облегчается тем, что движение уже открыто, могут работать восстановительные поезда и осуществляется массовый подвоз строительных материалов. Открытие движения на восстановленной линии дает возможность реэвакуации вывезенного ранее оборудования депо, станций, дистанций пути и т. п. Установка снятого ранее оборудования обеспечивает существенное повышение пропускной способности линий. На работах по монтажу этого оборудования сильно сказывается, насколько заботливо и организованно была в свое время проведена эвакуация. Если при снятии и упаковке станков, машин, аппаратуры во время эвакуации соблюдался определенный порядок, производилась разметка, не допускалось никакой путаницы, — монтаж осуществляется быстро, просто, с наименьшими затратами. Это позволяет скорее увеличить пропускную способность, раньше удовлетворить потребности фронта в подвозе.

Громадную роль в ускорении восстановительных работ имеет производственная помощь восстанавливаемым участкам со стороны тыловых дорог.

Ценное предложение выдвинули работники Томской дороги. Учитывая, что на восстанавливаемых участках имеются временные сооружения, по которым пропуск тяжелых паровозов затруднен, руководители Томской дороги выделили некоторое количество паровозов легких серий и подготовили к отправке их на восстанавливаемые магистрали. Легкие паровозы выделили со своих подъездных путей и некоторые крупные промышленные предприятия, обладающие собственным паровозным парком.

Большая помощь восстанавливаемым железным дорогам может быть оказана соседними тыловыми дорогами обеспечением быстрейшего пропуска поездов с грузами для восстанавливаемых линий, подготовкой кадров через курсовую систему, обеспечением продуктами и т. д.

Восстановление дорог в немалой мере зависит от больше-

вистской организованности и сплоченности людей на восстановительных работах, являющихся трудным и опасным делом, требующим большого напряжения сил, выдержки, самоотверженности, подлинного трудового героизма. Восстановители должны быстрее темпами в тяжелых климатических условиях, в мороз и метель, при обстреле и воздушных бомбардировках выполнять подчас весьма сложные работы по восстановлению. Успех этих работ в большой мере зависит от уровня политико-воспитательных мероприятий, от качества работы политических и партийных органов, развития социалистического соревнования, смелого выдвижения лучших работников, обмена опытом и использования наиболее ценных методов и образцов работы.

Железнодорожники уже провели восстановление не одного участка железных дорог, не одной магистрали. Потребуется восстанавливать еще тысячи километров линий. Восстановительные бригады железнодорожников совместно с железнодорожными войсками в кратчайший срок выполняют эту ответственную и почетную задачу.

7. ВОПРОСЫ ЭКОНОМИКИ И ПЛАНИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ

Военная мощь СССР, его военный потенциал базируются на экономической мощи, высоком хозяйственном уровне страны, развитой промышленности, транспорте, сельском хозяйстве, богатых материальных и человеческих ресурсах.

Наш народ на протяжении почти четверти века после Октябрьской социалистической революции своим неустанным трудом создал в стране мощную промышленность, которая обильно вооружила Красную Армию и Военно-Морской Флот современной передовой техникой.

Во время нынешней Отечественной войны — самой ожесточенной из всех войн, когда борьба идет за существование и свободу народов, — вооружение требуется в исключительно большом количестве. Борьба с гитлеровской Германией идет не только на фронте, но и в тылу: народное хозяйство должно использовать все свои ресурсы для увеличения производства, для выпуска возможно большего количества танков, самолетов, орудий, снарядов, горючего, для обеспечения армии и населения продовольствием. Эта задача всемерного увеличения производства, возможно более полного использования всех имеющихся в стране ресурсов неизмеримо повышает в военное время значение вопросов экономики.

При данных ресурсах рабочей силы, сырья, материалов, топлива, технического вооружения необходимо производить возможно больше продукции. Для этого нужно умело и бережливо хозяйствовать, правильно организовать трудовой процесс, полностью использовать механизмы. Также бережно следует расходовать и денежные средства, имея в виду, что государственные расходы во время войны сильно возрастают и отпускаемые государством средства должны затрачиваться с максимальной эффективностью.

Ни одна минута рабочего времени, ни один килограмм материалов и топлива, ни один рубль не должны пропасть зря, чтобы обеспечить максимум производительности. Еще XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) потребовала вернуть внимание партийных и хозяйственных организаций в сторону промышленности и транспорта, потребовала живого конкретного руководства предприятиями на основе глубокого знания их технологии, экономики и финансов, высокой культуры управления, проверки исполнения, правильного подбора кадров. Выполнение этих задач было крайне важным и до войны и не менее важно в военное время.

Знающий хозяйственник может использовать внутренние ресурсы своего предприятия без ущерба для него и с наибольшей пользой для дела, т. е. использовать так, чтобы возможный от данного предприятия экономический эффект был бы получен полностью.

Все сказанное в полной мере относится к железнодорожному транспорту.

В связи с выполнением огромных перевозок для снабжения армии и для удовлетворения нужд народного хозяйства исключительно большое значение приобретают вопросы экономики и планирования этих перевозок.

В первые месяцы Великой отечественной войны железные дороги выполнили невиданные в истории эвакуационные перевозки. Эвакуация имела место и во время прежних войн: обычно она касалась сравнительно небольшой части населения, уходившего от вторгнувшегося врага. Это происходило и во время наполеоновских войн, главным образом в России, и во время Франко-прусской войны, когда часть населения ушла от вражеского вторжения во внутренние районы Франции, и в течение первой мировой войны, когда во Франции и особенно в России в 1915 г. из западных губерний ушла часть жителей, а кроме того были перевезены во внутренние районы некоторые промышленные предприятия, склады и т. п. Совершались перевозки и по эвакуации некоторых важнейших предприятий, оборудования и материалов и в годы гражданской войны. Но масштаб

и характер эвакуационных перевозок в СССР в нынешней войне несравним ни с чем, что имело место раньше.

Неожиданное нападение фашистской Германии на нашу страну позволило врагу временно занять значительную территорию, густо населенную и экономически развитую. Задача заключалась в том, чтобы не оставить врагу ничего ценного, вывезти максимум того, что возможно. В речи по радио 3 июля 1941 г. товарищ Сталин сказал: «При вынужденном отходе частей Красной Армии нужно угонять весь подвижной железнодорожный состав, не оставлять врагу ни одного паровоза, ни одного вагона, не оставлять противнику ни килограмма хлеба, ни литра горючего. Колхозники должны угонять весь скот, хлеб сдавать под сохранность государственным органам для вывозки его в тыловые районы. Все ценное имущество, в том числе цветные металлы, хлеб и горючее, которое не может быть вывезено, должно безусловно уничтожаться».

Для того чтобы выполнить эту задачу, была осуществлена планомерная эвакуация миллионов людей и тысяч промышленных предприятий из угрожаемых районов; важнейшие предприятия вывозились и из тех пунктов, где они могли подвергнуться бомбардировке с воздуха. Эвакуировалось не только оборудование предприятия, но и запасы сырья. Эвакуировались склады, культурные ценности и т. д. Все это перебрасывалось на сотни и тысячи километров. Вывоз каждого предприятия являлся сложным делом в смысле организованности погрузки, а также своевременности перевозки, правильности выбора места выгрузки и быстрого ее проведения, для того чтобы обеспечить возможное сокращение срока пуска предприятия на новом месте.

Необходимо было обеспечить правильное планирование эвакуационных перевозок, своевременное установление их объема и назначения, чтобы НКПС имел время для обеспечения этих перевозок подвижным составом и их маршрутизации, а также для правильного распределения их по железнодорожным выходам и направлениям.

При огромном количестве эвакуированных предприятий работа, выполненная железнодорожным транспортом, была чрезвычайно велика.

«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.

¹ Сталин, 25-я годовщина Великой Октябрьской социалистической революции, 1942, стр. 6.

В результате эвакуации значительная часть промышленности была перебросена из западных, центральных и южных районов страны на восток: в Поволжье, на Урал, в Сибирь и Среднюю Азию. Оборудование эвакуированных предприятий было быстро смонтировано на новом месте, и они без промедления были пущены в ход.

Изменилось и размещение населения из-за переезда рабочих и служащих вслед за эвакуированными предприятиями, переезда персонала учреждений, научно-исследовательских институтов, учебных заведений, театров и т. п.

В целом эвакуация вызвала крупные сдвиги в размещении производительных сил в экономической географии СССР — сдвиги, которые еще будут объектом научных исследований.

Значительная часть промышленности переместилась в новые районы, ближе к источникам сырья и топлива. Размещение промышленности стало более равномерным. Вместе с тем неизмеримо возросло значение очагов промышленности в восточных районах, возникших еще до войны, в особенности нашей восточной угольно-металлургической базы. Военные действия на юге, в Донбассе, доказали прозорливость великого стратега и полководца товарища Сталина и советского народа, создавшего вторую угольно-металлургическую базу вдалеке от границ, в глубоком тылу, в условиях недосягаемости для воздушных нападений врага. Уголь Кузбасса и Караганды, железная руда Магнитогорска и Халилова, металл Магнитогорска и Сталинска используются не только в пределах районов второй угольно-металлургической базы, но вывозятся и в другие районы страны, и в случае необходимости этот вывоз может быть значительно увеличен. Вторая угольно-металлургическая база в состоянии обеспечить потребность страны в угле и металле, возместить потери, связанные с развернувшимися военными действиями на юге.

Наша страна обладает огромными сырьевыми ресурсами, причем ряд районов еще недостаточно разведан. В настоящее время ускоренными темпами ведется изучение естественных богатств восточных районов, в первую очередь неслетных богатств недр Урала, с тем чтобы шире развернуть производство.

Сейчас более чем когда-либо необходимо использование местных ресурсов. Особую важность приобретает установка XVIII съезда ВКП(б) о том, чтобы «...В основных экономических районах Союза обеспечить комплексное развитие хозяйства и организовать добычу топлива и производство таких видов продуктов, как цемент, алебастр, хи-

мические удобрения, стекло, массовые изделия легкой и пищевой промышленности в размерах, обеспечивающих потребность этих районов. Особое значение имеет обеспечение на месте топливом и некоторыми трудными к перевозке продуктами тех крупных промышленных районов, зависимость которых от дальнего привоза большого количества грузов увеличилась в связи с их промышленным ростом и быстрым увеличением городского населения»¹.

Актуальность этого решения в настоящий момент трудно преувеличить. И для железнодорожного транспорта и для самой промышленности крайне важно изготовлять на месте все, что возможно. Крайне важно всячески использовать местные ресурсы, чтобы не загружать излишне железнодорожный транспорт и не ставить свое предприятие в зависимость от подвоза; последний, разумеется, сейчас не может быть таким регулярным, как в мирное время, в прифронтовой полосе в особенности.

Некоторые промышленные предприятия, чтобы избежать дальних перевозок и всяких случайностей в снабжении, организовали на месте производство ряда материалов, привозившихся ранее из других районов. Их инициативу нужно всемерно поддерживать и развивать. Особенно большое значение это имеет для машиностроительных предприятий.

Возьмем, например, автотракторную промышленность. Ее производство основано на кооперировании предприятий различных отраслей промышленности — металлургической, металлообрабатывающей, электротехнической и других. Материалы и изделия, необходимые для производства автомобилей, в мирное время поступали с десятков предприятий и нередко с весьма дальних расстояний. Еще до войны очень важно было организовать более правильное кооперирование на основе сокращения количества заводов-смежников и получения необходимых материалов с более близких заводов.

Мероприятия, направленные к разрешению этой задачи, стали усиленно проводиться во время войны. Имеется ряд примеров того, как инициативные работники заменяют местными материалами, а иногда и полуотходами других цехов дальнепривозное дорогое сырье. Это разрешает задачу выпуска продукции в не меньшем, а иногда и в большем количестве, чем раньше, при снижении себестоимости. Вместе с тем достигается независимость заводов от привоза сырья издалека.

Такие же примеры можно привести по ряду отраслей промышленности. Военная обстановка часто требует перестройки

¹ Резолюция XVIII съезда ВКП(б), Госполитиздат, 1939, стр. 25.

технологии. На Кузнецком металлургическом заводе была поставлена правительством задача освоить выплавку легированных сталей. До войны считалось, что на этом заводе, где имеются только большие мартеновские печи, выплавлять такие стали нельзя. Нужды обороны заставили разработать новую технологию и позволили решить поставленную задачу. Высококачественная сталь была получена на том заводе, где это было необходимо для выпуска оборонной продукции.

Приведем еще один пример. До войны на Магнитогорский металлургический завод в большом количестве поступала марганцевая руда с юга, проходя весьма длинный путь. Это были совершенно нерациональные перевозки, подлежащие устранению и в мирное время, так как на Урале, поблизости от Магнитогорска, имеются собственные залежи марганцевой руды, однако же недостаточно разрабатывавшиеся. В настоящее время добыча уральской марганцевой руды для потребления ее Магнитогорским и другими заводами организована на месте.

Эти примеры показывают, что ряд промышленных предприятий правильно понял задачу более рационального, экономного использования транспорта и обеспечения себя необходимым сырьем и материалами на месте.

Необходимо шире развернуть эксплуатацию местных топливных ресурсов. Еще до войны большое внимание уделялось развитию добычи каменного угля многочисленных местных месторождений, имеющих в СССР, но использовавшихся совершенно недостаточно. Местные месторождения могут давать неизмеримо больше угля, чем до войны.

Урал может покрывать местным углем подавляющую часть своих энергетических потребностей. Может быть значительно развита добыча богословских и других углей, увеличено количество челябинского угля, потребляемого на Южном Урале. Среднеазиатская промышленность может быть целиком переключена на местные угли с полным прекращением завоза кузнецкого угля. Резко может быть поднята добыча углей Восточной Сибири и Дальнего Востока. Рост добычи угля на месте позволяет существенно облегчить загрузку железных дорог за счет дальнепривозных углей и, кроме того, делает потребителя независимым от возможных случайностей в доставке.

Наряду с местными углями громадное значение имеет добыча и заготовка других видов местного топлива — торфа, дров и т. д. Речь идет о топливе не только для нужд промышленности и транспорта, но и о топливе для городов, для коммунальных предприятий и бытового потребления.

Городские исполкомы, местные советы депутатов трудящихся должны вести заготовку дров и их подвоз своими средствами, не загружая железнодорожного транспорта. Подобным же образом следует обеспечить на месте производство необходимых строительных материалов — камня, кирпича, глины, песка. Такой груз, как лес, должен в гораздо большем количестве перевозиться речным транспортом, часть же потребностей в лесных строительных материалах может покрываться на месте. Очень важное значение имеет обеспечение городов местными продуктами питания. Плоды обильного урожая картофеля, овощей должны быть своевременно собраны и сохранены в овощехранилищах, чтобы не вызывать потребности в перевозках из других районов.

Очень важна четкость и своевременность перевозок хлеба для снабжения армий и населения. Эти перевозки имеют первостепенное военное значение. В период уборки урожая от организации перевозок во многом зависит сохранность собранного зерна, которое должно быть в кратчайший срок доставлено для переработки, хранения или потребления. Погрузочные пункты должны быть обеспечены достаточным количеством лопат, щитов, мешков и других приспособлений для погрузки и перевозки зерна, должны своевременно производить безотцепочный ремонт кузовов и крыш вагонов.

Рост промышленности восточных районов и эвакуация сюда очень многих предприятий сильно увеличили загрузку железнодорожной сети востока, значительно менее густой, чем сеть западных районов. В связи с временной оккупацией Донбасса каменным углем Кузбасса, Караганды, Урала должны покрываться не только резко возросшие потребности самого востока, но и центра. Металл в центр, в Поволжье также стал в большом количестве поступать с востока. Исключительное значение для перевозок нефти и воинских грузов приобрели линии Средней Азии, Казахстана, Сибири. Выросли также перевозки по этим линиям хлеба, продовольствия. Все это привело к громадному росту грузопотоков на направлениях, связывающих Сибирь, Урал, Среднюю Азию с Поволжьем и центральными районами.

Перевозку таких грузов, как каменный уголь, руда, металлы, машины, строительные материалы, хлеб, транспорт обязан выполнять четко и бесперебойно. Но важность перевозки этих грузов и удовлетворения потребности в них народного хозяйства не означает, что транспорт должен возить без разбора все, что предъявляется к перевозке. Недопустимо загружать транспорт такими перевозками, которые и в мирное время не допускались.

До войны важнейшей задачей транспорта, как указал XVIII съезд ВКП(б) в своих решениях, было «упорядочение планирования грузооборота с целью всемерного сокращения дальних железнодорожных перевозок, ликвидации встречных и нерациональных перевозок и дальнейшего повышения удельного веса водного и автотранспорта в грузообороте страны». В связи с этим на железнодорожном транспорте придавалось огромное значение составлению рациональных планов перевозок на основе правильного размещения производительных сил. С началом войны борьба за правильное, экономное использование железнодорожного транспорта приобретает исключительно большое значение. Планирование перевозок является как нельзя более актуальной задачей, притом значительно усложнившейся.

До войны основные грузопотоки были установившимися, привычными, мало менявшимися из года в год, и это облегчало их планирование. Иное дело теперь. В результате эвакуации промышленность размещена по-новому — в восточных районах, ближе к источникам сырья и топлива. Созданные до войны промышленные очаги восточных районов должны заменить районы, выбывшие в результате военных действий, должны обеспечить потребности, покрывавшиеся до войны перевозками с юга, запада и т. д.

Изменяются межрайонные отношения и хозяйственные связи, а вместе с тем по-новому ставятся и все вопросы грузопотоков. Требуется глубокое изучение всех этих изменений, для того чтобы правильно планировать новые грузопотоки, а не фиксировать то, что сложилось самотеком, необходимо разработать новую, прочную систему транспортных связей, обеспечить удовлетворение потребностей народного хозяйства и экономное использование транспорта, устранить нерациональные перевозки. Транспорт заинтересован в том, чтобы выявить все возможности развития местного производства и сокращения подвоза издалека. Транспортные работники должны выступать с соответствующими предложениями перед местными организациями. Необходимо рационально использовать имеющиеся запасы — например уголь, находящийся в отвалах на шахтах, избытки угля и других видов топлива и сырья у отдельных потребителей и т. д. — и при наличии таких запасов обойтись без подвоза.

Необходимо правильно распределить работу между отдельными направлениями, разгружая наиболее затрудненные и перенося часть перевозок на направления, работающие относительно свободно. В условиях войны кратчайшее направление далеко не всегда оказывается наиболее выгодным. В ряде случаев имеет смысл перевозить грузы по круглому

направлению. Следует предусматривать такие перевозки и в плане, если это даст возможность ликвидировать пробки на основном, затрудненном ходе и в конечном счете ускорить продвижение поездов. Одновременно на некоторых важнейших направлениях необходимо увеличивать пропускную способность и строить обходы и новые соединения.

Наконец, железнодорожный транспорт должен не упустить ни одной возможности использования других видов транспорта, в первую очередь водного, не только для тех массовых грузов, которые и до войны тяготели к воде, но и для ряда других грузов, перевозка которых водой может в какой-то мере разгрузить железные дороги и помочь им в осуществлении важнейших перевозок.

Все это показывает, что задача правильного планирования перевозок, установления рациональных транспортных связей является в военных условиях весьма важной и может дать огромный народнохозяйственный и транспортный эффект.

8. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВНУТРЕННИХ РЕСУРСОВ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ СССР

Вопросы правильного кооперирования, использования местных ресурсов имеют громадное значение и для самого железнодорожного транспорта. Хозяйственные единицы железнодорожного транспорта — паровозные и вагонные депо, станции, дистанции пути и другие — нуждаются в большом количестве материалов всякого рода, получение которых в военное время затруднено. Возможные перебои со снабжением этими материалами не должны ни в малейшей мере отразиться на производственной деятельности дороги. Исключительно важное значение имеет поэтому использование внутренних ресурсов железнодорожного транспорта, обеспечивающее, вдобавок, значительную экономию средств.

На ряде узлов в первые же месяцы войны были проведены производственно-экономические конференции. Конференции эти показали, насколько велики внутренние ресурсы, как использование этих ресурсов может позволить обходиться собственными силами, независимо от снабжения извне, и вдобавок дать значительную экономию. Значительная часть паровозных и вагонных деталей может быть восстановлена и вновь пущена в дело, причем получается большая разница в стоимости новых и отремонтированных деталей.

Значительный эффект может дать не только ремонт, но и собственное производство ряда деталей. На одном узле, в депо, как оказалось, можно производить дешевле, чем на

заводе, поршневые клинья, крейцкопфные валики, рессорные болты и т. д. Громадная экономия может быть получена от использования местного топлива, регенерации масел и т. д.

Обеспечение предприятий узла собственным производством значительно облегчается внутриузловым кооперированием. Оборудование депо и мастерских, имеющихся на узле, использовалось в мирное время только для ремонта деталей. В настоящее время это оборудование может быть использовано для собственного производства. Предприятия узла должны превратиться в производственный комбинат, обеспечивающий материалами все текущие нужды узла. Богаче всего оснащены техникой обычно паровозные депо. Эта техника может быть широко использована для удовлетворения потребностей остальных служб в поковке, литье, в множестве деталей и инструментов; но и оборудование других хозяйственных единиц может быть широко использовано. Массовый выпуск ряда мелких деталей может быть сосредоточен в вагонных депо. Здесь же может производиться перетяжка бандажей для паровозов, ремонт головок автоцепки, регенерация подбивочных и обтирочных материалов для нужд всех предприятий узла.

Широко практикуется использование отходов. Сызранские дорожные путейские мастерские делают противоугоны из старых рельсов. Они же освоили производство весьма дефицитных пил Робеля, которыми путейцы режут рельсы; производство напильников и др. В Ташкенте дистанция связи делает телефонный провод из местного сырья, имеющегося в избытке. На Промышленной дистанции пути сконструировали специальный станок для прокатки электродов, давший прекрасные результаты. Выдвигаются и проводятся в жизнь ценные предложения о брикетировании медной стружки, чтобы сохранить ее, сэкономить каждый килограмм меди, имеющей первостепенное военное значение, об использовании отходов быстрорежущей стали путем наплавки их на обычную, подделочную, что дает значительную экономию ценного материала.

Использование местных материалов и отходов стало все шире практиковаться в целом ряде производственных единиц железнодорожного транспорта. Это дает огромную экономию.

Исключительно большое значение имеет использование топливных отходов, брикетирование угольной пыли, шлаков, приспособление топков для сжигания отходов, установка газогенераторов и перевод стационарных двигателей на газ.

Принцип выполнения необходимых работ своими средствами без посторонней помощи имеет громадное значение в

деле своевременной и всесторонней подготовки к зиме — наиболее ответственному и страдному периоду работы железнодорожного транспорта. Железные дороги накопили в деле подготовки к зиме большой и ценный опыт, который нужно широко использовать. В условиях войны нельзя ждать, пока ассигнуют средства на ремонт помещений и оборудования, пришлют железо, лес, войлок, заготовят лопаты и кирки, подыщут рабочую силу. Подготовка к зиме должна идти за счет собственных средств, без затраты централизованных материалов, необходимых для армии, для обороны, без специальных ассигнований и дополнительной рабочей силы.

Машинисты-луинцы депо Инская Томской железной дороги — Шолкин, Ширяев и Гулюк — своими силами образцово подготовили паровозы к зиме без каких-либо государственных затрат, отремонтировали их, утеплили и создали из старых частей необходимый комплект запасных деталей для бесперебойной работы зимой. Приведя паровоз в образцовое состояние, утеплив все узлы паровоза, подверженные замерзанию, утеплив будку, заготовив с помощью членов своих семей теплую одежду, имея зимний запас необходимых деталей, паровозники не успокаивались на этом, не забывали о подготовке к зимней работе людей. Ряд передовых паровозников передает свой опыт молодым машинистам, помощникам, кочегарам, готовит их к отличному вождению поездов в условиях буранов и метелей.

Такая же подготовка к зиме проводится на станциях и в депо в свободное от основной работы время. На каждой станции, депо, дистанции пути нашлось много работников, взявших на себя перекладку и ремонт печей в станционных зданиях, стрелочных будках, плотничные работы, ремонт старогодних снеговых щитов, вставку зимних рам и стекол, ремонт лопат, кирок и ломов, заготовку метел. Подобные работы производились на всех железных дорогах, на ряде станций, депо, дистанций, и результаты оказались отличными. Опыт подготовки к зиме доказал возможность выполнения всех необходимых работ своими средствами, за счет мобилизации внутренних ресурсов.

Ценный опыт отдельных депо, мастерских и других низовых единиц железнодорожного транспорта по использованию внутренних ресурсов должен быть полностью использован и значительно расширен. Необходимо превратить в законченные производственно-экономические комбинаты целые дороги со всем их мощным производственным аппаратом. От производства запасных частей, инструментов, использования отходов, выполнения работ по подготовке к зиме нужно идти к организации заводского ремон-

та паровозов и вагонов в депо, к созданию дорожных линейных мастерских, широкому производству строительных материалов — кирпича, извести, алебаstra; на ряде дорог можно наладить производство шпал и т. д.

Большое значение может иметь создание собственной продовольственной базы железнодорожников: огородов при предприятиях дороги, небольших хозяйств при столовых, а также более крупных сельскохозяйственных предприятий, совхозов.

Железные дороги имеют полную возможность стать независимыми от снабжения извне и самостоятельно удовлетворять свои потребности в ряде материалов и продуктов, обеспечивая бесперебойность своей работы по выполнению народнохозяйственных и воинских перевозок.

9. ЛУНИНСКИЕ МЕТОДЫ И ЗАДАЧИ РАЦИОНАЛИЗАТОРОВ

Громадное значение для успешности работы железнодорожного транспорта в военных условиях имеет широкое распространение лунинских методов. Н. А. Лунин, машинист первого класса депо Новосибирск, коренным образом усовершенствовал метод эксплуатации паровоза. Метод Лунина обеспечивает значительное увеличение суточного пробега и срока службы паровоза. Тов. Лунин положил начало движению лунинцев и двинул вперед технику железнодорожного дела. Советским правительством Н. А. Лунин удостоен Сталинской премии. Методы, введенные по инициативе т. Лунина, и в мирное время являлись одним из важнейших рычагов повышения производительности труда и культуры в работе транспорта. Лунинцы, овладев в совершенстве не только своей, но и смежными специальностями, осуществляют своими силами ремонт и обслуживание паровоза, заменяя рабочих других специальностей. Зная хорошо свой паровоз, зная его слабые места, производя самостоятельно текущий ремонт, устраняя на ходу неисправности, лунинцы добиваются продления срока службы паровоза, экономии материалов и запасных частей, улучшают эксплуатационные показатели. Внедряя хозрасчет и получая премии за экономию при ремонте, лунинцы повышают материальную заинтересованность бригады в улучшении качества работы.

В военное время лунинские методы стали одним из важнейших оборонных резервов транспорта, сберегая рабочую

силу, топливо, смазку, металл и другие дефицитные материалы, обеспечивая образцовое состояние паровозов, вагонов, механизмов. Лунинские бригады не остаются беспомощными в случае каких-либо неожиданностей во время следования поезда, так как они вооружены умением самостоятельно и быстро устранять повреждения и неисправности в условиях, когда дорог каждый час, каждая минута.

Имеются многочисленные примеры того, как бригады, владея своими профессиями и умея ремонтировать доверенное им оборудование, в условиях прифронтовой полосы сами на месте, на перегоне устраняли повреждения, причиненные вражеским обстрелом, и приводили поезда по назначению.

Высоко оценивая значение лунинских методов, НКПС проводит ряд мероприятий, способствующих распространению лунинских методов. НКПС дал указание командирам железнодорожного транспорта коренным образом улучшить руководство лунинским движением, обеспечив его развитие в первую очередь в паровозном хозяйстве, а затем и в других отраслях железнодорожного транспорта. В ряде депо тысячи машинистов, помощников и кочегаров усердно учатся слесарному делу, овладевают дополнительными специальностями, чтобы стать полноценными лунинцами, работать за двоих и троих, выполнять самостоятельно необходимый ремонт.

В тех депо, где развито лунинское движение, роль комплексных бригад по ремонту паровозов нисколько не снижается. Хорошая комплексная бригада Шумова в депо Москва-Сортировочная Ленинской дороги стала инструктивной бригадой машинистов по ремонту, уходу и сохранению паровозов. Комплексные бригады проводят своими силами восстановление старых запасных частей и деталей, используют отходы, выполняют ряд работ при ремонте без помощи других цехов.

Большое значение имеет инициатива машинистов депо Хабаровск-2 Серенкова, Вожейко и Чугуева. Они организовали кооперирование лунинских бригад трех паровозов для выполнения промывочного ремонта своими силами, без привлечения комплексных бригад, освобожденных, таким образом, для других работ.

В составе паровозных бригад имеются работники, получившие ранее особые квалификации: в одной бригаде — дышловик, в другой — арматурщик и т. д. Кооперирование дает возможность использования таких работников для ремонта всех трех паровозов и позволяет произвести своими средствами все работы, за исключением котельных и ремонта автотормозов. Инициатива хабаровских машинистов, позволившая сократить расходы государственных средств и

вскрыть новые резервы подготовленных рабочих кадров, была поддержана. Условием такого кооперирования бригад является правильный подбор работников, имеющих слесарную подготовку, правильная организация людей.

Лунинское движение захватывает и работников других специальностей. В вагоноремонтных пунктах слесари выполняют и малярные и плотницкие работы. Поездные вагонные мастера изучают функции поездных электромонтеров, путевые обходчики ремонтируют пути без помощи ремонтных бригад, электромеханики службы связи самостоятельно ремонтируют телефонную аппаратуру. Стрелочники ставят свои стрелки на щебень, лунинцы грузовой работы заботятся о сокращении простоя вагонов, помогают транспортным цехам предприятий, лично участвуют в погрузочно-разгрузочных работах.

Железнодорожный транспорт является единым конвейером. Железнодорожники упорно стремятся к улучшению организации движения поездов, ускорению оборота паровозов и вагонов. Для того чтобы достичь слаженности хода этого конвейера, требуется четкость и согласованность работы всех звеньев, всех работников железнодорожного транспорта. В особенности важна согласованная работа во время Отечественной войны, когда необходимо ускорить ход транспортного конвейера.

В военное время иногда минуты, секунды решают успех боя, минуты и секунды могут стоять тысяч человеческих жизней. В военное время, когда промышленность должна давать все больше и больше продукции, все сильнее и сильнее вооружать Красную Армию, каждый час, каждая минута ее работы имеют огромное значение. Поэтому железнодорожный транспорт не только обязан регулярно и безотказно продвигать воинские эшелоны и транспорты к фронту, поезда с углем, сырьем, продовольствием — в промышленные центры, но обязан это делать с наибольшей возможной скоростью. Ускорение движения — задача первостепенной военной важности. Удовлетворительное решение этой задачи зависит от всех служб железнодорожного транспорта и прежде всего от службы движения.

Служба движения реализует работу всех остальных звеньев железнодорожного транспорта. Движенцы должны принять все меры к тому, чтобы вагоны возможно меньше простаивали на станциях, чтобы погрузка и выгрузка производились организованно, четко и в кратчайший срок, чтобы быстро и по графику продвигались поезда на участке, строго соблюдалась регулировочная дисциплина.

Станции должны работать с возможно меньшим парком,

применять скоростные методы обработки поездов — методы Краснова, Кожухаря, Ищенко, Старостина. Основной принцип скоростной работы станций — принцип параллельности операций и максимального их совмещения — должен быть внедрен повсеместно. Сокращение простоев вагонов на станциях имеет огромное эксплуатационное значение, облегчая работу в условиях роста грузопотоков и количества формируемых поездов, облегчая продвижение поездов, ускоряя оборот вагона и увеличивая возможности погрузки. Сокращение простоев очень важно, в особенности для станций, находящихся в сфере возможных нападений с воздуха.

Война привела к значительной концентрации грузопотоков на некоторых магистральных, сильно увеличила переработку вагонов на крупных сортировочных станциях, а кое-где создала и затруднения на подходах к этим станциям. Однако железнодорожники нашли метод преодоления этих трудностей.

Диспетчер-лунинец т. Козлов с целью разгрузки узловых сортировочных станций стал широко применять подформирование поездов на участке. Разборочные составы на промежуточных станциях переделываются в прямые маршруты. Попутные поезда пополняются на тех же станциях за счет отставленных составов. Производится спаривание поездов на участке, умело регулируется подвод поездов к узлам. используется неправильный путь для быстреего пропуска особо важных поездов. Таким образом, узлы разгружаются, так как часть сортировочной работы узлов передается на участок и устраняется опасность задержки поездов на подходах. Вместе с тем всему подформированному на участке вагонопотоку обеспечен свободный проход через узлы в прямых транзитных маршрутах.

Метод т. Козлова дает также значительную экономию, так как вся работа по переформированию на участке производится самими поездными, а не составительскими бригадами. Разгрузка узлов, ускорение движения поездов, выполнение графика увеличивают пропускную способность, обеспечивают более быструю доставку грузов. Вместе с тем упрощается и пропуск порожних составов, выполнение заданий по регулировке вагонными парками, определяющее нормальную насыщенность дорог вагонами в соответствии с государственным планом перевозок.

Максимальная организованность, подлинно воинская дисциплина — важнейшее условие четкой работы транспорта. Командиры движения должны отчетливо сознавать, что перебои в одном каком-либо месте единого железнодорожного конвейера неминуемо сказываются на других местах. на всей

работе сети. Достаточно движенцам на каком-либо отделении или станции проявить недисциплинированность, затормозить движение поездов, чтобы возникли затруднения на всем направлении, произошла бы зашивка ряда узлов и станций, задержался бы поток грузов для фронта и тыла. Командир движения должен неуклонно выполнять приказы высших начальников, укреплять железную воинскую дисциплину и проявлять величайшую требовательность в большом и малом к исполнителям, реализующим приказ, задание, неослабно проверять точность и своевременность выполнения приказа.

В то же время от каждого командира требуется творческая инициатива и сметка, умелое маневрирование всеми средствами транспорта, находящимися в его распоряжении. Командиры движения обязаны с величайшей ответственностью относиться к использованию паровозов, к сокращению их непроизводительных простоев, к улучшению оборота вагонов и более полной их загрузке.

Упорные поиски новых путей повышения производительности труда находят свое выражение в широком потоке изобретательских и рационализаторских предложений, поступающих от железнодорожников.

В депо Ртищево колесный мастер т. Беззубов сконструировал из найденных на месте материалов переносный компактный станок для обработки бандажей после наварки проката. Токарь депо станции Дема т. Жаринов создал портативный пресс для выпрессовки штоков из крейцкопфа. Инспектор-приемщик НКПС т. Корчажкин внес улучшения в клапан Байпаса: клапан открывается автоматически, что исключает аварии, так как вода в цилиндр паровой машины не попадает. Сварщик Бакинской дистанции пути т. Алтухов разработал свой способ изготовления сборных рельсовых крестовин со сварными сердечниками. Работник Карагандинского вагонного участка т. Подгурский предложил прибор для механической погрузки и выгрузки колесных пар, ускоряющий погрузку в восемь раз и значительно ее удешевляющий.

Все эти рационализаторские мероприятия дают очень большую экономию, обеспечивают использование местных материалов и повышение производительности труда. Вместе с тем это рационализаторство свидетельствует о высоком патриотизме и сметке советских людей, которые стремятся в дни Великой отечественной войны проявлять больше инициативы для всемерного развития производства.

Чрезвычайно велики в связи с этим задачи научных работников железнодорожного транспорта. Научные работники должны разработать ряд мероприятий, обеспечивающих

бесперебойность работы прифронтовых и тыловых дорог в условиях военного времени. Задачи научных работников железнодорожного транспорта — разработать мероприятия по быстрейшему восстановлению сооружений, по восстановлению постоянных устройств и организации движения на разрушенных участках железных дорог, по развертыванию местной производственной базы на железнодорожном транспорте и использованию местных ресурсов, по замене ряда дефицитных материалов местными и т. д.

Почетной задачей научных работников является также разработка больших проблем воссоздания железнодорожной сети СССР после окончания войны, ее капитального восстановления и реконструкции.

В ходе капитального восстановления после окончания войны железные дороги вовсе не обязательно надо будет восстанавливать в том виде, в каком они были до войны. Наоборот, восстановительный процесс должен быть использован для того, чтобы по возможности исправить имевшиеся дефекты в структуре сети и ее технической вооруженности. Работы должны будут проводиться с расчетом на то, чтобы устранить имевшую место раньше чересполосицу в техническом вооружении транзитных магистралей, улучшить, где возможно, профиль, выправить и трассу. Не следует воссоздавать существовавшие раньше излишние сооружения на некоторых железных дорогах, не вызывавшиеся ни хозяйственными, ни другими потребностями. Восстановление железнодорожных узлов надо будет осуществлять по наиболее правильным и целесообразным схемам, которые необходимо разработать с целью устранения излишних или нерациональных устройств и т. д.

Характер работ по капитальному восстановлению должен определяться стремлением к возможно более широкому охвату железнодорожных линий восстановительными работами. При установлении технической оснащенности капитально-восстанавливаемых линий надо исходить из того, чтобы обеспечить потребные пропускные способности в кратчайший срок.

Освоение растущих грузопотоков не обязательно должно идти за счет концентрации их на существующих магистральных, дальнейшего повышения весов поездов, внедрения еще более мощных паровозов, чем ФД, и т. д. С другой стороны, увеличение густоты сети, создание дублирующих резервных и обходных линий облегчит загрузку ряда напряженно работающих направлений и узлов и повысит маневренные возможности сети. С этой точки зрения высокая грузонапряженность, высокая загрузка железных дорог имеет и отрицательные стороны, создавая известные препятствия для быстрого уве-

тчения их работы в случае острой нужды. Необходимы значительные государственные резервы по транспорту, которые могут быть обеспечены новым ж.-д. строительством. Следует также учитывать огромную роль нового железнодорожного строительства в деле снижения народнохозяйственных издержек транспортирования и широкого освоения неиспользованных природных ресурсов.

Предстоящие работы по капитальному восстановлению и дальнейшему развитию железнодорожного транспорта огромны. Неисчерпаемы силы нашего народа, ресурсы нашей страны. Нет сомнения, что после победоносного окончания войны вся огромная работа по капитальному восстановлению и развитию транспорта сможет быть осуществлена советским народом под водительством партии Ленина — Сталина в кратчайший исторический срок.

* * *

Политотделы и парторганизации должны изо дня в день, систематически разъяснять трудящимся великие задачи, стоящие перед страной, — раскрывать пути борьбы за хорошую работу транспорта. Партийные организации должны мелко, практически, на деле реализовать ленинско-галинский лозунг «Все для фронта, все для победы».

Задача политотделов и парторганизаций железнодорожного транспорта — направить всю силу партийно-массовой работы на дальнейшее внедрение передовых ленинских методов работы, на повышение культуры и организованности работе транспорта.

Железнодорожники знают, что победа над врагом куется не только на фронте, но и в тылу, что от их энергии, мужества, самоотверженного труда, готовности отдать за родину все силы, а если нужно, то и жизнь — в большой мере зависит успех титанической борьбы советского народа с гитлеровскими полчищами.

Железнодорожники в течение ряда последних лет достигли крупных успехов в работе, накопили богатый опыт, воспитали блестящих мастеров своего дела, новаторов, движущих вперед науку и практику. Железнодорожники получили новое мощное техническое вооружение, в корне изменившее весь тип железнодорожного транспорта.

Железнодорожники обладают всем необходимым для того, чтобы выполнить свой долг, обеспечить все требования, которые предъявляют к транспорту родина, Красная Армия в борьбе за полную победу над жестоким и коварным врагом.

60 коп.

56

П. 53 г.

26

10

08