

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсоста жел. дор. им. Л. М. Кагановича

№88-89(7362-83) Четверг, 29 июля 1943 г. Год издания 30 и цена 16 коп.

Военному Совету Северного флота ГОЛОВКО НИКОЛАЕВУ

Поздравляю командиров и краснофлотцев с десятой годовщиной Северного флота и желаю новых успехов в борьбе с немецкими захватчиками.
И. СТАЛИН.

К ВСЕСОЮЗНОМУ ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

(В помощь агитатору и пропагандисту)

Всесоюзный день железнодорожного транспорта в нынешнем году отмечается в решающий период великой Отечественной войны советского народа против немецко-фашистских захватчиков.

Более двух лет народы Советского Союза ведут смертельную борьбу против озверевших гитлеровских полчищ, подло и вероломно напавших на нашу родину. В этой борьбе советский народ и его Красная Армия показали небывалую выдержку и стойкость, мужество и самоотверженность, героически отстаивая честь, свободу и независимость своей родины. Вместе со всеми трудящимися нашей страны величайший патриотизм проявляют работники железных дорог, помогая доблестной Красной Армии громить немецко-фашистские орды.

Как известно, Всесоюзный день железнодорожного транспорта — традиционный праздник железнодорожников и всего советского народа — установлен в ознаменование приема железнодорожников в Кремле товарищем Сталиным, руководителями партии и правительства 30 июля 1935 года. В своем историческом выступлении на этом приеме товарищ Сталин о гениальной прозорливостью определил решающее значение транспорта для развития и укрепления такого огромного по размерам своей территории государства, как наше, назвав Советский Союз великой железнодорожной державой. «СССР, как государство, — указал товарищ Сталин, — был бы немислим без нервокласного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР». А чтобы реализовать решающую и всеобъемлющую роль железнодорожного транспорта, говорил далее товарищ Сталин, «требуется прежде всего слаженность всех частей и их работа в строго определенном порядке. Это и есть то, что называется дисциплиной на транспорте».

Прям железнодорожников товарищем Сталиным явился ярчайшим проявлением заботы партии, правительства и лично товарища Сталина о подеме транспорта до уровня требований растущей социалистической экономики. Ко дню приема в Кремле транспорт имел уже известные успехи в своей работе. С 56 тысяч вагонов в феврале 1935 г. среднесуточная погрузка поднялась до 73 тысяч в июле. Это, как отметил товарищ Сталин, немало с точки зрения продвижения транспорта вперед, но этого еще недостаточно с точки зрения потребностей страны.

В день железнодорожного транспорта железнодорожники подводят итоги борьбы за выполнение указаний товарища Сталина. В этот день они мобилизуют свои силы для дальнейшего подема всей работы железных дорог, для повышения дисциплины и организованности для образцового выполнения государственных заданий по перевозкам.

Со дня исторического приема товарищем Сталиным работников железнодорожного транспорта в Кремле прошло восемь лет. За эти годы железнодорожный транспорт Советского Союза прошел огромный путь борьбы и побед. Благодаря повседневному вниманию, непрестанной заботе партии и правительства, лично товарища Сталина, железнодорожный транспорт, быстро преодолев отставание, превратился в передовую отрасль народного хозяйства и стал могучим фактором укрепления военно-экономической мощи советского государства.

За годы сталинских пятилеток партия и правительство проделали огромную работу по реконструкции железных дорог, вооружили транспорт передовой современной техникой. Были построены тысячи километров новых линий и вторых путей, реконструированы тысячи километров старого пути. Социалистическая индустрия дала транспорту огромное количество новых мощных паровозов — ФД, ИС, такое замечательное творение советского локомотивостроения, как паровоз с конденсацией пара. Вагонный парк пополнился десятками тысяч большегрузных и специализированных вагонов. Создана мощная индустриальная база для ремонта подвижного состава — за один только 1936 год построено 216 вагоноремонтных пунктов, по существу, заводов, способных производить все виды ремонта. Все товарные вагоны были оборудованы автоматическими тормозами. Путевое хозяйство также получило мощную материально-техническую базу — машинно-путевые станции, оснащенные усовершенствованными механизмами, балластерами, путеукладчиками. Железнодорожная сеть обогатилась большим количеством механизированных горок, давших возможность ускорить обработку и формирование составов, ускорить продвижение поездов.

За годы сталинских пятилеток проведены крупнейшие организационно-технические мероприятия, способствующие укреплению железных дорог нашей страны, повышению перевозочных способностей транспорта. Установлены Правила технической эксплуатации, внедрены единые планы формирования, графики движения общесоюзных поездов.

За годы сталинских пятилеток выросли и закалялись замечательные кадры работников транспорта, до конца преданные советской родине, делу Ленина — Сталина. С огромной силой развернулось на железнодорожном транспорте стахановско-кривоносовское движение. В массовом социалистическом соревновании рождались и получили широкое распространение передовые методы организации труда и технологичного производства. На смену старым, изжившим себя нормам установлены новые, социалистические нормы, которые способствуют росту производительности труда, росту количественных и качественных показателей работы железнодорожного транспорта.

Меры, принятые партией и правительством, обеспечили подем железнодорожного транспорта, что нашло свое яркое выражение в непрерывном росте погрузки и грузооборота. К началу Отечественной войны погрузка на железных дорогах, по сравнению с 1913 годом, выросла в 4,5 раза, грузооборот — в 6 раз, средний вес грузовых поездов — в 2,25 раза, техническая и участковая скорости — в 1,5 раза, среднесуточный пробег грузового паровоза — более чем в 2 раза, а грузового вагона — в 2 раза.

Война поставила перед транспортом новые огромные задачи, предъявила железнодорожникам новые, повышенные требования. Роль коммуникаций велика в любой войне — она тем более велика в войне современной. Еще на заре развития железных дорог Энгельс писал, что без широко развитой железнодорожной сети нынешние армии не смогут ни сосредоточиться, ни прокармливать, ни снабжаться амундией, ни передвигаться. «Ничто не зависит до такой степени от экономических условий», — говорил Энгельс, — как именно армия и флот. Вооружение, состав, организация, тактика и стратегия находятся в прямой зависимости от данной степени развития производства и средств сообщения». (Карл Маркс и Ф. Энгельс т. XIV, стр. 170).

Современная война — война резервов, война насыщенных техникой громадных армий, война исключительной маневренности — всей своей тяжестью базируется на транспорте. Железные дороги — это стальные артерии, связывающие фронт с тылом и отдельные участки фронта между собой. Вот почему в условиях военной обстановки, как писал Ленин 28 августа 1920 года в Центральное управление военных сообщений, — «особенно необходима напряженная, безотказная работа железных дорог по военным пере-

возкам. Хотя в этом отношении работа железных дорог и ныне идет хорошо, тем не менее надо напрячь еще большие усилия, так как теперь успех общего дела особенно зависит от работы железных дорог. В особенности необходима гибкость и точность с маршрутами оперативных перевозок, где совершенно недопустимы никакие задержки и засылы» («Правда», 1942 г., № 54).

Современная война придает этим военным перевозкам поистине гигантские масштабы. Достаточно сказать, что для обеспечения наступательных операций стотысячной армии к фронту должно поступать каждую минуту не менее двух вагонов с боеприпасами, вооружением, продовольствием.

Необходимость быстрой мобилизации всех экономических ресурсов страны для обслуживания фронта с первых же дней Отечественной войны потребовала от транспорта исключительной гибкости и маневренности. Понадобилось не только подвозить к фронту войска, вооружение и боеприпасы в огромных размерах, не только бесперебойно доставлять сырье, топливо и материалы для оборонной промышленности, но и перебрасывать из фронтовой зоны эвакуируемое население, предприятия, оборудование и т. д. На долю железнодорожного транспорта выпала беспримерная в истории стран и истории войн работа по перемещению миллионов людей, тысяч предприятий с их колоссальным техническим оснащением.

На долю железных дорог выпала в первые месяцы войны и огромная работа по эвакуации из фронтовой полосы транспортных средств. Выполняя эту работу, железнодорожники следовали указаниям товарища Сталина: «При вынужденном отходе частей Красной Армии нужно угонять весь подвижной железнодорожный состав, не оставляя врагу ни одного паровоза, ни одного вагона...»

В своем историческом выступлении 3 июля 1941 года товарищ Сталин поставил перед железнодорожниками важнейшую задачу — организовать быстрое продвижение транспортов с войсками и военными грузами. Железнодорожники ответили на призыв вождя самоотверженным трудом. Не зная усталости, доставляли они войска, боеприпасы и снаряжение к линии фронта, оказывая тем самым большую помощь Красной Армии в изматывании врага, в уничтожении его живой силы и техники. Железнодорожный транспорт успешно справился с огромными перевозками, связанными с мобилизацией вооруженных сил и перестройкой на военный лад всего хозяйства, осуществив одновременно большую работу по

народнохозяйственным перевозкам, которые были вызваны перебазируванием промышленности. «Нужно сказать, — говорил товарищ Сталин в своем историческом выступлении 6 ноября 1942 года — что это была труднейшая и сложнейшая организаторская работа большого масштаба всех наших хозяйственных и административных наркоматов, в том числе — нашего железнодорожного транспорта».

Чтобы представить размеры выполненной транспортом работы по эвакуации и перебазированию нашей промышленности, достаточно сказать, что за первые месяцы Отечественной войны железнодорожники эвакуировали в районы тыла свыше миллиона вагонов груза. «Наши железнодорожники проделали гигантскую работу, — указывал М. И. Калинин. — 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» (М. И. Калинин. «На пути к победе». «Гудок» 1942 г., № 17).

Разрабатывая свой план вероломного нападения на Советский Союз, немецко-фашистские разбойники, как известно, строили свои расчеты в частности на том, что железнодорожный транспорт нашей страны не справится с задачами, которые будут поставлены перед ним военной обстановкой. Но гитлеровцы просчитались в оценке перевозочных способностей и мощи советских железных дорог точно так же, как они просчитались вообще в своих авантюристических военно-стратегических планах в войне против СССР.

2.

Война внесла существенные изменения в экономику и экономическую географию нашей страны. Мощное развитие промышленности на востоке сказало и на характере работы железных дорог. Многие из них, особенно на Урале, получили большую дополнительную нагрузку. Отдельные ранее малозагруженные линии должны были освоить возросшие в несколько раз размеры движения. Многие промежуточные станции и разъемы превратились в пункты с большим объемом грузовой работы.

Стремясь полностью обеспечить тыл и фронт всем необходимым, железнодорожники настойчиво искали и находили новые резервы для подема погрузки, для ускорения продвижения поездов, для повышения темпов выгрузки. Борясь за выполнение государст-

(Продолжение на 2 и 3 стр.)

К ВСЕСОЮЗНОМУ ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

(В помощь агитатору и пропагандисту)

венных заданий по переформатированию военного времени, железнодорожники показали замечательные образцы творческой инициативы...

Крупным оборонным резервом являются широкое распространение лунинских методов работы. Начавшие войны новосибирский машинист Николай Лукин открыл новые пути в содержании и эксплуатации паровоза Лукин и его последователи...

В дни войны лунинское движение, являющееся продолжением стахановско-кривовосовского движения на транспорте, развернулось с небывалой силой.

Особая ценность инициативы этих передовых машинистов заключается в том, что они обеспечивают оборот паровозов строго по графику. А график оборота паровоза—это решающее звено в борьбе за достижение слаженности и четкости в работе транспорта.

Творческая инициатива железнодорожников в дни войны была направлена прежде всего на максимальное использование пропускной и провозной способностей, на увеличение полезной работы паровоза и вагона в движении.

Замечательную инициативу в борьбе за перевыполнение государственных норм приема и сдачи поездов проявил диспетчер Свердловского отделения дороги имени И. М. Кагановича т. Еремин, который систематически обеспечивает высокую участковую скорость и бесперебойный прием поездов.

Запасами нового подъема социалистического соревнования ныне, как и на всех этапах борьбы за подъем транспорта, являются паровозники и особенно их передовая часть—машинисты. Временная потеря Донбасса изменила топливный режим на ряде железных дорог.

Крупных успехов в успешной эксплуатации паровозов достигают знаменитые машинисты Южно-Уральской дороги т. Блинов. Инициатор и мастер рождения тяжеловесных поездов в условиях сложного профиля пути, т. Блинов систематически перевыполняет задание по технической скорости на 5,5 километра в час и по среднесуточному пробегу—на 130—140 километров, строго выдерживает кольцевой график, экономит в каждую поездку по несколько тонн топлива.

Особая ценность инициативы этих передовых машинистов заключается в том, что они обеспечивают оборот паровозов строго по графику. А график оборота паровоза—это решающее звено в борьбе за достижение слаженности и четкости в работе транспорта.

Огромное значение имеет инициатива путевого обходчика Свердловск-Казанецкого участка т. Казацева. Обединив путеобходчиков в бригаду, т. Казацев в свободное от дежурств время выполняет ряд работ по текущему и среднему ремонту и тем самым открывает новые резервы в путевом хозяйстве.

Война требует во всем жесточайшей экономии. Перед железнодорожным транспортом, который является крупнейшим потребителем сырья, топлива, металла, эта задача стоит особенно остро.

Однажды т. Калдин находился в поездке под Сталинградом 18 суток. Это были дни напряженной работы в условиях ожесточенных боев Красной Армии против наступавших немецких войск.

Кавалер ордена Отечественной войны I степени главный кондуктор Идрис Акмагомбетов работает на фронтной линии Горбачево—Сухиничи со дня ее освобождения от немецко-фашистских захватчиков.

Кавалер ордена Отечественной войны I степени мастер Н-ского мостопоезда К. Харламов—старший кадровый железнодорожник, который еще в 1918 году участвовал в героической обороне города Ленинграда.

Мужественно несет боевую вахту в суровых фронтовых условиях машинист маневрового паровоза депо Горбачево дороги имени Ф. Э. Дзержинского т. Ефимов. В октябре 1941 года во время эвакуации одного узла т. Ефимов, невзирая на артиллерийский обстрел и непрерывную бомбардировку с воздуха, не покинул поста до тех пор, пока вражеская бомба не вывела из строя паровоз.

Страна знает и многих героических железнодорожников, которые с оружием в руках сражаются против немецко-фашистских захватчиков. Никогда не померкнет слава о Герое Советского Союза бывшем начальнике депо Орша Западной дороги т. Заслонове, та-

лантливом руководителе партизанских отрядов. Смелые рейды заслоновских партизан—железнодорожников носили ужас и смятение в лагере врага.

Специальные восстановительные организации НКПС и железнодорожные войска с сознанием огромной важности и ответственности порученого им дела восстанавливали освобожденные магистрали.

В восстановлении и организации эксплуатации отвоєванных магистралей оказывали большую помощь освобожденным участкам коллективы всех дорог сети железнодорожники Октябрьской магистрали в письме Председателя Государственного Комитета Обороны товарищу Сталину.

Нартия и правительство высоко оценили работу железнодорожников в период Отечественной войны. Многие работники железнодорожного транспорта награждены орденами и медалями Союза ССР.

Страна знает и многих героических железнодорожников, которые с оружием в руках сражаются против немецко-фашистских захватчиков. Никогда не померкнет слава о Герое Советского Союза бывшем начальнике депо Орша Западной дороги т. Заслонове, та-

лужным воскресником, в котором участвовал более 1 миллиона 100 тысяч человек. Около 20 миллионов рублей, заработанных участниками воскресника, были внесены в фонд обороны.

Построенные руками железнодорожников бронепоезда «Сталинец», «Смерть фашизму», «Илья Муромец» и многие другие участвуют в боях за родину.

Сейчас на фронтах Отечественной войны слова развернулись ожесточенные сражения. Успешными действиями наших войск окончательно ликвидировано июльское немецкое наступление из районов южнее Орла и севернее Белгорода на сторону Курска.

Ныне, как и четверть века назад, звучит со всей силой требование В. И. Ленина к железнодорожникам, сформулированное им в речи на Всероссийском съезде транспортников 15 марта 1920 года:

«Чтобы победить, нужна величайшая борьба, нужна железная военная дисциплина. Кто этого не понял, тот ничего не понял в условиях сохраненной дисциплины и принесит своему государству вред».

дисциплина — основа основ четкой работы железных дорог. Всякое нарушение дисциплины — государственная измена...

Вот почему на транспорте введенное военное положение и установленное воинская дисциплина, требующая от каждого железнодорожника добросовестного и точного выполнения своего долга перед народом...

«Война есть война, она требует железной дисциплины» (Ленин). Необходимо, чтобы командные кадры транспорта с большевистской настойчивостью боролись за осуществление Указа и применение Устава о дисциплине.

Перед паровозниками стоят большие задачи и в области достижения подлинной индустриальной культуры ремонта локомотивов. Надо укрепить комплексные бригады, понять работу заготовительных цехов.

Реализация Указа и применение Устава на каждой дороге, в каждой отрасли хозяйства, на каждом предприятии должны тесно увязываться с решением важнейших вопросов производственной и поездной работы.

Борьба за укрепление дисциплины, следовательно, должна быть направлена к тому, чтобы государственные задания по погрузке, выгрузке, по передаче поездов, по ремонту паровозов вагонов и путей в всех технических уст-

ройств транспорта выполнялись в точно указанный срок и в полном объеме. Железнодорожники должны всегда помнить, что задания по перевозкам исходят из стратегических планов обеспечения нужд фронта и народного хозяйства для разгрома врага.

«Вот почему на транспорте введенное военное положение и установленное воинская дисциплина, требующая от каждого железнодорожника добросовестного и точного выполнения своего долга перед народом, чтобы расхлябанной и недисциплинированной части железнодорожников неповадно было подорывать транспорт и порочить честь железнодорожника».

Для достижения устойчивой работы железных дорог по графику, необходимо ускорить оборот вагонов и паровоза. Надо, чтобы на всех участках транспорта паровозы эксплуатировались по графику оборота, чтобы изо дня в день увеличивалась полезная работа локомотива в движении.

«Война есть война, она требует железной дисциплины» (Ленин). Необходимо, чтобы командные кадры транспорта с большевистской настойчивостью боролись за осуществление Указа и применение Устава о дисциплине.

Реализация Указа и применение Устава на каждой дороге, в каждой отрасли хозяйства, на каждом предприятии должны тесно увязываться с решением важнейших вопросов производственной и поездной работы.

Борьба за укрепление дисциплины, следовательно, должна быть направлена к тому, чтобы государственные задания по погрузке, выгрузке, по передаче поездов, по ремонту паровозов вагонов и путей в всех технических уст-

К ВСЕСОЮЗНОМУ ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

(В помощь агитатору и пропагандисту)

гопоремонтных заводов. Ни в каком случае нельзя допускать того, чтобы росли остатки неисправных вагонов, особенно за счет тех, которые требуют значительного объема ремонта. Наоборот, по мере приближения зимы количество неисправных вагонов должно непрерывно уменьшаться. Зимой надо встретить со здоровым подвижным составом. Вагонникам следует широко использовать возможности ремонта подвижного состава на открытых путях к более четко организовать безотцепочный ремонт в поездах. Тем самым мы резко сократим непроизводительные простои подвижного состава на распорядительных станциях, что будет содействовать борьбе за выполнение государственных норм передачи вагонов по стыкам.

Таким образом внимание вагонников надо сосредоточить на увеличении выпуска подвижного состава из ремонта, на улучшении качества ремонта и резком сокращении простоя подвижного состава в депо, ВРН и на станциях.

Необходимость максимального и наиболее эффективного использования пропускной и провозной способности дорог требует, чтобы путь — основа транспорта — находился в отличном состоянии, чтобы из-за различных неисправностей в пути не ограничивалась скорость продвижения поездов. Поддержание пути, как одного из основных капиталов транспорта, имеет крупнейшее значение. Готовясь к зиме, подготавливая средства снегозащиты и механизмы для снегоборьбы, путевцы обязаны все свое внимание, все силы сосредоточить на выполнении заданной программы ремонта, — в этом суть. Но, отремонтировав путь, надо затем заботливо содержать его. Никакой ремонт не поможет, если после него не будет обеспечен заботливый уход, образцовое текущее содержание пути.

До наступления зимы, в оставшиеся летние месяцы ремонтным путевым работам надо придать особенно ударный, непрерывно нарастающий темп. Необходимо широко применять в ремонте пути опыт передовиков, распространять начин путеобходчика Казанцева, широко практиковать скоростной ремонт, организуя массовый выход на путевые работы свободных от дежурства железнодорожников всех служб, а также членов их семей, широко привлекать местное население. Задача путевцев — завершить план ремонтных работ досрочно, обеспечить подлинно лунинский уход за каждым километром, настойчиво добиваться удлинения сроков службы всех элементов верхнего строения пути.

Ныне, как и ежегодно, Сталинский день железнодорожника должен явиться началом широкой, всесторонней и тщательнейшей подготовки всего хозяйства и кадров транспорта к зиме. Не кампанейски, а органически и неуклонно улучшая всю текущую эксплуатационную деятельность

транспорта, закрепляя и совершенствуя достигнутое в летние месяцы, надо обеспечивать успех предстоящих осенне-зимних перевозок.

В приказах народного комиссара путей сообщения тов. Л. М. Кагановича дана боевая программа подготовки к зиме каждой отрасли железнодорожного хозяйства. Главным, важнейшим во всей предстоящей работе является широчайшая мобилизация имеющихся на дорогах внутренних ресурсов, всемерное укрепление материальной базы, умелое использование на каждом предприятии сил и средств, чтобы максимально сократить централизованные поставки.

Экономить всюду и везде, экономить во всем — этим должны быть озабочены и командные кадры транспорта и рабочие, и инженерно-технические работники. Надо настойчиво мобилизовать резервы, заложенные в развитии собственного литейного дела на дорогах, в расширении производства запасных частей и реновации деталей, всемерно использовать местные виды топлива и материалов, всячески внедрять сварку, бережно расходовать каждую государственную копейку.

Готовясь к зиме — особое внимание кадрам. Успех работы зимой, как и успех всякого дела, решают прежде всего люди: их организованность, их сплоченность, их умение мужественно преодолевать любые трудности, уверенно находить выход из любого положения. Задача заключается в том, чтобы этим искусством преодоления специфических трудностей зимы вооружить всех железнодорожников и прежде всего тех, кто будет работать впервые в зимних условиях. За время войны на транспорт пришло значительное пополнение: женщины-домохозяйки, не работавшие ранее на производстве, молодежь из школ ФЗО и железнодорожных училищ. Эти кадры не получили закалки в борьбе с трудностями. Вот почему воспитание, обучение, повышение производственной квалификации новых рабочих, передача им передового опыта — первейшая обязанность хозяйственных, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций на дорогах. Надо шире привлекать кадровых железнодорожников для воспитания новичков в духе лучших традиций советских железнодорожников, прошедших славный путь борьбы за подъем транспорта. Молодые железнодорожники должны понять, что их стахановский труд на железной дороге в дни войны имеет не меньшее значение для победы над врагом, чем стойкость и мужество воина Красной Армии на передовых линиях фронта.

Забота о кадрах неразрывно связана с борьбой за улучшение культурно-бытовых условий рабочих и служащих транспорта. В разрешении этой задачи огромную роль играет расширение собственной продовольственной базы на дорогах. Надо обеспечить тщатель-

ный уход за посевами в хозяйствах ОРС'ов, в подсобных хозяйствах, обеспечить сбор богатого урожая.

Страна, фронт требуют, чтобы железнодорожники неустанно улучшали свою работу, поднимали производительность труда, чтобы командные кадры транспорта повышали свою инженерно-техническую и организационную культуру, упорно овладевали большевистским стилем руководства. Все это поможет быстрее подтянуть, поднять до уровня передовых предприятий, цехи, смены, которые еще не выполняют заданных измерителей, нарушая тем самым стройность технологического процесса, равномерность поездной и грузовой работы, а также график оборота и ремонта. Надо покончить с нарушениями Правил технической эксплуатации, незнакомым должностных инструкций, из-за чего на некоторых участках происходят аварии, допускаются грубый брак в работе.

Всемерное развитие социалистического соревнования, широкое распространение передовых методов стахановско-кривошеинского движения являются долгом каждого руководителя, каждой партийной, профсоюзной и комсомольской организации на транспорте. Необходимо организовать социалистическое соревнование таким образом, чтобы вся армия железнодорожников, все дороги, все участки и предприятия транспорта работали в едином ритме и, не прерывая движения вперед, добивались общего подема.

Железнодорожный транспорт по праву называют родным братом Красной Армии. Железнодорожное дело по самой природе своей стоит наиболее близко к военному делу. Транспорт в военное время является по существу организацией военной. Вот почему железнодорожникам необходимо настойчиво учиться у Красной Армии, перенимать ее культуру — культуру управления, организации четкого взаимодействия всех родов оружия, тщательной подготовки и обеспечения любой операции, подготовки и накопления резервов, учиться искусству стратегии и тактики, которым вооружает нашу Красную Армию великий Сталин.

Велики и ответственны задачи железнодорожников на нынешнем этапе Отечественной войны. Они будут выполнены тем быстрее и эффективнее, чем смелее будут вскрываться недостатки, чем глубже будет развертываться самокритика. «Без критики, — указывал товарищ Сталин в своей речи на приеме железнодорожников в Кремле, — двигаться вперед нельзя». Не предаваться благодушию, не обольщаться достигнутым, а воспитывать в людях воинскую непримиримость ко всякого рода недостаткам, повышать бдительность, искоренять расхлябанность — в этом залог победы, залог дальнейшего движения вперед.

Борьба за неуклонный подъем транспорта всегда была делом

всей партии, делом всей страны. В решениях XVIII Всесоюзной конференции ВРП(б) со всей силой подчеркивалась обязанность всех местных партийных организаций повернуть свое внимание «в сторону максимальной заботы о нуждах и интересах промышленности и транспорта». Сейчас, в условиях войны, железнодорожники особенно чувствуют заботу и внимание местных партийных и советских организаций. Правильно используя эту помощь, железнодорожники обязаны непрерывно совершенствовать свою работу, четко обеспечивать все возрастающую потребность фронта и тыла перевозках.

Советские железнодорожники, как истые патриоты, выполняют свой долг перед родиной. Много трудностей, много суровых испытаний пришлось и приходится переносить в дни войны. Огромная напряженная работа проделана и на прифронтовых магистралях и на дорогах тыла. Ни налеты вражеской авиации, ни обстрелы не останавливают рейса машиниста, не останавливают работы связиста-восстановителя, не останавливают дозора путеобходчика. Скромные, мужественные труженики транспорта, они тоже героические воины, они родные братья бойцов Красной Армии. Не померкнет никогда слава о героях, совершивших и совершающих ныне подвиги в бою и в труде. Народ высоко ценит железнодорожников, кладущих свой труд на алтарь родины.

Но война не окончена. Подлый враг еще топчет нашу родную землю, фашистский зверь еще мучает, истязает, убивает наших братьев и сестер во временно захваченных им районах, угоняет советских людей в рабство, на проклятую немецкую каторгу. Чтобы окончательно разгромить орды гитлеровских людоедов, очистить от фашистской поганы нашу землю, избавить миллионы людей от ярма оккупантов, нужно напрячь все силы, нужно день ото дня крепить свою помощь Красной Армии. Страна, фронт требуют от работников транспорта — машиниста и кондуктора, диспетчера и составителя, стрелочника и путеобходчика, от каждого железнодорожника: работай сегодня лучше, чем вчера; и завтра лучше, чем сегодня, ни на минуту не успокаивайся; не ослабляй энергии! Помни, железнодорожник: враг еще силен, он цепляется зубами за каждый захваченный им клочок нашей территории, он все больше звереет, чужая своя неминуемая гибель. Борьба нелегка. Нелегок путь к победе.

Красная Армия своей непревзойденной стойкостью, изумительным мужеством и боевым мастерством сорвала еще одно наступление гитлеровских войск — летнее немецкое наступление 1943 года. Красная Армия нанесла врагу новый сокрушительный удар. Этот крупный успех наших доблестных воинов с радостью отзывался в сердцах советских

патриотов. Он шевеляет на новые подвиги, на еще более самоотверженную борьбу на фронте и еще более самоотверженный труд в тылу. Паровозники и движущие, вагонники и путевцы, связисты, работники всех служб, всех профессий! Изю дня в день усиливайте помощь родной Красной Армии! Быстрее продвигайте воинские эшелоны и транспорты, поезда с грузами для оборонной промышленности!

Всесоюзный День железнодорожника — свой традиционный боевой праздник — работники советского транспорта вместе со всеми трудящимися нашей страны ознаменуют, как день напряженного труда, ознаменуют его новыми тысячами тонн погруженных и перевезенных сверх плана грузов, новыми сотнями дополнительно отремонтированных паровозов и вагонов, новыми километрами оздоровленного во внеурочное время железнодорожного пути. Железнодорожники проведут этот день под знаком боевой мобилизации своих сил и средств для подготовки к работе в зимних условиях. С этого дня все заботы, все усилия железнодорожников будут сосредоточены на кропотливой и всесторонней подготовке к зиме каждого звена транспорта, каждого цеха, каждого паровоза, каждого агрегата. Железнодорожники проведут этот день под лозунгом: «Все для войны! Все для победы!»

Отмечая VIII годовщину исторического приема работников железнодорожного транспорта в Кремле, советские железнодорожники обращают свои мысли и взоры к тому, кто вдохновил и поднял их на большевистскую борьбу за создание первоклассного транспорта — великой железнодорожной державы, к тому, кто окружил их отеческим вниманием, кто повседневно заботится о транспорте и его людях — к великому машинисту локомотива истории товарищу Сталину. К Сталину, чей гений направляет волю и энергию советского народа, чье слово будит и поднимает каждый раз новые силы, к Сталину, который ведет и приведет нас к окончательной победе над врагом, — обращают железнодорожники слово любви и приветия. В имени Сталина, в самом близком, самом родном имени, железнодорожники воплощают всю свою преданность делу большевистской партии, свою готовность отдать все силы, чтобы приблизить час полного очищения советской земли от гитлеровской нечисти.

Сталин — символ нашей победы. Сталин — наше знамя. Под водительством Сталина — Верховного Главнокомандующего вооруженных сил советского государства, вождя и учителя советского народа — вперед, за нашу Советскую Родину, вперед на разгром врага!

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ