

3377 бр

В. ОБРАЗЦОВ

**СОВЕТСКИЙ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ  
ТРАНСПОРТ  
В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ  
ВОЙНЕ**



ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО  
НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ОБОРОНЫ  
МОСКВА — 1945

59

Цена 30 коп.

**К ЧИТАТЕЛЯМ**

*Издательство просит присылать  
отзывы на эту брошюру по адресу:  
Москва, Орликов пер., 3.  
Воениздат.*

V.N. Karazin Kharkiv National University



00663861

4



Академик  
В. ОБРАЗЦОВ

СОВЕТСКИЙ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ  
ТРАНСПОРТ  
В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ  
ВОЙНЕ

Военное Издательство  
Народного Комиссариата Обороны  
Москва — 1945

Центральна Наукова  
Бібліотека при ХДУ

Інв. №

3377/2

ПРОВЕРИТЬ  
ЧИСЛО





Для каждого воина Красной Армии ясно, какое огромное значение имела чёткая работа советского железнодорожного транспорта для победы над гитлеровской Германией в Великой отечественной войне 1941—1945 гг. В войнах вообще, а в современной войне в особенности, железнодорожный транспорт служит делу быстрейшей мобилизации армии, бесперебойного питания войск резервами, вооружением, боеприпасами и продовольствием, делу выполнения планов Верховного Главнокомандования по сосредоточению войск для решения оперативных и стратегических задач. Подвоз войск, боевого снаряжения, продовольствия и даже ведение самих боевых операций невозможны без транспорта. Маневренный характер Отечественной войны требовал в соответствии с планами Главного Командования Красной Армии систематической перегруппировки войск. Это возлагало на советский железнодорожный транспорт задачу обеспечения постоянных перевозок вдоль фронта или так называемых рокадных перевозок. Ясно, что без железнодорожного транспорта невозможно было бы организовать столь стремительное маневрирование войск на широком фронте.

В современной войне на передовых линиях фронта подвоз всего необходимого осуществляется в основном автотранспортом. В тылу же основным средством транспортировки являются железные дороги. Чем больше размеры армии и расход боеприпасов, тем больше подвоз, тем более глубоко охватывает железнодорожный транспорт районы страны, чтобы бесперебойно связывать тыл с фронтом.

В древности и в средние века армии обычно снабжались за счёт тех областей, по которым они проходили. До появления пушек всё боевое снаряжение двигалось вместе с армией. Даже во времена Наполеона, когда на Россию наступала неслыханная по размерам для того времени армия, её питание шло за счёт узкой полосы, примерно в 100 километров шириной, от Вильно на Минск, Витебск, Москву.

Современная война ведётся огромными массами людей и техники. Отечественная война по размерам армий, по расходу боеприпасов, по длине фронта, доходившего до 3 тысяч километров, превзошла всё, что до сих пор имело место в истории.

По данным, опубликованным ещё до войны, на армию в 10 дивизий при её наступлении требуется подвозить не менее 40 поездов в сутки. В действительности размеры подвоза оказались гораздо выше.

Отсюда легко представить, как велик был объём перевозок в Отечественной войне, если

учесть, что в наступательных операциях Красной Армии участвовали миллионы бойцов.

Наша страна занимает одну шестую часть суши земного шара — 22 миллиона квадратных километров. Расстояние от её западных до восточных границ составляет более 12 тысяч километров. В СССР проложено более 115 тысяч километров железных дорог, которые связывают центр со всеми жизненно важными районами страны. Великое государственное значение железных дорог в СССР в том, что они связывают воедино всю хозяйственную деятельность республик, областей, районов.

Значение железнодорожного транспорта исключительно велико в нашей стране с её необъятными просторами, где шоссейных дорог мало, а длина подвоза важнейших грузов в среднем составляет от 700 до 1 500—2 000 и более километров.

В период Отечественной войны роль транспорта ещё более возросла. По выражению Ленина, без железных дорог современная война есть пустейшая фраза (Ленин, т. XXII, стр. 291). Ещё Энгельс указывал, что «вооружение, состав, организация, тактика и стратегия зависят прежде всего от достигнутой в данный момент ступени производства и от путей сообщения» (Ф. Энгельс, Избранные военные произведения, т. I, стр. 18, 1941 г.).

Товарищ Сталин назвал СССР великой железнодорожной державой. В этих словах выра-



жено с предельной чёткостью и ясностью огромное значение железнодорожного транспорта в развитии народного хозяйства и укреплении военного могущества Советского государства.

«СССР как государство был бы немислим без первоклассного железнодорожного транспорта», — сказал товарищ Сталин в 1935 г. В докладе 6 ноября 1943 г. Сталин с особой силой подчеркнул значение железнодорожного транспорта в Отечественной войне: «Большую роль в деле помощи фронту сыграл наш транспорт, прежде всего железнодорожный транспорт... Транспорт является, как известно, важнейшим средством связи между тылом и фронтом. Можно производить большое количество вооружения и огнеприпасов, но, если они не доставляются во-время фронту при помощи транспорта, они могут остаться бесполезным грузом для дела фронта».

Это великое государственное значение советского железнодорожного транспорта налагало на него в Отечественной войне огромные задачи. Для снабжения Красной Армии всем необходимым транспорт должен был работать чётко и бесперебойно. Всякое нарушение деятельности транспорта хотя бы в одном его звене могло отразиться на всей работе линии и даже на положении на фронте. Вот почему все работники транспорта в годы Отечественной войны были мобилизованы с оставлением на своих местах, а на железных дорогах



введено военное положение и воинская дисциплина.

Это сыграло исключительную роль в улучшении работы советского железнодорожного транспорта. Большое значение имело также установление персональных званий и новых знаков различия для личного состава. Окрепла дисциплина, более чёткой стала организация всей работы. Дисциплина, организованность и порядок явились важнейшими факторами успешного выполнения огромных задач, стоявших в годы войны перед железнодорожным транспортом.

В период первой мировой войны железнодорожная сеть царской России была плохо приспособлена к активной обороне. В этом можно убедиться хотя бы по расположению железных дорог — русских и немецких — у старой границы (см. черт. 1). Немцы все свои железные дороги, подходящие к границе, вливали в одну так называемую рокадную дорогу, идущую вдоль всей границы. Это позволяло им легко перебрасывать войска по фронту. Железные дороги царской России подходили к границе отдельными ветвями, соединяющимися лишь в 150—200 км от фронта. Прямая перевозка войск вдоль фронта была невозможна.

В начале первой мировой войны в 1914 г. Россия лишилась возможности подвозить уголь из Англии (по Балтийскому морю) и из Польши (Домбровский бассейн). Она сразу потеряла 40% угля. Связь с границей через все пункты,



кроме Владивостока, прекратилась. Мурманская дорога начала строиться только в 1915 г., Архангельская (ныне Северная железная дорога) была узкоколейной, и её переделка на широкую колею была начата только во время войны. Транспортom распоряжались министерство путей сообщения, военное ведомство, а в отдельных случаях, по жалобам промышленников и купцов, и министр финансов, действуя непосредственно через царя. Это вносило большую путаницу в работу. Углепромышленники при систематическом вздорожании цен на уголь придерживали уголь или продавали его на сторону. Топлива на транспорте часто нехватало.

В период первой мировой войны промышленность не в силах была обеспечить транспорт необходимым количеством оборудования и запасными частями. Транспортные средства быстро изнашивались и не восстанавливались. Транспорт разрушался. К концу 1916 г. число больных паровозов достигло 25%. Вагонный парк был малочислен и крайне износился. Катастрофически падала провозная способность железных дорог. Разруха транспорта в царской России способствовала усилению сырьевого и топливного кризисов, упадку сельского хозяйства, острому продовольственному кризису.

После Великой Октябрьской социалистической революции железнодорожный транспорт и организация его работы всегда находились в



центре внимания партии большевиков и советского правительства. В. И. Ленин и товарищ Сталин лично занимались вопросами работы железнодорожного транспорта, определяли характер и направление его развития.

Железные дороги, полученные нами от царской России, имели прежде всего ограниченную длину — не более 58 тысяч километров пути. В годы гражданской войны вдоль этих линий и шла почти вся борьба Красной Армии с интервентами и белогвардейцами. И уже тогда железнодорожный транспорт оказал огромные услуги Красной Армии и Советской стране. Правда, железнодорожный транспорт по своим возможностям был тогда крайне недостаточен для полного удовлетворения нужд войны. В ходе первой мировой войны и гражданской войны состояние нашего железнодорожного транспорта ещё более ухудшилось. Если, например, в 1913 г. на всех железных дорогах ежедневно грузилось 27 тысяч вагонов, то в 1919 г. погрузка упала в среднем до 9 тысяч вагонов в сутки.

После окончания гражданской войны Советское государство провело целый ряд мероприятий, направленных на быстрейшее восстановление и улучшение работы железных дорог. И это дало свои результаты. К 1926 г. грузооборот на железнодорожном транспорте поднялся до довоенного уровня — на транспорте грузили 28 тысяч вагонов в сутки. Однако, не-



смотря на постепенный рост перевозок, железнодорожный транспорт уже в 1930 г. не удовлетворял потребностей страны и являлся узким местом, тормозящим развитие народного хозяйства.

В 1933 г. и особенно в 1935 г. партия большевиков и советское правительство предприняли серьёзные шаги для подъёма работы железнодорожного транспорта и его реконструкции. На транспорт были посланы лучшие партийные силы. Начиная с 1935 г. работа транспорта улучшалась из года в год. К 1937 г. погрузка поднялась до 100 тысяч вагонов в сутки, т. е. в четыре раза превысила погрузку 1913 г.

За этот период в результате успешного выполнения гениального Сталинского плана реконструкции транспорта было построено около 28 тысяч километров новых железнодорожных путей, значительно усилена мощность железных дорог как в пограничных районах, так и внутри страны, главным образом на Урале, в Сибири. Железнодорожный транспорт был оснащён большим количеством мощных паровозов и вагонов, оборудованных автосцепкой и автотормозами. Мощность паровозов против довоенной была увеличена более чем вдвое. Одновременное введение автосцепки и автотормозов дало возможность использовать эту возросшую мощность паровоза для увеличения веса и длины поездов. Автосцепка заменила требовавшую большого количества сцепщиков винтовую

стяжку, а автотормоза дали возможность тормозить поезд из будки машиниста без помощи кондукторов. Был построен и переоборудован целый ряд железнодорожных узлов. Построено свыше 30 сортировочных станций с механизированными и немеханизированными горками. Это позволило сортировать на больших станциях до 5—6 тысяч вагонов в сутки. За годы сталинских пятилеток было сооружено и введено в эксплуатацию большое количество вагоноремонтных пунктов. Значительно сократился простой вагонов в ремонте и увеличилось время их нахождения в движении.

Наконец, впервые у нас в стране была начата электрификация железных дорог. Перед началом войны у нас было уже электрифицировано до 3 тысяч километров пути.

Такого быстрого роста технического оснащения железнодорожного транспорта не знала ни одна страна.

В период наибольшего роста технического оснащения железнодорожного транспорта поднялась и волна стахановско-кривоносовского движения. По примеру передовиков железнодорожного транспорта тт. Кривоноса, Закорко, Краснова, Кожухаря и других новаторов производства армия железнодорожников революционному ломала предельческие нормы и показывала новые пути дальнейшего подъёма работы транспорта. Методы лучших стахановцев транспорта становились достоянием целых кол-

лективов и вошли в технологический процесс работы многих отраслей транспортного хозяйства.

Внедрение передовой техники, передовой организации труда, развитие стахановско-кривосовского движения обеспечили коренной перелом во всей работе железных дорог. В 1937 г. грузооборот на железнодорожном транспорте вырос до 4 с лишним миллионов тонно-километров на километр, т. е. в 4 раза превысил напряжённость работы линий до революции. В этом состояла большая заслуга железнодорожников, во главе которых в 1935 г. стал испытанный руководитель — сталинский нарком тов. Л. М. Каганович.

На железных дорогах были проведены важные организационные мероприятия, способствовавшие дальнейшему росту перевозок и укреплению дисциплины во всей работе железнодорожного транспорта. К ним в первую очередь относятся: введение сквозного, увязанного с деятельностью распорядительных станций, графика движения товарных поездов, разработка планов формирования товарных поездов с учётом фактических и плановых грузопотоков; детальное планирование перевозок (погрузка и выгрузка, оборот вагона и другие измерители работы транспорта).

Внедрение графика движения поездов и планирование перевозок создавали дисциплинированность, устойчивость и чёткость в работе транспорта. Это помогло железнодорожникам



успешно справиться с возложенными на них задачами в мирное время и подготовить транспорт к особо ответственной и напряженной работе в военное время. Тов. Ворошилов на XVII съезде ВКП(б) говорил: «Транспорт — это родной брат Красной армии. Разница между ними та, что наша армия ещё только готовится действовать... а транспорт... уже сейчас действует и действует непрерывно, каждый день, каждый час, каждую минуту».

Испытанная и закалённая в боях армия всегда ценнее и сильнее, чем неопытная армия. Такой именно армией, закалённой на боевой работе, и явились советские железнодорожники к началу Отечественной войны.

Двадцать семь лет работы нашего железнодорожного транспорта при советской власти поставили его во многих отношениях выше заграничного. Так, например, уже в 1937 г. железные дороги СССР перевезли пассажиров в 2,6 раза больше, чем железные дороги США, несмотря на то, что США имели железнодорожную сеть, в 4 раза превышавшую железнодорожную сеть СССР. Напряжённость работы нашего железнодорожного транспорта в 1937 г. составляла 4,2 миллиона тонно-километров на километр, в то время как в США она достигала только 1,6 миллиона тонно-километров на километр, т. е. была в 2,6 раза меньше. Число поездов, находящихся в движении на километр пути, в СССР составляло в 1937 г. 11 тысяч в год, а



в США всего 5 тысяч, т. е. в 2,2 раза меньше. Правда, вес наших поездов был несколько меньшим, чем вес поездов в США. Он составлял примерно 80% веса поездов США, но он превышал в 2 раза вес поездов в Германии. На один паровоз у нас приходилось в год 14 миллионов тонно-километров перевозок, в то время как в США только 12 миллионов тонно-километров. Скорость движения нашего поезда составляла в среднем 19 км/час—выше, чем скорость движения поездов в Англии, на 4 км/час.

Все эти достижения железнодорожного транспорта в СССР явились результатом организованности, дисциплины, культуры в его работе. Советские железнодорожники были готовы к успешному выполнению ответственных задач, вставших перед железнодорожным транспортом во время Отечественной войны советского народа с немецко-фашистскими захватчиками.

Советский Союз не только отмечал достижения, но и никогда не скрывал недостатков в работе железнодорожного транспорта. Эти недостатки неоднократно освещались в нашей печати. Характерно, однако, что за границей воспринимали освещение недостатков транспорта нашей печатью всегда тенденциозно. Обычно сведения о недостатках в работе нашего железнодорожного транспорта приводились в иностранной печати полностью, причём всегда с одним и тем же предвзятым выводом:

«Вот даже сами большевики указывают, что с транспортом у них плохо». И, наоборот, достижениям нашего транспорта почти не верили, считая их преувеличенными. Этот именно ложный взгляд и привёл гитлеровцев к мысли о том, что наш транспорт в период войны с перевозками не справится и что это значительно облегчит им задачу разгрома Красной Армии.

Английский писатель Э. Генри в своей книге «Гитлер против СССР», вышедшей в 1936 г., отмечал, что стратегия германского фашизма в его борьбе с СССР исходила из того, что советский транспорт не справится со своими задачами во время войны. Но далее Генри говорил, что «с тех пор, как в 1935 г. была намечена грандиозная радикальная железнодорожная реформа и советское правительство бросило на этот участок свои лучшие силы, дело пошло совсем по-иному.

...Теперь, — писал Генри, — советская сеть не похожа на ту сеть, какой они представлялась германскому генеральному штабу в 1934 г. и даже в 1935 г., — брешью для ударов по Советскому Союзу; время для этого упущено.

...Нельзя игнорировать того, что, осознав это всё увеличивающееся опоздание, Гитлер в известный момент придёт к отчаянному решению: «Дать старт, не дожидаясь более». На Востоке готовы оказать ему должный приём».

Решающее значение для укрепления обороноспособности страны имело проведенное по ука»

занию товарища Сталина широкое развитие тяжёлой промышленности на Урале, в глубине страны, в полной безопасности от налётов вражеской авиации. За годы сталинских пятилеток были построены Магнитогорский и Кузнецкий металлургические заводы, Челябинский тракторный завод, Нижне-Тагильский металлургический и вагоностроительный заводы, Уральский машиностроительный завод в Свердловске и целый ряд других крупных заводов с соответственной сетью дорог. Расстояние от этих заводов до ближайших границ страны составляет не менее 3 000 километров.

Как известно, это мероприятие спасло нашу основную военную промышленность от воздушных налётов врага, позволило ей работать без затемнения, без тревог. Урал стал кузницей нашей победы.

Партия большевиков ещё до войны предупреждала, что войны в настоящее время не объявляются, а начинаются. Коварный враг, действительно, так и начал войну — вероломным нападением. Мобилизация войск началась у нас одновременно с открытием военных действий, в то время как враг имел уже мощную отобилизованную кадровую армию. Красная Армия на первом этапе войны терпела временные неудачи, она была вынуждена отступать. Железнодорожникам в то тяжёлое время пришлось эвакуировать население, склады, продовольствие и промышленные предприятия при-



фронтовых районов, одновременно подвозя войска и боевое снаряжение на фронт.

Такое положение резко осложнило работу транспорта уже с самого начала войны. С первых дней войны железнодорожному транспорту пришлось с максимальной быстротой подвозить войска, военные грузы к фронту и одновременно увозить раненых, вести громадную работу по эвакуации населения и перебазированию промышленности из районов страны, подвергшихся нападению врага и временно оставляемых нами.

Эвакуация миллионов людей, тысяч предприятий машиностроительной, танковой, авиационной, металлургической, текстильной и других отраслей промышленности, эвакуация продовольствия, материальных ценностей, рельсовых путей и другого железнодорожного имущества на расстояние в 1,5—2 тысячи километров и более — в районы Волги, за Волгу, на Урал и за Урал — была задачей небывало сложной и исключительной по своей грандиозности. Тысячи железнодорожных эшелонов непрерывно двигались с востока на запад и с запада на восток.

Вся эта работа проводилась в тяжёлых условиях воздушных налётов, обязательного затемнения, крайне затруднявших сортировку вагонов и манёвры на станциях. Во многих случаях приходилось изменять обычное направление следования поездов, очищать путь от разбитых вагонов, исправлять разрушения путей.





В начале войны почти все крупнейшие заводы, в том числе и железнодорожные (вагонные, паровозные, ремонтные) перешли на изготовление танков, боеприпасов и вооружения. Многие заводы были эвакуированы. В связи с этим железные дороги не имели уже так называемого централизованного снабжения деталями паровозов, вагонов, инструментами, стрелками, приборами централизации и связи и даже огнеупорным кирпичом для паровозных топок. Дороги перешли на самозаготовку всех этих предметов. Они создали свои кузницы, литейные. Они перешли к ряду заменителей, например к стали и железу вместо меди, к изготовлению штампованных частей. Во многих случаях потребовалось изобретательство для замены остродефицитного сырья и деталей.

Наиболее густая сеть наших железных дорог была сосредоточена на западе (см. схему железных дорог СССР). Там мы имели большинство сильно развитых двупутных линий. С временным отходом Красной Армии к востоку мы постепенно теряли самые сильные наши линии и самую густую железнодорожную сеть. До декабря 1941 г. мы временно потеряли более 25% всех наших железных дорог. Паровозы и вагоны нам удавалось, правда, угонять. Но, попадая в тыл, они загромождали первое время наши станционные пути и затрудняли работу станций.

Временная потеря на первом этапе войны рудных, металлургических и угольных районов

в Кривом Роге, в Донбассе, в Подмоскowie и, наконец, потеря богатых хлебных районов Украины поставила перед железнодорожным транспортом задачу вести всё снабжение Москвы и других промышленных районов и центров хлебом из Сибири, углем и металлом с Урала, Караганды и Кузнецкого бассейна. Это резко увеличило дальность пробега грузов (до 2—3 тысяч километров), замедлило оборот вагонов, а вместе с тем увеличило и расход угля на перевозку.

В дни войны в ряды железнодорожников пришло большое пополнение, главным образом женщин и молодёжи. Громадную роль в подготовке кадров железнодорожников сыграло решение партии и правительства в 1940 г. о создании огромной сети железнодорожных ремесленных училищ и школ ФЗО. За период в полтора года были подготовлены сотни тысяч новых квалифицированных рабочих. Молодёжь, пришедшая на транспорт, с энтузиазмом овладевала железнодорожными профессиями и активно участвовала в борьбе за повышение производительности труда. Значительно увеличилось число женщин-машинистов, стрелочников, инженеров, начальников станций. Многие из них награждены во время войны боевыми орденами.

Большую помощь фронту оказали железнодорожники в исторические дни декабря 1941 г., когда немецкие захватчики были разгромлены

под Москвой, понеся первое поражение в этой войне. В самый тяжёлый момент железнодорожники с небывалой скоростью (800 и более километров в сутки) сумели подвезти к Москве уральские и сибирские дивизии Красной Армии и этим содействовали поражению немецких захватчиков.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР тов. М. И. Калинин в феврале 1942 г. в своей статье «На пути к победе» дал высокую оценку работы железнодорожного транспорта на первом этапе войны.

«Наши железнодорожники проделали гигантскую работу — на тысячи километров с запада на восток они перекинули горы оборудования, материалов, зерна и миллионы спасавшихся от фашистских варваров людей. Страна этого не забудет и высоко ценит работников железнодорожного транспорта за проделанную ими работу. Между прочим, советские железнодорожники утёрли нос некоторым зарубежным «специалистам», предсказывавшим, что наш транспорт не справится со своими задачами в военное время».

Важными факторами успешной работы нашего железнодорожного транспорта в Отечественной войне явились самоотверженность и мужество наших железнодорожников, руководимых партийными организациями, и тот общий для всей страны энтузиазм, который побуждал все мысли, всю энергию и знания направлять



на единственную цель — достижение скорейшей победы над врагом. Творческая инициатива стахановцев-кривоносовцев и командиров была направлена на отыскание новых приёмов работы, на изобретательство, применение заменителей дефицитных материалов и т. д. Большая организаторская работа была проведена центральным штабом транспорта — НКПС под руководством Государственного Комитета Обороны во главе с товарищем Сталиным.

В прифронтовой полосе советские железнодорожники не уступали в своём мужестве воинам Красной Армии. В литературе и газетных статьях того времени приводилось очень много фактов беспримерного героизма советских железнодорожников. Достаточно указать, что погрузка и выгрузка на фронте проходили нередко во время жестоких воздушных налётов, требуя исключительной выдержки и отваги наших машинистов, кондукторов и других работников транспорта.

При разрушении мостов во время нашего временного отступления великий подвиг совершил военный железнодорожник сержант Мирошниченко. Он зажёл шнур для взрыва, но этот шнур случайно потух. И вот в последний момент, когда враги были уже на мосту, Мирошниченко вторично поджёг шнур у самого запала, погибнув при взрыве моста геройской смертью. Ему было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Английский корреспондент, приехавший зимой 1941 г. в Москву из Мурманска, отмечает мужество советских железнодорожников, сопровождающих поезда на открытых платформах под бомбёжкой, при 40—50° мороза. Восстановление железных дорог часто велось даже несколько впереди фронта, например для пропуска бронепоездов. Немало советских железнодорожников участвовало в партизанском движении. Партизан-инженер — начальник депо Орша — Заслонов, которому посмертно присвоено звание Героя Советского Союза, сумел заслужить «доверие» немцев. Он создавал крушения немецких эшелонов, долгое время не вызывая подозрений гестапо.

Но не только вблизи от врага, а и в глубоком тылу наши железнодорожники работали подлинно по-военному, с напряжением всех сил, мужественно перенося трудности, лишения. Известный американский фильм «Битва за Россию» очень ярко и образно показывает, как в ответ на бомбардировку Ленинграда заводы усиливают свою работу. На каждый пушечный залп рабочие отвечали ударной работой на станках. Так же ударно работали и советские железнодорожники.

Трудовой героизм советских железнодорожников выражался в том, что они не считались с нормированным временем работы. Машинисты и диспетчеры сутками находились на своих постах. Свободное время они старались использо-

вать для обучения новых кадров. Когда требовалось выполнить срочное задание, железнодорожникам помогали жены и даже дети, помогали местные жители. Они организовывали бригады по расчистке путей от снега, по ремонту пути, ускорению погрузки и выгрузки.

Следует отметить широко практикующееся сейчас на транспорте совмещение должностей. Очень часто, особенно на малых станциях, рабочий день некоторых железнодорожников не заполняется целиком их основной работой. Между отдельными операциями остаётся свободное время. Теперь разгрузка вагонов на небольших станциях часто производится бригадой из свободных от дежурства железнодорожников и членов их семей, без привлечения специальных грузчиков. Путевые обходчики, объединяясь со своими соседями по участку, берут на себя работы по ремонту пути (смена рельсов, перешивка пути, очистка его ото льда и снега). Этим сокращается потребность в специальных рабочих бригадах. Особый интерес представляет движение так называемых «универсалов», которые осваивают несколько профессий и могут по мере надобности переходить с одной работы на другую. На Сталинградском узле, например, появились стрелочник-весовщик Лосева, слесарь-кузнец-котельщик Данилов, строгальщик-токарь-слесарь Нелобов. В нужных случаях составителя заменяет сцепщик, а дежурного по станции — сигналист.



Ярким проявлением трудового энтузиазма советских железнодорожников была усиленная стахановская и организаторская работа, давшая ряд новых технологических приёмов и предложений. Широкое развитие на железных дорогах получили рационализация и изобретательство как научно-техническая основа стахановского движения. Все усилия славной армии советских железнодорожников были направлены на увеличение объёма перевозок грузов, сокращение сроков их продвижения, повышение пропускной способности железных дорог. Борьба за точное соблюдение графика стала основой работы всех железнодорожников. Движенцы, паровозники, вагонники, путейцы, связисты — работники всех профессий настойчиво ищут и находят пути повышения производительности и качества своего труда. Стахановцы станций путём рационализации и совершенствования технологии работы повышают темпы манёвров по формированию и расформированию поездов. Стахановцы мастерских создают такие приспособления, которые позволяют одновременно обрабатывать несколько деталей. Новые методы работы часто увеличивают производительность труда на транспорте в пять-десять раз.

Среди стахановцев железнодорожного транспорта в первую очередь следует отметить машинистов. Внедряя новые, передовые методы ухода за локомотивами и вождения поездов, они добились значительных результатов в эко-

номии топлива и в ускорении продвижения тяжёловесных составов. Талантливым представителем машинистов-стахановцев является молодой, 25-летний, машинист Лунин, лауреат Сталинской премии. Он явился инициатором расширения объёма ремонта, который производит сама паровозная бригада, возглавил движение лучших людей транспорта за увеличение срока службы основных технических средств железных дорог. В своей книжке «Наш опыт эксплуатации паровозов» Лунин дал детальные указания о том, как сохранить паровоз, экономить топливо и обеспечить бесперебойное движение в самых трудных условиях профиля. Очень многие машинисты, следуя его примеру, стали замечательными стахановцами-лунинцами.

Прежде всего следует отметить резкое улучшение в последние годы техники вождения поездов. Над ней особенно много работали стахановцы-машинисты Лунин, Папавин, Коробков и другие. Улучшилась и эксплуатация паровозов. Это выразилось в резком увеличении безремонтного пробега паровозов, сокращении расхода топлива, увеличении веса поездов, отоплении паровозов любым видом топлива. Искусство использования смесей и совместное использование дров и угля, торфа и угля, угля и изгари, правильное использование угольных смесей — все это явилось новым техническим достижением во время войны.

Очень важным было освоение многими машинистами техники вождения тяжеловесных поездов с использованием для разгона и преодоления коротких подъёмов, «живой» силы или инерции поезда. Простой расчёт показывает, что за счёт предварительного разгона поезд может войти без пара на большой подъём до 1,5 километра длиной. Это позволяет на коротких подъёмах при благоприятных условиях профиля местности удваивать вес поезда. Но для этого требуются: отсутствие препятствий для развития скорости, недопущение остановки на подъёме перед станцией, а иногда безостановочный проход станции (так называемая на транспорте «зелёная улица»). Нужны также чёткость и согласованность в работе между машинистом, диспетчером, дорожным мастером и т. д. Такая чёткая, согласованная работа, направленная на выполнение графика, является большим организационным достижением советских железнодорожников.

Пропуск тяжеловесных поездов не только по большим участкам, но иногда и на отдельных перегонах увеличивал пропускную способность дорог и сокращал потребность в паровозах. В условиях Отечественной войны были ограничены возможности получения дополнительных рельсов, паровозов и вагонов. Роста перевозок можно было достигнуть только за счёт рационализации, без больших затрат. И это достигалось прежде всего повышением пропускной спо-



способности, увеличением веса поездов и ускорением оборота вагонов. Эти три вопроса эксплуатации и требовали применения новых технологических и организационных приёмов.

Для увеличения пропускной способности на транспорте применялись в ряде случаев следующие приёмы, не имевшие места при нормальном движении до войны:

1. Пропуск сдвоенных и спаренных поездов, что в отдельных случаях удваивало провозную способность. При соответственном графике с пропуском сдвоенного поезда на станции без остановки по главному пути это можно было делать даже без увеличения длины путей.

2. Пакетное — обычно непарное — движение, т. е. пропуск двух поездов в одну сторону и одного (порожного — сдвоенного) — в другую.

3. Одностороннее движение между двумя пунктами попеременно то в ту, то в другую сторону. Этот способ был одно время применён для снабжения Ленинграда во время немецкой блокады.

4. Сокращение интервалов скрещения поездов на станциях путём выдачи жезлов, т. е. специальных разрешений, проходящему поезду на дальнейшее следование не против конторы дежурного по станции, как обычно, а у входных стрёлок.

5. Все расширяющееся применение отжимных стрелок, переводимых из одного положения в другое без стрелочников, ребордами колёс самого поезда.

6. Укладка второго пути не на всём участке, а на отдельных, так называемых лимитирующих, перегонах, т. е. перегонах, ограничивающих пропускную способность всего участка.

7. Применение разъездов так называемого американского типа и целый ряд других более мелких мероприятий.

Очень многие из этих приёмов получили особое развитие на прифронтовых участках.

Ускорение оборота вагонов и паровозов требует сокращения всех и всяческих задержек подвижного состава. Для достижения этого необходимо прежде всего:

- 1) ускорение хода поездов по перегонам;
- 2) сокращение простоев поездов на промежуточных станциях путём выноса жезловых аппаратов на входные посты, введения блокировки, сокращения потребного времени на набор воды;
- 3) сокращение простоя вагонов в ремонте, на погрузке и выгрузке (это вызвало широкое развитие безотцепочного ремонта и безотцепочных грузовых операций);
- 4) сокращение простоя вагонов на распределительных станциях. Оно достигается целым рядом мероприятий, предложенных нашими лучшими стахановцами: например, особыми приёмами формирования составов и сортировки вагонов, маршрутизацией перевозок, в том числе ступенчатой по методу Героя Социалистического Труда Осипова, правильно организованной информацией о подходе поездов.

Все эти методы и мероприятия, во многих случаях зародившиеся ещё до войны на транспорте, получили широкое распространение во время войны.

Наконец, особо большая работа была проделана по установлению единого технологического процесса работы станций и подъездных путей, т. е. по созданию согласованного графика и метода подачи и погрузки железнодорожных вагонов на путях промышленных предприятий, где производится 80% всей грузовой работы транспорта. Единый технологический процесс резко сокращает простои вагонов под грузовыми техническими операциями на станциях погрузки и выгрузки и на подъездных путях, составляющими до 20% времени общего оборота вагонов.

Большое значение имели мероприятия по умелому использованию станционных путей при недостаточном их количестве. Так, например, пользуясь тем, что поезда из гондол и хоппелов гораздо короче, чем из двухосных вагонов, стахановцы при затруднениях ставят по два поезда на один путь, используют также свободные участки путей для установки трёх поездов на двух путях. Это даёт возможность пропустить через станцию определённое дополнительное количество поездов.

В период Отечественной войны все эти приёмы, основанные на догадливости и сметке, требующейся от каждого хорошего станцион-



ного работника, созданы и широко используются на наших дорогах.

Огромная практическая и научная работа проведена в годы войны на транспорте по созданию заменителей. Как было сказано выше, уже с начала войны все крупные заводы, строящие паровозы и вагоны, прокатывающие рельсы, производящие капитальный ремонт и заготовку деталей для подвижного состава, стрелок, приборов централизации и блокировки, перешли на оборонную работу, а частично были разрушены врагом. Железнодорожники занялись изготовлением этих деталей на местах, а одновременно и заменой дефицитных материалов (меди, олова, бронзы, кожи и т. д.) менее дефицитными.

Большую помощь оказало распоряжение, которое НКПС дал всем дорогам в 1941 г., о немедленном строительстве собственных кузниц на предприятиях и литейных при депо. Это значительно облегчило дорогам организацию собственного производства деталей. Большинство дорог, таким образом, отказавшись от централизованного снабжения, перешло на самозаготовку. Медь и бронза во многих случаях были заменены сталью. Широкое применение получили сварка и штамповка. Усилилось использование отходов; на их базе созданы даже отдельные предприятия, например свечное в Тбилиси. Для замены «Сюзальской пряжи» (до войны привозившейся из-за границы) для очистки пара от масла в паровозах с конденсацией пара были

применены растения — люфа и сорняк «куга». Найдены заменители олифы из сорняка «жебрея». Найдены ряд красящих глин для изготовления красок. Открыты новые залежи огнеупорных глин. Началось применение талькового камня вместо огнеупора и т. д.

Большая работа проведена ЦНИИ НКПС (Центральный научно-исследовательский институт НКПС) по дальнейшему совершенствованию средств связи, по изысканию способов усиления пропускной способности дорог. Много потрудились над улучшением работы транспорта академики Комаров, Бардин, Гудцов, Патон и другие.

Летом 1942 г. немцы и их союзники, воспользовавшись отсутствием второго фронта в Европе, бросили против советских армий все свои свободные резервы и, нацелив их на одном юго-западном направлении, создали здесь большой перевес сил и добились значительного тактического успеха. Отбитые нами Ростов и Лозовая были вновь оккупированы немцами, постепенно захватившими за лето Донбасс, всю Украину, дошедшими до Воронежа, Майкопа, почти до Владикавказа и позднее до Сталинграда.

Мы временно потеряли еще 25% железных дорог и остались лишь с несколькими железнодорожными линиями, соединяющими Заволжье, Урал и Сибирь с остальной европейской частью страны.

Положение наших железных дорог было тяжёлое. Подвоз угля, металла, боеприпасов, продовольствия ещё более осложнился. Подойдя к

Волге, немцы производили воздушные налёты уже на Горький и Саратов. Особенно тяжёлым было положение на наших магистралях, идущих с севера на юг. Здесь нехватало пропускной способности. Потребовалось срочно усилить существующие и построить целый ряд новых линий. Была достроена угольная Северо-Печорская магистраль до Воркуты. Была усилена мощность линии Карталы — Караганда для улучшения снабжения углем южных районов. Наконец, была построена особенно важная линия вдоль Волги: Свияжск — Сызрань — Саратов — Камышин — Сталинград, соединившая 5 поперечных дорог со Сталинградом и давшая возможность быстрее пропустить к нему войска и боеприпасы.

Немцы отрезали Кавказ от СССР, и потому пришлось резко усилить водную связь из Баку через Каспийское море в Красноводск. Сюда водой направлялась вся нефть. Водой же, а частью даже вплавь, были переправлены и нефтяные цистерны.

1942 год был одновременно и наиболее напряжённым и наиболее успешным годом работы советских железнодорожников. Мы достигли огромных успехов в экономии угля, в подъёме провозной способности, в ускорении оборота вагонов и паровозов.

«И если несмотря на трудности военного времени и недостаток топлива нам всё же удалось снабжать фронт всем необходимым, то в этом надо признать прежде всего заслугу наших транс-



портных рабочих и служащих» (из доклада тов. Сталина 6 ноября 1943 г.).

Особенно много в период Отечественной войны было сделано нашими машинистами в борьбе за экономию топлива.

Среди всех железнодорожников широко развернулось соревнование за экономию топлива. Эта задача требовала прежде всего заботливого ухода за паровозом, правильного сжигания топлива, правильного смешения отдельных его сортов. Известно, что железнодорожный транспорт потребляет 25% всего угля, добываемого в стране. Поэтому сбережение даже 1% топлива дает огромный экономический эффект. Многие машинисты, применяя опыт Лунина, добились большой экономии угля.

На Томской дороге зародилось движение так называемых двадцатитонников, т. е. машинистов, экономящих не менее 20 тонн угля в месяц. К началу зимы на железных дорогах началось новое движение по заготовке зимнего запаса топлива путём экономии его летом.

Важным источником экономии топлива является использование шлакового отсева, т. е. не-сгоревшего угля, находящегося в отбросах паровозного шлака. Правильная организация процесса сжигания топлива позволила использовать местные низкосортные и тощие угли, перейти на подмосковный уголь, приступить к брикетированию (уплотнению) мелкого угля и изгари. В северных районах железнодорожники для отопления

паровозов использовали дрова, торф, а на юге даже камышевые брикеты. Было проделано много опытов, и притом удачных, в переводе паровозов на любой вид топлива — на дрова, брикеты из соломы, шлаковые отсеvy, сланцы, торф и т. д. Были созданы методы смешанного топлива, например дрова и уголь. Лучшие машинисты создали специальные стахановские и лунинские школы, где обучали молодых паровозников правильному отоплению паровозов, рассказывали о своём опыте в печати.

За рубежом машинисты водили поезда в дни войны преимущественно на высококалорийных углях, зольность которых, как правило, не превышала 3—5 процентов. Немцы не смогли даже ездить на донецких углях. Они вынуждены были ввозить на оккупированную территорию домбровские и силезские угли. А наши машинисты, овладев мастерством отопления паровозов, успешно водили и водят поезда на углях 30—35-процентной зольности. Причём водят их на большом клапане, с высокой технической скоростью и добиваются при этом экономии топлива.

Скорость продвижения товарных поездов зависит не только от машинистов, но и от организации движения, от сигналистов, дежурных по станциям, диспетчеров. Ведя тяжёлый поезд, машинист должен быть уверен, что его не задержат в пути остановкой на подъёме, при входе на станцию, не уменьшат скорость на от-

дельных участках из-за плохого состояния пути.

Большое значение для ускоренного продвижения поездов имеет так называемая «зелёная улица», т. е. безостановочный пропуск составов в одном направлении. По «зелёной улице» пускались в годы Отечественной войны прежде всего срочные поезда с войсками, боеприпасами, а иногда при острой необходимости также и поезда с топливом, с продовольствием.

Во время войны ещё шире стал применяться безотцепочный ремонт вагонов. На междупутьях устраиваются специальные стеллажи, на которых укладываются запасные части, домкраты, ремонтные инструменты. Подготавливаются также кузнечный горн, сварочные аппараты. Это позволяет быстро произвести ремонт в стоящем поезде. В отдельных случаях удавалось даже без отцепки вагона от состава быстро сменять в нём колёсную пару. Безотцепочный ремонт вагонов способствует ускорению их оборота (время следования от одной погрузки до другой, включая сюда все операции по погрузке, формированию груженных вагонов в состав, продвижение его к месту выгрузки, расформирование состава, подачу вагонов к месту разгрузки, разгрузку и следование порожних вагонов вновь к месту их загрузки — до начала этой операции). А известно, что чем быстрее оборачиваются вагоны, тем выше погрузочные возможности транспорта. На оборот вагонов влияют также стоянки составов в ожи-



дании паровозов, в ожидании обработки на станциях, под погрузкой и выгрузкой, простои на подъездных путях.

Одним из приёмов сокращения переработки составов в пути (а эта переработка намного задерживает продвижение вагонов и замедляет, следовательно, их оборот) является организация маршрутов с мест погрузки. С этой целью погрузка планируется так, чтобы в один пункт сразу загружалось столько вагонов, сколько необходимо на целый состав. Тогда этот состав проследует до пункта разгрузки без всякой задержки для переработки в пути. В организации таких маршрутов большая роль принадлежит отправителю: он должен накопить в один адрес столько груза, сколько нужно для загрузки целого состава. Поэтому и маршруты такие называются отправительскими.

Если целый поезд в одно назначение загрузить на той или иной станции почему-либо не представляется возможности, то в это назначение загружают группами вагоны на нескольких соседних станциях. Собранные затем вместе эти группы образуют прямой маршрут. Такие маршруты, предложенные впервые Героем Социалистического Труда Осиповым, называются ступенчатыми. И отправительская и ступенчатая маршрутизация способствует резкому ускорению оборота вагонов.

С той же целью ускорения оборота вагонов по инициативе стахановцев на малых станциях

широко развились безотцепочные погрузка и выгрузка. Поезд подается непосредственно к соответствующему пакгаузу или площадке, и грузовые операции производятся за время стоянки поезда по графику. Погрузка и выгрузка, занимающие на транспорте много времени, в немалой мере зависят от количества грузчиков, числа подвод и автомобилей. Большое значение приобрела поэтому усиленная механизация погрузочно-выгрузочных операций и лучшая организация их.

Особенное значение получила в дни войны умелая борьба с заторами движения. Зависимость густоты движения поездов на том или ином направлении от хода и характера боевых операций на фронте приводила к необходимости в соответствии с планами Верховного Командования усиливать подвоз войск и снаряжения то к одному, то к другому пункту. Для этого приходилось задерживать некоторые, менее срочные поезда на станциях вдали от фронта. Эти задержки создавали заторы в движении. Особенно тяжелы такие заторы были зимой, когда расходуется больше топлива, а застывающая в буксах во время стоянки смазка увеличивает сопротивление движению вагонов, и паровоз с трудом трогает их с места при отправлении. Борьба с заторами потребовала особо умелой организации движения.

Резко усилилась в годы войны научная работа и помощь научных работников железнодорож-

ному транспорту. В неё включились работники научно-исследовательских институтов, вузов, академии.

В период Отечественной войны были выданы Сталинские премии за 1941 и за 1942 гг. Среди работ, удостоенных Сталинских премий, нужно отметить связанную с железнодорожным транспортом работу бывшего президента Академии Наук академика Комарова по мобилизации ресурсов Урала на нужды войны, получившую премию 1-й степени.

В числе лауреатов только за два года войны насчитывается 17 железнодорожников. В их числе академики Патон, Передерий, Сыромятников, Образцов, профессора Веденисов, Сокович, машинист-стахановец Лунин, инженер по водоснабжению Рожновский и другие ученые и изобретатели. Многие тысячи железнодорожников награждены в дни войны орденами и медалями, а 127 человек удостоены звания Героев Социалистического Труда.

Широко применяются на транспорте дерево и деревянные конструкции. За последнее время разработана рецептура ряда жидкостей, которые при пропитке ими дерева придают огнестойкость; найдено также несколько специальных клеев, позволяющих прочно склеивать тонкие фанерные листы. Благодаря очень сильному сжатию дерево получает больший удельный вес и большую прочность. Академик Передерий и член-корреспондент Академии Наук Стрелецкий раз-



работали новые типы деревянных и металлических мостов. Большое развитие на транспорте получила электросварка, значительно облегчившая строительство мостов. Раньше все части мостов соединялись заклепками. Эта работа была трудоёмкой и требовала квалифицированных клепальщиков. Применение сварки позволило отказаться от клёпки.

Особо длительные задержки вагонов на стыке железнодорожного и промышленного транспорта привлекли внимание железнодорожников и учёных. Был разработан так называемый единый технологический процесс, т. е. работа железнодорожного и промышленного транспорта по единому совместному плану и графику.

Идея единого технологического процесса состоит в том, что железные дороги и предприятия совместно разрабатывают и осуществляют график обработки вагонов, стремясь организовать проведение ряда грузовых и технических операций параллельно, в одно и то же время. Этим значительно уменьшаются простои вагонов на станциях и примыкающих к ним подъездных путях. В период войны единый технологический процесс обработки вагонов получил большое распространение. В ряде случаев он позволил вдвое сократить общее время простоя вагонов под погрузкой и выгрузкой. Особенно больших результатов в этом отношении достигли на таких станциях, как Смычка, Усяты, Уралмашзавод и другие. В настоящее время

этот приём всё более и более расширяется и углубляется, приводя всё к большему ускорению оборота вагонов.

\* \* \*

Советские железнодорожники с исключительным героизмом работают над возрождением железнодорожного транспорта на освобожденной от врага земле. Железнодорожные войска восстанавливают разрушенные дороги, станции, водоснабжение, связь, строят новые мосты и переправы. Эта работа в годы Отечественной войны производилась в чрезвычайно трудных условиях.

Для проведения этой работы заранее было создано большое количество восстановительных поездов и восстановительных организаций. Заготавливались и подвозились к фронтовым дорогам материалы и оборудование, мостовые фермы, деревянные конструкции. Была подготовлена малая механизация для производства восстановительных работ. Это позволило быстро восстанавливать железные дороги за победоносно наступающей Красной Армией.

Враг, отступая, старался максимально разрушить железные дороги, зная, какое значение имеет на войне задержка продвижения войск и боеприпасов. Все мосты, депо, железнодорожные здания и водоснабжение взрывались. Рельсы подрывались в трех местах — на стыках и по середине, либо путь разрушался специальными приспособлениями. Рельсы срывались со шпал и

скручивались в кольцо. Приходилось выпрямлять скрученные рельсы, обрезать подорванные концы их, сверлить новые отверстия для соединения рельсов в стыках, заготавливать новые наклад- ки в двойном количестве, так как рельсы ук- ладывались не целые, а половинной длины. Надо было скреплять специальными планками шпалы, заново укладывать стрелки и крестовины и пе- решивать железные дороги с заграничной колеи на нашу. Наконец, надо было строить и восста- навливать мосты, исправлять и прокладывать вновь водоснабжение.

Эта работа требовала не только напряжения, но и большой изобретательности. Были сконст- руированы новые приборы для быстрого обре- зания концов, для пробивки отверстий в рель- сах. Одним бойцом был предложен простой и удобный способ пробивки отверстий для болтов в шейке рельса при помощи простреливания из специального пистолета. В последнее время нача- ли применять сварку рельсов из кусков, что умень- шает необходимое количество накладок и болтов.

Вот что писали во время Отечественной вой- ны железнодорожники из района Южного фрон- та: «Командование фронта поставило перед нами задачу — не отрываться от своих частей. Эта задача с честью выполняется железнодорож- ными войсками. Восстановительные работы идут под артиллерийским и миномётным огнём. Бойцы- железнодорожники извлекают мины, восстанавливают разрушенное врагом железнодорожное



полотно и верхнее строение пути, перешивают рельсы и пропускают поезда, питающие фронт боеприпасами и всем необходимым.

Если взглянуть на штабную карту, она без слов расскажет о боевых действиях доблестных частей железнодорожных войск. «Зелёная линия» — движение поездов. Фронт и наступающие войска не должны иметь недостатка ни в чём. По только что сшитой нитке путей идут беспрерывно поезда с боеприпасами, оружием и продовольствием. Вся дальнейшая работа по восстановлению, креплению пути и доведению его до установленных технических нормативов производится в промежутки между проследованием поездов».

Большую помощь железнодорожным войскам оказывало местное население, а также путейцы, строители и другие железнодорожные рабочие. Они производили расчистку путей от обломков, перешивку путей, обрубали рельсы, заготавливали и подносили необходимые материалы. Пережив неслыханные издевательства и пытки под ярмом немецких захватчиков, люди с радостью трудились, помогая налаживать транспорт.

Неотрывно следуя за частями Красной Армии, громившей ненавистных захватчиков, советские железнодорожники быстро восстанавливали пути, мосты, станции. Всего за период от начала восстановительных работ к июлю 1944 г. было введено в строй более 35 тысяч километров главных железнодорожных линий, свыше 2,5 ты-

сячи станций и разъездов, более 5,5 тысячи мостов и труб, восстановлено 33 тысячи километров столбовой линии связи и 250 тысяч километров связи, сотни паровозных и вагонных депо и т. д.

Всего с начала войны железнодорожные войска восстановили на освобождённой советской территории почти 51 тысячу километров железнодорожных путей. Более 22 тысяч километров железных дорог восстановлено за рубежом нашей страны. А со станционными путями, пущенными в эксплуатацию, восстановлено 94 тысячи километров. За годы войны восстановлено 185 километров мостов, из них — 34,5 километра за границей.

Захват большого количества трофейного подвижного состава поставил перед железнодорожниками новую задачу — перевод заграничных вагонов и паровозов на отечественную колею. Она с успехом выполняется железнодорожниками. Наши поезда ходят в Варшаву и в Берлин.

С переходом наших границ и вступлением в Германию, Польшу, Венгрию восстановление железнодорожных линий осложнилось наличием двух колеё — европейской и русской. Перешить всю колею на русскую не только трудно, но это задержало бы продвижение грузов и затруднило бы использование трофейных вагонов.

Советский железнодорожный транспорт работал в годы Отечественной войны на двух колеях, что, конечно, вызывало дополнительную перегрузку грузов на стыках западной и отече-

ственной колеи. Но зато не требовалась работа по перешивке путей и использовались трофейные паровозы и вагоны.

В ходе Отечественной войны работа железнодорожного транспорта становилась все более напряжённой. Длина пробега вагонов между пунктами погрузки и выгрузки все более вырастала. Вырос также и размер потребных перевозок для снабжения восстанавливаемых районов, притом не только советских, а, например, польских (помощь по снабжению польского населения и по восстановлению Варшавы). К этому прибавились ещё огромные обратные перевозки: освобожденных из немецкого плена советских людей; возврат имущества народов СССР, найденного нами в Румынии, Венгрии, Германии; вывоз трофейных грузов и т. п. Потребовалось ещё больше уделить внимания ускорению оборота вагонов, сокращению их простоев на станциях.

В этой работе отличилось много новых изобретателей и рационализаторов, родилось много новых, передовых методов труда. Тульский машинист Коробков разработал новые методы отопления паровоза низкими сортами угля (в частности подмосковным), дающие возможность улучшить использование мощности паровоза. Составитель Катаев разработал новые методы формирования поездов в зимнее время и т. д.

Все это открыло новые возможности для ускорения движения поездов, увеличения объёма перевозок тем же количеством подвижного состава,



Временное восстановление железнодорожных путей, требовавшееся для обеспечения перевозок Красной Армии и нужд народного хозяйства, конечно, не является ещё полным восстановлением. Война также показала, что целый ряд довоенных типов станций не пригоден для работы в дальнейшем и нуждается в реконструкции. Изменилась эксплуатация линий, изменились оборонные требования к железным дорогам. Многие из старых узлов уже до войны предполагалось реконструировать. Некоторые из них затрудняли рост городов и т. д. Было бы странным поэтому восстанавливать такие узлы в том виде, какой они имели до войны, чтобы вскоре их ломать.

Создан Правительственный Архитектурный Комитет по восстановлению и реконструкции городов. Намечена новая планировка Сталинграда, Ростова, Риги, Харькова, Курска и других городов. Это меняет расположение и железнодорожных узлов, подходы железнодорожных линий. Возможность авиационных налётов заставляет отказаться от удобного при прежних условиях сосредоточенного размещения депо, мастерских, вагоноремонтных пунктов, механизированных горок, централизованных постов, воинских платформ и других технических устройств. Опыт современной войны учит, что в настоящее время требуется максимальная рассредоточенность всех этих пунктов, дублирование депо и устройств и т. п.

Самое расположение сети дорог должно допу-

скасть максимальную маневренность, переброску поездов по параллельным линиям и т. д.

Электрификация движения, до войны возбуждавшая сомнение среди военных кругов всего мира, боявшихся разрушения электростанций, оказалась, наоборот, весьма необходимой. Об этом свидетельствует опыт работы электрифицированных дорог в Англии и у нас (северный участок Мурманской дороги и подмосковные участки). Возможность установить подвижную электростанцию из 3—5 вагонов совершенно устраняет опасность нарушения движения на линии. В то же время электрические дороги дают почти 50% экономии топлива, позволяют использовать на электростанциях низкосортные угли (например подмосковные), надежнее в зимней эксплуатации, освобождают города от дыма и т. д. Вот почему электрифицированные железные дороги получают ещё большее распространение.

Сильное развитие авиации и автотранспорта в мирное время переведёт ряд пассажирских и грузовых потоков на эти виды транспорта вследствие большей скорости движения.

Это побуждает и железные дороги увеличить скорость движения, что особенно важно при огромных пространствах СССР.

Восстановление международных связей создаст новые направления движения к черноморским, балтийским и дальневосточным портам и в Среднюю Азию. Великое будущее имеет Северный морской путь.

Перед нами стоят задачи грандиозного развития транспорта всех видов, особенно автотранспорта. Надо будет создать глубоководные речные каналы: Двина — Волга, Двина — Днепр, Волга — Дон, Кама — Печора, Кама — Обь и т. д. Они свяжут между собой пять морей. Все это, изменяя грузопотоки, потребует и большого развития железнодорожной сети, примерно на 75—80% больше против существующей. Особенно сильное развитие железнодорожного транспорта потребуется за Волгой и за Уралом, в восточной части нашей страны.

Развивая сеть, увеличивая количество подвижного состава, мы, естественно, продолжим и доведём до конца реконструкцию транспорта, задержанную войной. Мы перейдём к ещё более мощным рельсам и паровозам, к ещё большей скорости движения и к большим составам из большегрузных вагонов. Мы дадим ещё большую загрузку нашим линиям. Грузооборот будет расти примерно в полтора раза быстрее, чем сейчас. Наша автомобильная сеть снимет с железных дорог короткопробежные перевозки, но одновременно даст большой приток грузов из глубинных пунктов, пока не имеющих ещё хороших транспортных связей.

Над всеми вопросами реконструкции и развития сети, над разработкой новых конструкций и материалов, над вопросами планировки станций и узлов уже работает техническая инженерная мысль всех железнодорожников, всех её



научных работников как в центре, так и в филиалах Академии Наук СССР во всех союзных республиках.

В известном произведении украинского писателя Корнейчука американский миллионер Перкинс, приехавший в СССР для изучения страны, говорит: «Слабое место советского народа заключается в том, что он сам ещё не постиг того, что он сделал и что он может сделать... Так было и с нами...»

Отечественная война показала всему миру, что сделали и что могут сделать советский народ и его Красная Армия. «Советский железнодорожный транспорт выдержал нагрузку, с которой едва ли справился бы транспорт другой страны» (И. Сталин. Доклад 6 ноября 1944 г.).

Мы, железнодорожники, гордимся тем, что называемся «родным братом Красной Армии». Мы с честью несём это имя. Наша работа получила высокую оценку великого полководца Верховного Главнокомандующего Генералиссимуса Советского Союза И. В. Сталина, отметившего большое значение работы железнодорожного транспорта для нашей победы над Германией в Великой отечественной войне 1941—1945 гг.

---

Редактор *Кавер Я. М.*

Тех. редактор *Еремеева Е. Н.*

Корректор *Евграфова В. И.*

---

Г800749. Подписано к печати 7.8.45.

Объем 1½ п. л.+1 вкл.

Уч.-авт. л. 1,97.

Зак. № 630.

---

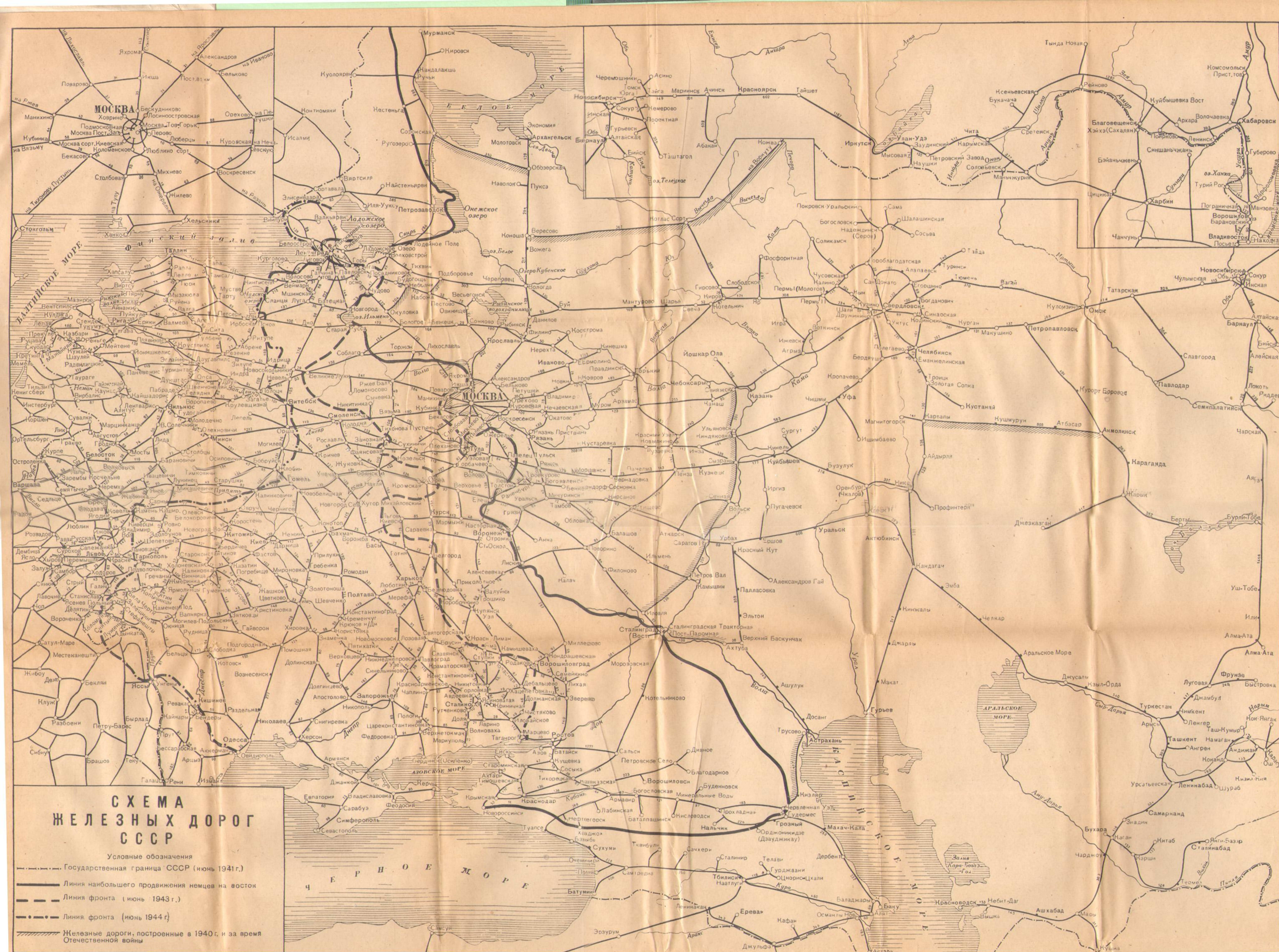
1-я типография Управления Воениздата НКО  
имени О. К. Тимошенко

Библиотека при ХАУ

Инв. №

3377/186





# СХЕМА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СССР

- Условные обозначения
- Государственная граница СССР (июнь 1941 г.)
  - Линия наибольшего продвижения немцев на восток
  - Линия фронта (июнь 1943 г.)
  - Линия фронта (июнь 1944 г.)
  - Железные дороги, построенные в 1940 г. и за время Отечественной войны



Центральна Наукова  
Бібліотека при ХДУ

Інв. №

3377/ф.



