Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

№ 84-85 (2714-15) | Пятница, 20 июля 1945 г. | Год издания 12-й | Цена 15 коп.

Прибытие в Берлин И. В. Сталина и В. М. Молотова

Берлин, 17 июля (ТАСС).

16 июля в Берлин прибыли Председатель Совета Народных Комиссаров СССР Генералиссимус И. В. Сталин и Народный Комиссар Иностранных Дел СССР В. М. Молотов.

Открытие Конференции Глав трех великих держав в Берлине

КОММЮНИКЕ

Берлинская Конференция Глав Правительств Великобритании, Соединенных Штатов Америки и Советского Союза открылась сегодня в 5 часов пополудни.

Президент Соединенных Штатов был приглашен его двумя коллегами председательствовать на заседаниях Конференции. Имел место предварительный обмен мнениями относительно вопросов, требующих решения Глав трех Правительств.

Решено, что три министра иностранных дел будут регулярно встречаться в целях осуществления подготовительной работы Конференции.

Берлин, 17 июля 1945 года.

Ускорить оборот вагона

Ускорение оборота вагона является важнейшим резервом увеличения грузоперевозок. В условиях нашей дороги ускорение оборота вагонов только на 0,1 суток высвобождает для дополнительной погрузки свыше 700 вагонов в сутки

Однако внимание к этому важнейшему делу у нас на дороге ослаблено. В марте и апреле коллектив дороги значительно перевыполнял измерители по обороту вагона и заслужил высокую похвалу наркома генерал-лейтенанта тов. И. В. Ковалева. В июне мы не справились с заданной нормой, а в первой декаде июля задание выполнено всего лишь на 83,3 процента.

Основная причина ухудшения этого измерителя состоит в том, что решающие отделения дороги и станции не организовали по-настоящему борьбу за выполнение нового графика движения поездов, за внедрение и широкое распространение передовых методов труда в поездной и грузовой работе. 69,2 проц. потерь в обороте вагона падает на перепростой на технических станциях, 19,5—на задержки под грузовыми операциями и 11,3 проц. —на потери в движении.

Многие распорядительно-участковые и грузовые станции не имеют единого технологического процесса, не применяют скоростных методов обработки поездов по принципу параллельности операций. Особенно велик простой вагонов в ожидании уборки с фронтов погрузки и выгрузки.

Ремонт вагонов в процессе обработки составов на ряде станций не организован и отправление поездов часто срывается потому, что в готовых поездах обнаруживаются неисправные вагоны. Только на станции Тюмень с 21 июня по 14 июля от готовых поездов было отцеплено 198 больных вагонов. Еще хуже с этим делом на станциях Смычка и Свердловск-сортировочная.

К большим потерям в обороте вагонов приводят задержки поездов на подходах и неправильная регулировка движением поездов. Только за 10 дней июля задержки поездов на подходах выразились в 2505 часов. За это же время диспетчеры Свердловского отделения Шарапов и Кашина выбили неправильной регулировкой из расписания 8 поездов. 12 поездов сорваны с графика диспетчерами Н-Тагильского отделения Москалевым, Павленко, Гаевым и Лянцевой.

Большая доля вины в завышенном обороте вагонов падает на паровозников. Не выполняя норм поперегонного хода и стоянок на промежуточных станциях, машинисты допустили за декаду 310 опозданий поездов в пути следования. Опоздания эти замедляют оборот паровозов, и в ожидании их транзитные поезда подолгу простаивают на участковых станциях. За 10 дней июля по этой причине каждый вагон перепростаивал в среднем 2,5 часа.

Особенно ухудшился оборот вагонов на решающем отделении дороги — Свердловском. По сравнению с июнем, простой вагонов под грузовыми операциями здесь увеличился на 3,5 часа. На станциях Хромпик и Шарташ простой завышен в два раза, а на станции Ревда более чем в пять раз.

К великому празднику — Всесоюзному сталинскому дню железнодорожника—мы должны придти с безусловным выполнением нормы оборота вагона. Для этого нужно, прежде всего, шире распространить скоростные методы обработки поездов, решительно покончить с простоями вагонов под погрузкой и выгрузкой, увеличить техническую и участковую скорости движения поездов и добиться 100-процентного отправления и проследования их строго по графику.

И. ЗЕЛЕНЫЙ — начальник службы движения директор-полковник движения.

К Всесоюзному дню железнодорожного транспорта

(Материалы в помощь агитатору)

1

Всесоюзный день железнодорожного транспорта в нынешнем году впервые после четырех лет войны, отмечается в условиях начавшегося мирного развития нашей страны.

Великая Отечественная война советского народа против немецко-фашистских захватчиков победоносно завершена. Разбойничий германский империализм, намеревавшийся поработить свободолюбивые народы СССР и утвердить свое господство над всем миром, разгромлен и повержен в прах.

Победа, которую одержал Советский Союз, по своему значению не имеет равных в истории. Героический советский народ не только отстоял честь и независимость своего социалистического государства, но и спас мировую цивилизацию. Красная Армия, армия-освободительница, оказалась достойной своей великой исторической миссии.

9 мая, в день всенародного торжества, в Праздник Победы, товарищ Сталин в своем обращении к народу сказал:

«Великие жертвы, принесенные нами во имя свободы и независимости нашей Родины, неисчислимые лишения и страдания, пережитые нашим народом в ходе войны, напряженный труд в тылу и на фронте, отданный на алтарь отечества, —не прошли даром и увенчались полной победой над врагом. Вековая борьба славянских народов за свое существование и свою независимость окончилась победой над немецкими захватчиками и немецкой тиранией.

Отныне над Европой будет развеваться великое знамя свободы народов и мира между народами».

Советский Союз одержал полную победу — военную, политическую, экономическую—в войне, беспримерной по своим масштабам, в войне против самого сильного и злобного врага. — Война, — указывал В. И. Ленин,—есть всестороннее испытание всех материальных и духовных сил каждого народа. И наш народ с честью выдержал это испытание в огне жесточайших битв —превосходство оказалось на стороне советского оружия, советской экономики. Советское государство оказалось «...сильнее своего противника по развитию и организации хозяйства, по опыту, мастерству и боевому духу своих войск, по выдержке и единству народа на всем протяжении войны» (Сталин).

Источниками нашей победы являются: — непреоборимая сила советского строя;

—дружба и братство народов СССР, патриотизм и морально-политическое единство советских людей;

—несокрушимая мощь наших вооруженных сил: Красной Армии и Военно-Морского флота;

—мобилизующая и организующая роль партии Ленина—Сталина;

—гениальное государственное и военное руководство великого вождя и полководца — товарища Сталина.

Советский строй, воплотивший в жизнь бессмертные идеи ленинизма, оказался не только лучшей формой организации экономического и культурного под'ема страны в годы мирного строительства, но и лучшей формой мобилизации всех сил народа на отпор врагу в военное время. Советское государство, созданное Лениным и Сталиным, оказалось самым прочным и незыблемым из всех государств мира. Советская экономика, прошедшая путь могучего роста и великих преобразований в годы сталинских пятилеток, превзошла экономику вражеских государств. Наше народное хозяйство в итоге войны не только не ослабло, но, наоборот, еще более окрепло, стало еще сильнее.

Ленинско-сталинская дружба народов, утвердившаяся в нашей стране, одержала полную победу над человеконенавистнической расовой идеологией германского фашизма. Морально-политическое единство советских людей, их безграничная преданность родине и делу Ленина—Сталина породили массовый героизм и беспримерные подвиги. Во всепобеждающем советском патриотизме нашли свое проявление лучшие черты народов нашей страны и прежде всего русского народа, являющегося наиболее выдающейся нацией из всех наций, входящих в состав Советского Союза.

Война ярко продемонстрировала **несокрушимую мощь вооруженных сил страны социализма**. Красная Армия с честью выполнила свой долг перед родиной, показала всему миру свою богатырскую мощь, свое высокое воинское мастерство. «Наша Родина в ходе войны получила первоклассную кадровую армию, способную отстоять великие социалистические завоевания нашего народа и обеспечить государственные интересы Советского Союза» (Сталин).

Могучим источником победы над германским империализмом, источником силы советского государства явилось **руководство партии Ленина —Сталина.** Партия большевиков воодушевила народ священной идеей защиты отечества, подняла массы на всенародную борьбу против фашистских поработителей. Руководствуясь самой передовой теорией—великим учением Маркса—Энгельса —Ленина—Сталина, партия решительно и мужественно повела народы нашей страны по героическому пути борьбы и победы. Советские люди вверили свою судьбу большевистской партии, как испытанному вождю. «Ни одна партия не имела и не имеет такого авторитета среди народных масс, как наша большевистская партия» (Сталин).

Торжество советского народа — **торжество гениального руководства великого вождя и полководца товарища Сталина.** Сталин—творец нашей победы. Под водительством Сталина, по его стратегическим планам осуществлен военный и политический разгром гитлеровской Германии. Мудрый, всеоб'емлющий сталинский анализ событий, основанный на точном учете сил и средств борющихся сторон, на научных законах общественного развития, вооружал советский народ ясной программой борьбы, освещал ему путь к победе. Сталин—величайший полководец — вооружил Красную Армию передовой военной наукой, искусством бить врага наверняка. Сталин воспитал замечательных военачальников Красной Армии, талантливо осуществлявших в ходе войны крупнейшие боевые операции. Сталинское руководство поднимало и вдохновляло советских людей на борьбу с врагом.

В труде, как и в бою, советские люди показали такие высокие моральные качества и примеры массового героизма, каких не знал мир. «Можно с полным основанием сказать, что самоотверженный труд советских людей в тылу войдет в историю, наряду с героической борьбой Красной Армии, как беспримерный подвиг народа в защите Родины» (Сталин).

Советские железнодорожники горды тем, что и они внесли свой вклад в великое дело победы, что и они беззаветно отдавали свой самоотверженный труд на алтарь отечества. В сложных условиях войны они с честью выполняли боевые задания правительства и

(Продолжение следует на 2, 3 и 4 стр).

Отгрузим сверх плана 500 вагонов угля и 200 вагонов металла

Поддерживая почин ясиноватцев и челябинцев, железнодорожники Надеждинского отделения вместе с угольщиками и металлургами, став на стахановскую вахту в честь Всесоюзного сталинского дня железнодорожника, обязались погрузить сверх плана 500 вагонов угля, 200 вагонов металла и к 29 июля завершить план по погрузке грузов наркомчермета—руды, флюсов, огнеупоров и т. д.

За 18 дней июля отделение уже отгрузило 415 вагонов сверхпланового угля. По примеру знатного весовщика Северо-Донецкой т. Пивоварова весовщик станции Лесная Волчанка т. Старкова на 3,4 тонны увеличила загрузку вагонов и сократила простой под одной грузовой операцией на 0,2 часа.

Хорошо помогают железнодорожникам парторг ЦК ВКП(б) т. Громов, диспетчер транспортного цеха Богословуголь т. Хоцюк, машинист вывозного паровоза т. Щербина, управляющий трестом т. Соколовский. По Волчануглю—управляющий трестом т. Троянчук, машинист вывозного паровоза т. Этман, диспетчер т. Никитин, дежурный по транспортному цеху т. Новиков.

Машинисты паровозного депо Надеждинск тт. Старков, Филиных, Сугатов одной тягой водят сдвоенные поезда и за 8 дней высвободили для дополнительной работы 18 паровозовыдач. Широко внедряют скоростные методы обработки и продвижения поездов диспетчеры тт. Гвоздев, Огнев, Шатковский, дежурный по станции Богословск т. Бойцов, составитель т. Неверов и другие.

Отделение погрузило также сверх плана 90 вагонов металла и вошло в план по всем металлургическим грузам. Ставим перед собой задачу в третьей декаде июля дать сверх плана еще 500 вагонов угля.

М. ШАНАУРИН — начальник отделения директор-подполковник движения.

К Всесоюзному дню железнодорожного транспорта

Верховного Главнокомандования Красной Армии. «Советский железнодорожный транспорт, — говорит товарищ Сталин, — выдержал нагрузку, с которой едва ли справился бы транспорт другой страны».

И сейчас, когда наша страна вступила в новый период—период мирного развития, советские железнодорожники полны решимости сделать все, чтобы обеспечить дальнейший расцвет советского народного хозяйства, дальнейший под'ем военно-экономического могущества социалистического государства.

Советские железнодорожники проведут свой праздник в этом году под знаком мобилизации всех сил и средств на полное возрождение довоенной мощи освобожденных магистралей, на всемерное укрепление производственно - технической базы железных дорог, на достижение высокой культуры и слаженности в работе, на тщательную и всестороннюю подготовку хозяйства и кадров транспорта к зиме, на четкое выполнение всех заданий государства по перевозкам.

2

Всесоюзный день железнодорожного транспорта установлен в ознаменование состоявшегося 30 июля 1935 года исторического приема в Кремле работников транспорта великим Сталиным, руководителями партии и правительства. Этот день назван в народе Сталинским днем железнодорожника и стал традиционным праздником в нашей стране.

Ежегодно в этот день железнодорожники подводят итоги того, как они боролись за выполнение указаний товарища Сталина, намечают пути нового под'ема в работе во имя дальнейшего укрепления могущества любимой родины.

В своей исторической речи 30 июля 1935 года товарищ Сталин с гениальной прозорливостью определил великое значение железнодорожного транспорта для развития и укрепления советского государства. «... СССР, как государство, — указал тогда товарищ Сталин, — был бы немыслим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР».

В этой классической формулировке—глубокий анализ сущности социалистического транспорта, его роли в судьбах нашей родины. СССР—самое большое государство в мире, страна огромных расстояний, гигантских пространств. На необъятных просторах Советского Союза расположены неисчислимые природные богатства: на территории СССР находится более половины всех мировых запасов железной руды, нефти, около 30 процентов мировых запасов угля; страна наша богата лесными массивами, богата цветными металлами и многими другими полезными ископаемыми. В силу географического положения страны эти природные богатства, эти источники производительных сил размещены так, что хозяйственные районы, взаимодополняющие друг друга, часто разделены тысячами километров. Вот почему так велико значение транспорта в народнохозяйственном организме Советского Союза. «...Железные дороги—это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм». (Ленин).

Без строительства железных дорог и под'ема их работы нельзя было решить всемирно-исторические задачи индустриализации страны, социалистического преобразования сельского хозяйства, поднять, использовать богатейшие сырьевые ресурсы. Железные дороги — это ключ ко всем тем богатствам, которых так много в нашей стране. Развитие транспорта, строительство новых дорог стало могучим фактором под'ема хозяйства и культуры ранее отсталых районов, оно играло и играет огромную роль в осуществлении ленинско-сталинской национальной политики нашей партии.

Сталинские указания о роли и задачах транспорта явились боевой, мобилизующей программой борьбы за под'ем работы железных дорог. Сталинская речь открыла новый этап в жизни нашего транспорта, знаменовала собой начало его бурного расцвета, превращение его в одну из передовых отраслей социалистического народного хозяйства.

За годы сталинских пятилеток партия и правительство проделали огромную работу по реконструкции железных дорог. Построено около 30 тысяч километров новых линий и реконструированы многие тысячи километров старого пути.

Удельный вес тяжелых рельсов типов 1а и Па повысился в четыре раза, значительная часть магистральных линий уложена на щебеночном балласте. Социалистическая индустрия дала транспорту большое количество мощных локомотивов: более 3 тысяч паровозов ФД, свыше 2 тысяч паровозов СО, включая локомотивы с конденсацией пара, 600 с лишним паровозов ИС. Десятки тысяч большегрузных вагонов были построены и короткий срок по личному заданию товарища Сталина. Создана солидная индустриальная база для ремонта подвижного состава—вступили в строй сотни вагоноремонтных пунктов, по существу, заводов, способных производить все виды ремонта. Значительная часть товарных вагонов была оборудована автоматическими тормозами и автосцепкой. Путевое хозяйство получило такую серьезную материально-техническую базу, как машинно-путевые станции, оснащенные баластерами, стругами, путеукладчиками. Железнодорожная сеть обогатилась большим количеством механизированных горок, давших возможность ускорить обработку и формирование составов, ускорить продвижение поездов.

Такие масштабы реконструкции материально-технической базы железных дорог, такой размах строительства новых линий диктовались требованиями бурного роста всего народного хозяйства, задачами укрепления обороноспособности страны. Этим определялись и крупнейшие организационно-технические мероприятия: введение единого графика движения и общесетевых планов формирования поездов, новых Правил технической эксплуатации и т. д.

Огромную роль в под'еме работы железных дорог сыграл разгром предательства. Железнодорожники под руководством партии разоблачили лженаучные «теории» предательских вредителей, которые отстаивали старые нормы, старые технические расчеты и доказывали, будто транспорт лучше работать не может.

Исторические указания товарища Сталина о том, что кадры, овладевшие техникой, решают все, вызвали на транспорте, как и во всей стране небывалый под'ем творческой активности масс. На базе новой техники поднялись новые люди, оседлавшие эту технику и двинувшие ее вперед. С огромной силой развернулось на железных дорогах стахановско-кривоносовское движение, которое опрокинуло старые нормы, устаревшие технические расчеты. Поднялись люди смелой революционной инициативы, творческого дерзания, такие, как машинист Петр Кривонос, который первым начал водить поезда на большом клапане при высокой форсировке котла, такие как диспетчер Николай Закорко, показавший пример культурной организации движения на участке, такие, как составители Кирилл Краснов и Максим Кожухарь, коренным образом изменившие всю технологию формирования поездов; как десятки других новаторов производства, обогативших транспорт более совершенными приемами работы. В массовом социалистическом соревновании получили широкое распространение передовые методы организации труда и технологии производства, новые нормы, способствующие росту производительности труда, росту количественных и качественных показателей работы железнодорожного транспорта.

Под'ем транспорта, неуклонный рост перевозок, усиление экономических связей между всеми областями и районами Советского Союза — все это было одним из важнейших условий успешного осуществления сталинских пятилеток, укрепления военно-экономической мощи страны и способствовало достижению побед Красной Армии в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов.

В ходе Отечественной войны мы особенно ясно видели и чувствовали всю глубокую мудрость сталинских указаний о роли и значении советского транспорта, все плоды сталинской заботы о под'еме и развитии наших железных дорог. Именно благодаря этому были обеспечены надежные коммуникации Красной Армии, обеспечено четкое осуществление перевозок в военное время.

3

В дни Отечественной войны советские железнодорожники — и на фронте и в тылу—ярко проявили присущие нашему народу высокие, благородные качества: безграничную преданность родине, мужество и бесстрашие, неиссякаемую энергию и творческую инициативу. С первых же дней войны, следуя призыву товарища Сталина, они перестроили всю свою работу на военный лад, мобилизовали все силы на быстрое продвижение воинских эшелонов и транспортов. Железнодорожники вместе со всеми трудящимися нашей страны, со всем советским народом совершили беспримерный подвиг в защите социалистического отечества. Велик их вклад в победу над гитлеровской Германией.

«Транспорт,—указывает товарищ Сталин,—является, как известно, важнейшим средством связи между тылом и фронтом. Можно производить большое количество вооружения и огнеприпасов, но, если они не доставляются во-время фронту при помощи транспорта, они могут остаться бесполезным грузом для дела фронта. Нужно сказать, что в деле своевременного подвоза на фронт вооружения, огнеприпасов, продовольствия, обмундирования и т. д. роль транспорта является решающей».

Без хорошо развитых, технически оснащенных и четко действующих железнодорожных магистралей была бы немыслима победа в современной войне — войне многомиллионных армий и колоссальной техники, войне исключительной маневренности. Известно, что фронт Отечественной войны имел протяжение около 3.000 километров и постоянно передвигался, что основные кузницы оружия, снабжавшие нашу Действующую Армию—Урал, Сибирь, в свою очередь, были на тысячи километров отдалены от районов боевых операций, а после перенесения военных действий за рубежи нашей родины оказались еще дальше. Известно, наконец, что потребность в вооружении, огнеприпасах, амуниции и т. п. была на любом этапе войны исключительно велика в связи с огромным размахом, крайней активностью и ожесточенностью сражений.

Без мощных, четко действующих железных дорог не мог бы успешно выполнить свои задачи и тыл Отечественной войны, который непрестанно креп и развивался. Советский строй, социалистическая система хозяйства оказались настолько жизнеспособными, что и в условиях суровой войны продолжался в нашей стране процесс наращивания производственных мощностей, строились новые крупные предприятия, увеличивался об'ем промышленного производства. Ярчайший пример тому—основной арсенал страны — Урал, где только по Свердловской области за 1944 год было вложено в строительство полтора миллиарда рублей, введены в строй новые мощные заводы, доменные и мартеновские печи, прокатные станы, коксовые батареи, угольные копи, электростанции, рудники, где за год увеличено в полтора раза производство пушек, в три раза—выпуск электромоторов, генераторов, турбин, станков, где поднята на 20 процентов добыча угля, на полмиллиарда киловатт-часов — выработка электроэнергии. Знаменательно, что такой под'ем имел место именно в последнем году войны, когда обычно у воюющих стран начинают иссякать ресурсы, резко ослабевает экономика.

Все возраставшие требования фронта и тыла нашему транспорту пришлось выполнять в небывало сложных и трудных условиях.

Во-первых, на долю транспорта в начале войны выпала сразу двойная нагрузка: с одной стороны — перевозки, связанные с отмобилизацией и передислокацией войск, с другой стороны — перевозки, связанные с эвакуацией из угрожаемых районов в тыл оборудования, запасов сырья и материалов, людей, с перебазированием целых отраслей промышленности на восток.

Во-вторых, железным дорогам пришлось немедленно испытать на себе все тяготы военных действий, так как многие важнейшие линии оказались под непосредственным ударом авиации, артиллерии и танков врага.

Несмотря на все эти трудности, острые осложнялись и недостатком топлива, советский транспорт четко осуществлял задания Государственного Комитета Обороны и Верховного Главнокомандования Красной Армии. Тщетными оказались надежды гитлеровских авантюристов на слабость наших железных дорог. Врагу, хотя он и делал отчаянные попытки проникать на большую глубину наши коммуникации, наносить по ним массированные удары авиацией, не удалось сорвать нормальное снабжение советских войск. Связь между тылом и фронтом на всем протяжении войны не была нарушена.

В отличие от немецкого транспорта, который в ходе войны расшатывался, слабел, и тянул всю экономику Германии вниз, наш транспорт продолжал развиваться, крепнуть и помог всему советскому народному хозяйству итти неуклонно вверх. Советский Союз, воюя, строил железные дороги, укреплял коммуникации, наращивал мощь транспорта. В 1941—1944 гг. вступили в строй Северо-Печорская магистраль, линии Сорокская—Обозерская, Саратов—Иловля, Кандагач—Гурьев, Акмолинск—Карталы, Кизляр—Трусово, Тихвин—Будогощь, Ахтуба—Паромная и многие другие. В самые трудные месяцы войны ни на минуту не прекращались работы по строительству московского метрополитена: построены два новых радиуса—Замоскворецкий и Покровский. Государство, несмотря на трудности военного времени, выделяло громадные средства на восстановление магистралей, разрушенных врагом, на необходимое оснащение транспортных предприятий, на улучшение материально-бытовых условий железнодорожников.

Вопросами работы транспорта неустанно, изо дня в день занимались Государственный Комитет Обороны, лично товарищ Сталин, внимая во все нужды железных дорог, направляя их деятельность. Это исключительное внимание, эта величайшая забота большевистской партии, советского правительства, родного товарища Сталина поднимали людей транспорта на подвиги, на самоотверженный труд для родины, для победы.

На всех этапах Отечественной войны советские железнодорожники не покладая рук, трудились над тем, чтобы четко выполнить задания правительства и Верховного Главнокомандования Красной Армии. Перевозки, осуществленные в 1941—1945 гг. непосредственно для нужд фронта, исчисляются в миллиардах тонно-километров. По приблизительным данным перевозки воинских грузов потребовали больше 19 миллионов железнодорожных вагонов.

Еще более велик об'ем перевозок, существленный в годы войны для нужд оборонной промышленности, для

К Всесоюзному дню железнодорожного транспорта

нужд всех отраслей народного хозяйства страны. На Урале, в Сибири, в Средней Азии, Поволжье резкий рост промышленного производства пред'явил сразу удвоенные и утроенные, против прежних требования на перевозки. Грузооборот дорог Урала и Сибири увеличился за период войны на десятки миллионов тонн. Свердловская дорога, например, стала грузить угля в три раза больше, чем в довоенное время, металла — на 60 процентов больше. Южно-Уральская дорога увеличила перевозки угля почти вдвое, металлургических грузов — на 70 процентов. Грузооборот по углю, коксу и грузам машиностроения на Пермской дороге увеличился в полтора—два раза. Томская дорога перевезла в местном сообщении на 8 миллионов тонн грузов больше, чем в довоенные годы.

* * *

Славные, незабываемые подвиги совершили советские железнодорожники на всех этапах войны — в дни исторических сражений под Москвой, Сталинградом, Курском, на Кавказе, в Заполярье, на Украине, в Белоруссии, под Ленинградом, в Прибалтике, дни боев с врагом за рубежами нашей страны. Работники фронтовых магистралей бесстрашно водили поезда под вражеским огнем, помогали восстанавливать разрушенные пути и мосты, своими силами и средствами, часто в полевой обстановке, ремонтировали поврежденные паровозы и вагоны; особо проявили себя на войне коллективы колонн паровозов особого резерва НКПС, коллективы военно-эксплуатационных отделений. Работники магистралей тыла обеспечили быструю переброску к районам фронта огромных масс людей и военной техники, сумели в весьма сложных условиях продвигать оперативные маршруты со скоростью 800 километров в сутки и выше. Патриоты-железнодорожники оборудовали в своих депо и мастерских и послали на фронт десятки бронепоездов, бронеплощадок, санитарных поездов, поездов-бань, собрали значительные средства на строительство воздушных эскадрилий и танковых колонн.

Большой вклад, внесли в дело нашей победы бойцы, офицеры и генералы железнодорожных войск. Железнодорожные войска, вместе со специальными формированиями НКПС, в начале войны умело осуществляли большие работы по заграждению, мужественно дрались за наши станции и узлы. На следующих этапах войны, в период наступательных операций Красной Армии, воины-железнодорожники широко развернули восстановительные работы, обеспечили надежные коммуникации наступающим советским войскам.

Славные подвиги совершили тысячи партизан - железнодорожников, вели беспощадную борьбу с врагом на временно оккупированной немцами территории. Из среды железнодорожников поднялись такие богатыри, как Герой Советского Союза, бывший начальник паровозного депо Орша Западной дороги инженер Константин Заслонов — один из организаторов и талантливых руководителей партизанского движения в Белоруссии, павший смертью храбрых в бою против немецких захватчиков.

Всегда будет жить в памяти народа и бессмертный подвиг военного железнодорожника Героя Советского Союза сержанта Виктора Мирошниченко, взорвавшего вместе с собой мост и преградившего путь немецким захватчикам. Никогда не померкнут бессмертные подвиги многих других железнодорожников, отдавших самое дорогое—жизнь—во имя родины, ее чести, ее независимости. И в День железнодорожника армия работников транспорта почтит светлую память героев-железнодорожников, погибших за наше правое дело. Вечная им слава!

Советские железнодорожники горды тем, что их самоотверженный труд в Отечественной войне удостоен высокой сталинской похвалы. «...Если, несмотря на трудности военного времени и недостаток топлива,—отмечает товарищ Сталин,—нам все же удалось снабжать фронт сем необходимым, то в этом надо признать прежде всего заслугу наших **транспортных рабочих и служащих**». В дни войны 127 железнодорожникам присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда. 16.950 железнодорожников награждено орденами и медалями СССР. Кроме того, 53.486 железнодорожников удостоены награждения медалями за оборону Ленинграда, Москвы, Сталинграда, Севастополя, Одессы, Кавказа и Заполярья. Орденами и медалями СССР награждены также 31.777 бойцов, офицеров и генералов железнодорожных войск.

4

В дни войны, как и на всех этапах развития советского транспорта, социалистическое соревнование являлось могучим рычагом под'ема производственной активности и творческой инициативы широких масс железнодорожников.

Социалистическое соревнование помогало железнодорожникам организованно, дружно преодолевать трудности военного времени, успешно решать стоявшие перед транспортом задачи, какими бы сложными, какими бы трудными эти задачи ни были. Именно в массовом социалистическом соревновании, в борьбе за выполнение заданий родины и фронта рождались на железных дорогах новая стахановская инициатива, новые передовые методы труда.

Каждый этап Отечественной войны выдвигал перед железнодорожным транспортом свои главные задачи, на решение которых неизменно и направлялась творческая инициатива масс.

В первый период войны—период временного отхода наших войск и стратегической обороны — железнодорожный транспорт должен был умело сочетать массовые перевозки по доставке к фронту людских пополнений, вооружения, боеприпасов, продовольствия, оперативные перевозки по сосредоточению войск на тех или иных рубежах фронта, с колоссальными перевозками по перебазированию промышленности. В тот момент, как никогда остро стала задача лучшего использования и усиления пропускной и провозной способности станций, узлов, участков, целых направлений, задача увеличения размеров движения поездов.

В борьбе за повышение провозной и пропускной способности участков в этот период выросли новые вожаки стахановско-кривоносовского движения. Широкое распространение получил тогда метод ртищевского диспетчера Козлова, который организовал переработку поездов на промежуточных предузловых станциях, пропуская затем эти поезда с ходу через затрудненные узлы, что значительно повышало их маневренность.

Большое применение получили в первый период войны приемы формирования поездов на концах занятых путей по способу куйбышевского составителя Степанова. Чтобы без задержки продвигать возросший вагонопоток, требовались и новые, более совершенные приемы командования движением поездов на участках. Так были вызваны к жизни методы: главного кондуктора Соломонова — ускоренное продвижение сборных поездов; дежурных по станциям Калачевой и Богатенко—сокращение интервалов скрещения; диспетчеров Краснова и Пенина — повышение пропускной способности лимитирующих перегонов и целый ряд других приемов и методов, позволивших резко повысить размеры движения.

Железнодорожники, горячо откликаясь на призыв вождя, проявляли поллинно народную сметку и изобретательность для ускорения продвижения поездов. Именно в тот период широкое распространение получил способ так называемого караванного движения—массовое отправление поездов вслед друг за другом на расстоянии видимости хвостовых сигналов. Это в десятки раз повышало пропускную способность перегруженных участков. Так, например, в отдельные дни ранней осенью 1941 года на одном из участков Брянского отделения, протяженностью в 120 километров, одновременно находилось в движении 80 поездов.

Известен и родившийся в то время такой прием увеличения пропускной способности, как попеременный пропуск больших потоков поездов то в одном, то в другом направлении. Этот способ, получивший название колебательного движения, оказал, в частности, неоценимую услугу при обороне Ленинграда. По сооруженному сразу же после прорыва блокады однопутному участку Жихарево — Петрокрепость осуществлялось почти все снабжение продовольствием и боеприпасами осажденного города. Участок Между-речье — Мельничный ручей обстреливался врагом с обеих сторон из орудий и минометов. Но временный путь этот был единственным связующим звеном между Ленинградом и «Большой Землей». Поезда шли с интервалами в 150—200 метров. Фактическая пропускная способность участка превышала расчетную почти в 10 раз! По принципу колебательного движения был организован подвоз войск, вооружения, боеприпасов и продовольствия также при разгроме немцев под Сталинградом и при обеспечении ряда других крупнейших операций.

Ценным вкладом в опыт повышения пропускной способности участков явилась организация сдвоенных и спаренных поездов, скоростное подталкивание для быстрейшего пропуска поездов по лимитирующим перегонам, подменные паровозы в промежуточных пунктах набора топлива, вынос жезловых аппаратов на стрелочные горловины полевых станций, роспуск поездов через перегруженные узлы с ходу и целый ряд других организационно-технических мероприятий, предложенных и осуществленных железнодорожниками.

Комплексное применение передовых методов работы, массовый героизм железнодорожников позволили транспорту с честью справиться с колоссальной нагрузкой того времени. Достаточно сказать, что в первые шесть месяцев войны только для перевозок эвакуационных грузов и людей в глубь страны потребовалось более 1.200.000 вагонов. «Наши железнодорожники проделали гигантскую работу,—отметил М. И. Калинин в феврале 1942 года.—Па 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».

Битва за Сталинград явилась поворотным моментом войны. Под мощными, нарастающими ударами нашей доблестной Красной Армии враг стал стремительно откатываться на запад. Район за районом, область за областью, а вместе с ними и десятки, затем сотни, тысячи километров наших железных дорог освобождались от немецкой оккупации. Их быстро восстанавливали, и они, включаясь в действующую сеть, становились коммуникациями нашей героической Красной Армии. Все это внесло новое содержание в работу транспорта, поставило перед железнодорожниками новые задачи.

На ряду с огромным потоком военных грузов непрестанно росли народнохозяйственные перевозки. В ту пору, когда фронт непрерывно уходил все дальше и дальше на запад и растягивались коммуникации, главной задачей транспорта явилось ускорение продвижения поездов и повышение погрузки.

В этот период родились такие высокоэффективные методы, как ступенчатая маршрутизация военно-снабженческих перевозок и порожняка, как составление прямых поездов для фронтовых распорядительных станций и даже армейских станций снабжения, как организация курсирования летучек в прифронтовой зоне и ряд других ценных методов ускорения пропуска поездов и повышения погрузки воинских и важнейших народнохозяйственных грузов.

Новые повышенные требования были пред'явлены транспорту, когда Красная Армия, выполняя приказ Верховного Главнокомандующего товарища Сталина, продолжая развивать победоносное наступление и перейдя государственные границы, устремилась на разгром фашистского зверя в его собственной берлоге, Государственный Комитет Обороны в августе 1944 года установил, что главной задачей железнодорожного транспорта в настоящее время, для увеличения погрузки воинских и народнохозяйственных грузов является максимальное ускорение оборачиваемости вагонов. Это определило борьбу железнодорожников за лучшее использование подвижного состава, это определило и задачи соревнования на транспорте. Требовалось широкое комплексное внедрение передовых методов, родившихся как в дни войны, так и до войны, в технологию работы станций, депо, вагоноремонтных пунктов, повышение культуры всей поездной и грузовой работы.

В этот период выдвинулся ряд новых вожаков стахановско-кривоносовского движения. Эффективные приемы сокращения разрыва между технической и коммерческой скоростью предложили машинисты Алексеев и Даниленко. Большое распространение получило содружество диспетчеров и машинистов в борьбе за повышение коммерческой скорости, начатое по инициативе диспетчеров Байрачной и Филиппова.

Другая группа передовых методов этого периода, также направленная на ускорение оборота вагона и повышение культуры в работе транспорта, связана с борьбой железнодорожников за всемерное сокращение непроизводительных простоев подвижного состава. Сюда прежде всего относится дальнейшее расширение маршрутизации перевозок всех видов: отправительской, технической, кольцевой, групповой, а также ступенчатой и межотделенческой по методу Героя Социалистического Труда Осипова. За год—с мая 1944 года по май 945—маршрутизация с мест погрузки в целом возросла на 10 процентов, а ступенчатая — более чем вдвое. Сейчас 54—55 процентов всей погрузки на сети дорог производится маршрутами. Одно это дает возможность ежесуточно экономить на сокращении простоя вагонов под грузовыми и техническими операциями в среднем около миллиона вагоно-часов, или увеличивать ежесуточную погрузку больше чем на 4.000 вагонов.

В текущем году маршрутизацией должно быть охвачено в среднем 65 процентов всей погрузки, в том числе ступенчатой —14 процентов. Такой охват погрузки только ступенчатой маршрутизацией даст возможность транспорту получить экономию в 223.800 вагоно-часов в среднем в сутки. Борьба за маршрутизацию является сейчас одним из стержневых вопросов стахановского движения на транспорте.

Ускорению оборота вагона в немалой степени способствовало распространение передовых высокоэффективных приемов преодоления зимних трудностей. Самым ценным и выдающимся из них является известный метод формирования поездов зимой, разработанный составителем станции Киров Катаевым. Катаев обобщил и развил известные уже приемы, применил много новых и впервые создал стройную, законченную технологию сортировки вагонов на вытяжке в зависимости от различных метеорологических условий. Во второй половине прошедшей зимы на дорогах работало по методу Катаева более 250 комплексных бригад.

Большую роль в осуществлении задач, стоявших перед железнодорожниками в Отечественной войне, сыграло лунинское движение. Оно явилось крупнейшим оборонным резервом транспорта.

В условиях военного времени экономия государственных средств, материалов, сырья, топлива, запасных частей, экономия рабочей силы, сбережение технических средств транспорта при наиболее полном их использовании было одной из первостепенных задач. И... лунинское движение, охватившее, помимо ма-

К Всесоюзному дню железнодорожного транспорта

ровозного, другие отрасли хозяйства транспорта, с успехом этому способствовало.

Ярким показателем эффективности лунинских методов служит рост пробегов локомотивов между ремонтами. Так, к моменту окончания войны, пробег грузовых паровозов между под'емками в среднем по всей сети по сравнению с первой половиной 1941 года возрос на 9 тысяч километров. На 58 тысяч километров увеличился и пробег локомотивов (всех серий) между капитальными ремонтами.

Большой эффект дало применение лунинских методов и работниками остальных служб транспорта.

Именно благодаря распространению лунинских методов труда возникла инициатива Казанцева, об'единившего путевых обходчиков в бригады, которые взяли на себя дополнительные обязанности: в свободное от дежурства время выполнять ряд работ по текущему содержанию и среднему ремонту пути.

Именно благодаря распространению лунинских методов труда возникла в дни войны инициатива вагонного мастера Коломайко, машиниста углепод'емного крана Черепанова, механика связи Папура и других вожаков социалистического соревнования. Без овладения лунинскими методами эта ценная инициатива не могла бы найти широкого применения.

И в мирное время, а особенно в дни войны, когда изменился топливный баланс, задачи экономии топлива и использования местных топливных ресурсов стояли в центре внимания железнодорожников. Не случайно именно в этом направлении в годы войны было проявлено так много творческих исканий передовыми людьми транспорта.

В первый период войны паровозный парк некоторых дорог был переведен с угольного отопления на дровяное. Надо было быстро найти эффективный метод сжигания дров, метод, который позволил бы и обеспечивать высокую форсировку котла и сохранить ту же провозную способность, что и при угольном отоплении. Этот метод предложил вологодский машинист Болопин.

Большую роль в обеспечении перевозок военного времени сыграл почин тульского машиниста-лунинца Коробкова. Метод Коробкова помог тысячам машинистов четко водить поезда при любых климатических условиях, водить их с высокой технической скоростью, отапливая паровозы любыми углями. Метод Коробкова помог наиболее рационально использовать местные низкокалорийные, многозольные угли и при этом достигать сокращения расхода топлива, что остается и сейчас, на период мирного развития, боевой задачей железнодорожников.

Зимой этого года Коллегия НКПС специально обсуждала вопрос о распространении передовых методов човаторов производства и внедрении этих методов в технологические процессы работы транспорта. Коллегия НКПС приняла конкретную программу действий, направленных к новому под'ему кривоносовского и лунинского движения. Меры, принятые НКПС, способствовали еще большему оживлению соревнования, дальнейшему совершенствованию технологии на базе комплексного применения испытанных передовых методов труда.

Новым в развитии социалистического соревнования железнодорожников на завершающем этапе войны явилось то, что оно вышло за пределы предприятий самого транспорта—родились формы комплексного соревнования с работниками различных отраслей народного хозяйства. Железнодорожники соревнуются сейчас с угольщиками, нефтяниками, металлургами, водниками, работниками лесной промышленности и хлебозаготовительных организаций. На основе производственного содружества железнодорожники и работники промышленных предприятий добиваются в соревновании четкого взаимодействия станций и под'ездных путей, внедрения единого технологического процесса, роста погрузки и ускорения оборота вагонов.

За последний год транспорт добился известных успехов в повышении погрузки и ускорении перевозок, в улучшении использования подвижного состава. За год среднесуточная погрузка на сети возросла более чем на 14 тысяч вагонов. Более чем на 10 процентов поднялся среднесуточный пробег вагона. Все это достигнуто в значительной мере благодаря ускорению оборота вагона. В мае 1945 года вагоны оборачивались в среднем по сети на двое суток быстрее, чем в мае 1944 года.

Развивая соревнование, железнодорожники в дни войны провели большую работу по мобилизации внутренних ресурсов. Этому в огромной мере способствовала изобретательская и рационализаторская мысль. Много ценного внесли рабочие-рационализаторы, наша техническая интеллигенция в дело собственного производства деталей и реновации запасных частей, материалов, в дело внедрения различного рода заменителей, использования местных видов сырья, материалов, топлива и т. д. Все это способствовало тому, что дороги в дни войны становились, по сути дела, производственными комбинатами, производящими у себя на месте значительное количество материалов, необходимых для поддержания основных средств транспорта. За годы войны в результате широкой мобилизации внутренних ресурсов на дорогах и других предприятиях транспорта отремонтировали, восстановили и изготовили собственными средствами различного рода материалов, запасных частей, инструмента и других изделий на сумму свыше 1,5 миллиарда рублей.

5

Железнодорожный транспорт всегда рассматривался как важнейший резерв каждой из воюющих стран. Учитывая это значение транспорта, немцы, вероломно напавшие на нашу родину, пытались в первую очередь парализовать работу железных дорог.

Особенно неистовствовали немецко-фашистские захватчики, когда под ударами Красной Армии они изгонялись из пределов нашей страны. В дикой злобе враг уничтожал мосты, в руины превращал депо и заводы, вокзалы и жилые дома, подрывал каждую стрелку.

За время оккупации части территории СССР немецко-фашистские бандиты разрушили 52.400 километров пути, 17.513 километров вторых путей, 2.323 больших и средних моста, 317 депо (3.913 стойл), 2. 455 вокзалов, 2.950 тысяч квадратных метров жилой площади. Особенно тяжелым разрушениям подвергались мосты и среди них такие крупные, как мосты через Днепр, Дон, Южный Буг, Днестр, Западную Двину. Только на Днепре было разрушено 16 железнодорожных мостов.

Все это надо было быстро восстанавливать, чтобы обеспечить надежные коммуникации Красной Армии. И железнодорожные войска вместе со спецформированиями НКПС, с коллективами военно-эксплуатационных отделений успешно справились с этой задачей.

Соединение воедино усилий железнодорожных войск и железнодорожников, осуществленное по приказу товарища Сталина, обеспечило успех восстановительных работ в этой величайшей в истории войне.

Восстановление железных дорог началось сразу же после разгрома немецко-фашистских войск под Москвой в декабре 1941 года. С января по апрель 1942 года под Москвой восстановлено было более 4.000 километров пути.

Темпы восстановления нарастали по мере наступления Красной Армии. Уже к исходу третьего года войны было введено в строй более 35 тысяч километров главных путей, свыше 2.500 станций и раз'ездов, более 5.500 мостов и труб и т. д. В истории войн не бывало восстановительных работ такого размаха. Последний военный год был особенно насыщен героикой восстановления железных дорог.

Всего на территории СССР за годы войны было восстановлено 48.786 километров эксплуатационной длины железных дорог и на территории зарубежных стран — 28.774 километра. Восстановлено 2.393 моста общим протяжением в 214 километров. В самые сжатые сроки были восстановлены все многопролетные мосты через Дон, Донец, Днепр, Днестр, Буг.

За героическое участие в крупнейших операциях Красной Армии многие соединения железнодорожных войск получили почетные наименования и награждены боевыми орденами. Бригада генерал-майора технических войск Рогатко, награжденная орденом Кутузова, вместе с передовыми частями маршала Жукова вошла в Берлин. Она участвовала в окружении и штурме центра фашистского логова, и в день, когда замкнулось железное кольцо советских войск вокруг германской столицы, воины-железнодорожники восстановили одну из дорог, ведущих в Берлин, и привели по ней первый фронтовой поезд.

Значительны заслуги воинов-железнодорожников в разгроме цитадели прусского милитаризма — Восточной Пруссии и в штурме ее столицы — Кенигсберга. В этом штурме активно участвовала бригада железнодорожных войск, которой командует Герой Социалистического Труда полковник Дугин. Благодаря самоотверженному труду воинов этой бригады, рельсовый путь был подведен вплотную к осажденному советскими войсками Кенигсбергу, и по железной дороге подвезена тяжелая артиллерия, решившая исход штурма крепости и города. Верховный Главнокомандующий товарищ Сталин за отличные боевые действия об'явил благодарность воинам этой бригады—ей присвоено наименование Кенигсбергской. Благодарности Верховного Главнокомандующего удостоились за участие в операциях в Восточной Пруссии также воины-железнодорожники части, которой командует полковник Кузнецов,—ей тоже присвоено наименование Кенигсбергской.

Военные железнодорожники обеспечили для наступающей Красной Армии коммуникации, ведущие к Вене и Праге, Берлину и Штеттину. В крупнейших операциях Отечественной войны они неотступно следовали за передовыми частями Красной Армии.

☆

Вслед за восстановлением первой очереди начались огромные работы по капитальному восстановлению железных дорог и технических сооружений транспорта. Железнодорожники и местное население активно помогали и помогают возрождать родной транспорт.

В текущем году предстоит выполнить большие работы—на сумму в несколько миллиардов рублей. Кроме капитального восстановления самого пути, мостов и искусственных сооружений на протяжении многих тысяч километров, нужно произвести более одного миллиона кубических метров каменно-кладочных работ, срубить около двух миллионов квадратных метров стен, поставить около пяти миллионов квадратных метров кровель, установить более ста тысяч печей.

На дорогах страны работают специальные, мощные строительно-восстановительные организации. Они оснащаются механизмами, оборудованием, снабжаются материалами. Сотни тысяч людей, в большинстве своем квалифицированных рабочих, заняты уже сейчас капитальным восстановлением транспорта. Многие рабочие-восстановители, применяя передовые, стахановские методы, показывают образцы социалистического отношения к труду. Особенно выделился каменщик Рахманин, работающий на возрождении Дарницкого узла. Он за одну смену укладывает более 20 тысяч кирпичей, заменяя со своим звеном подсобных рабочих труд 13 каменщиков. Образец высокопроизводительной работы показали путейцы узла Ясиноватая, освоившие за короткий срок по две-три незнакомых им до того строительных специальности. Инженеры и техники-строители проявляют инициативу в изыскании на месте необходимых строительных материалов, в создании на дорогах мощных баз строительной индустрии. Своими силами строители Юго-Западной, например, построили стекольный завод, восстановители Юго-Восточной организовали производство цемента.

Нельзя, однако, сказать, что во всех строительных организациях взяты уже нужные темпы, что везде проявляется должная забота об изыскании и использовании местных материалов, что все работы своевременно обеспечиваются проектами и чертежами. Ряд участков еще отстает.

Восстановление железнодорожного хозяйства—кровное дело всех работников советского транспорта. От быстрейшего возрождения довоенной мощи освобожденных от врага железных дорог зависят темпы восстановления всего народного хозяйства в районах, где временно хозяйничали немецкие оккупанты.

Советские железнодорожники полны решимости сделать все для того, чтобы наши дороги стали еще более мощными, чем они были ранее, чтобы возрожденные и возрождаемые из пепла наши вокзалы стали еще более красивыми, чтобы наши депо и заводы стали еще более технически оснащенными.

Самоотверженным трудом, усилиями всех советских железнодорожников транспорт в самые короткие сроки залечит раны, нанесенные ему войной, и достигнет еще большего расцвета на благо родины.

6

Наша страна вступила в период мирного развития. Триумфальное завершение Великой Отечественной войны открывает широчайшие перспективы роста могущества советской отчизны. В ближайшие годы значительно возрастут темпы промышленного производства, особенно в таких отраслях, как металлургия, добыча угля и нефти, промышленность стройматериалов, машиностроение, продукция которых составляет более двух третей грузооборота железнодорожного транспорта. Уже в 1947 году об'ем перевозок должен догнать довоенный уровень.

Транспорт должен быть на высоте этих растущих требований. Долг железнодорожников — быстрее возродить довоенную мощь магистралей, освобожденных от немецкой оккупации, с честью выполнять послевоенные планы перевозок, обеспечить неуклонный рост погрузки, особенно важнейших народнохозяйственных грузов — угля, металла, руды, леса, хлеба, обеспечить решительное ускорение оборота вагона.

Большая почетная обязанность ложится на железнодорожников по обслуживанию и перевозке воинов Красной Армии, демобилизуемых в соответствии с законом, принятым XII сессией Верховного Совета СССР. Всюду, на каждой станции, каждом вокзале, на всем пути следования, воины-победители должны чувствовать четкую работу транспорта, чуткое внимание и заботу.

Задачи, стоящие перед транспортом, велики. Они потребуют больших усилий, напряженного труда. Они будут выполнены тем быстрее и лучше, чем смелее будут вскрываться недостатки, чем глубже будет развертываться самокритика —острая, принципиальная, мобилизующая. «Без критики,—указывал товарищ Сталин в своей речи на приеме железнодорожников в Кремле, — двигаться вперед нельзя. Эта истина—чиста и прозрачна, как чиста и прозрачна ключевая вода».

(Окончание в следующем номере, который выйдет 24 июля).

И. о. ответственного редактора Г. С. ЮРИН.

НС16769 Типография издательства «Путевка», ул. Челюскинцев. 11. Заказ № 1195