

ОРЕНБУРГСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ЗА ГОДЫ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Товарищ Сталин в своем историческом докладе о 27-й годовщине Октябрьской революции указал, что советский железнодорожный транспорт «выдержал нагрузку, с которой едва ли справился бы транспорт другой страны».

И действительно, никогда еще железные дороги нашей Родины не переживали такого напряжения в работе, не осуществляли такого колоссального размера перевозок, как в годы Великой Отечественной войны.

Оренбургская железная дорога являлась одной из тех дорог в Союзе, которой буквально с первого дня войны пришлось во много раз увеличить размеры движения поездов, развернуть эксплуатационную работу в таких масштабах, каких не знала дорога за все свое существование. С этого момента и до последнего дня значение нашей дороги непрерывно возрастает.

Коллективу Оренбургской приходится не только выполнять план оборонных перевозок, но и удовлетворять всевозрастающие нужды в транспорте бурно развивающейся в военные годы промышленности Чкаловской области и Казахской ССР.

Надо сказать, что благодаря героическим усилиям рабочих, служащих, инженерно-технических работников, а также руководящей помощи местных партийных и советских организаций, дорога все годы войны выполняет задания по оборонным перевозкам и обеспечивает выполнение плана погрузки и выгрузки важнейших народно-хозяйственных грузов.

За пять лет—с 1940 по 1944 год—дорога в несколько раз увеличила погрузку грузов первой категории. Например, погрузка угля на дороге в 1944 году по сравнению с 1940 годом возросла на 223 проц., нефтепродуктов—на 177 проц., руды—на 29 проц. На одном из решающих отделений дороги—Орском погрузка по сравнению с довоенным периодом возросла на 28 проц.

Для того, чтобы выполнять увеличенные размеры движения поездов, погрузки и

выгрузки, коллективу Оренбургской пришлось за годы войны провести большую работу, направленную на повышение пропускной способности дороги, на максимальное использование подвижного состава и тяговых средств. Иначе и не могло быть, ибо без укрепления и расширения хозяйства дороги немисливо было бы выполнять те требования, которые все настойчивее выдвигали перед нами фронт и народное хозяйство страны.

За последнее пятилетие дорога обогатилась новыми железнодорожными линиями, разездами и станциями, значительно пополнилась новейшими техническими средствами, такими, например, как механическая централизация и автоблокировка, аппаратура высокой частоты и т. п.

Все эти годы на дороге ведется настойчивая и упорная борьба за мобилизацию внутренних материальных ресурсов, за создание мощной базы для собственного производства запасных частей, необходимых в паровозном, вагонном и путевом хозяйстве.

Почти во всех крупнейших депо и вагонных участках созданы свои чугунолитейные и медно-литейные цеха. Выпуск продукции этими цехами из года в год растет и удовлетворяет потребности дороги в литье. Непрерывно увеличивают выпуск колесных паровозных и вагонных пар Оренбургская и Ак-Булакская мастерские. Кроме того, в паровозных депо дороги ежегодно от 40 до 50 тысяч различных запасных частей для паровозов изготавливается и от 90 до 100 тысяч делается вновь. В ряде депо организовано производство шпал для паровозных, арок, серной кислоты, сырья огнеупорного кирпича, изготовление напильников и много других видов остродефицитных материалов и инструментов, необходимых для ремонта подвижного состава.

Исключительно большую роль в мобилизации местных ресурсов для путевого хозяйства играют созданные в период войны механические мастерские дистанций пути. Здесь организованы ремонт и изгото-

вление материалов верхнего строения пути, накладок, противсудящих, костылей и шурупов.

Механические мастерские дистанций связи освоили ремонт самой сложной аппаратуры сигнализации и связи, организовали производство запасных частей, возникавших до войны на дороге из промышленных предприятий центра.

Создание собственной производственной базы, настойчивое изыскание и использование местных ресурсов дали Оренбургской дороге возможность обеспечить возросшие размеры движения паровозами и вагонами, содержать путь в таком состоянии, которое требуется для пропуска поездов с установленной для них скоростью.

В этом отношении представляют интерес такие данные. В годы первой мировой войны на Оренбургской дороге (тогда Ташкентской) более, чем полтора паровозного парка был неисправной. Сейчас же, на четвертом году Отечественной войны, число неисправных паровозов находится почти в норме. А ведь разве можно сравнить нагрузку, падавшую на паровозный парк дороги в прошлую войну с той, которую он выдерживает в нынешнюю войну!

То же самое можно сказать и о путевом хозяйстве, которое в годы нынешней войны, несмотря на большую нагрузку, не только не ухудшилось, а наоборот—улучшилось.

Многие участки пути пройдены капитальным и средним ремонтом. В этом коллективу дороги огромную помощь оказали территориальные партийные и советские организации, особенно Чкаловской области. Они в 1942 и 1943 гг. организовали массовые воскресники по ремонту пути, в которых приняли участие почти 35 тысяч трудящихся.

Особенно большую помощь оказали местные партийные и советские организации коллективам 13-й Оренбургской, Кузандыкской и Бузулукской дистанций пути, благодаря чему эти дистанции, находившиеся до войны в аварийном состоянии, сейчас по состоянию пути занимают первые места на дороге.

Вся работа по улучшению эксплуатационных измерителей, по созданию своей производственной базы и укреплению хозяйства дороги нами сочетается с работой по улучшению культурных и материально-бытовых условий железнодорожников. Благодаря той неутомимой заботе о транспортниках, которую проявляют пар-

тия, правительство и лично товарищ Сталин, за годы войны на дороге созданы значительные источники дополнительного производственного снабжения железнодорожников.

Все крупнейшие предприятия имеют свои подсобные хозяйства, на дороге—несколько крупных животноводческих, зерновых и растениеводческих совхозов. В 1944 году посевная площадь, по сравнению с 1940 годом, увеличена более, чем в четыре раза: посевы зерновых культур составили около 5.000 гектаров, овощей и бахчевых—1.169 гектаров, и картофеля—908 гектаров.

Исключительно широкое развитие получило на дороге рыболовство. 13 рыболовецких бригад только в минувшем году выловили тысячи центнеров рыбы.

Все это позволило нам увеличить сеть общественного питания, создать на дороге 75 столовых, улучшить производственное снабжение железнодорожников.

Коллектив дороги стремится помогать фронту не только быстрым продвижением поездов, но и своими собственными средствами. Железнодорожники Оренбургской дали 6.911.850 рублей в фонд обороны и 2.379 тысяч на строительство танков. Кроме того, ими на свои средства и оловыми силами построены три бронепоезда и два поезда-бани, которые были снабжены десятью тысячами комплектов белья, сшитого руками жен, матерей и сестер железнодорожников.

Большую помощь оказал коллектив Оренбургской в восстановлении железных дорог, разрушенных фашистскими захватчиками. На освобожденные дороги было отправлено несколько маршрутов материалов, инструмента, оборудования. На те же дороги были посланы сотни людей, которые сейчас, не покладая рук, работают над восстановлением железнодорожного хозяйства.

Все эти успехи являются результатом прежде всего широко развернувшегося на дороге социалистического соревнования, которое под руководством партийных организаций и командиров транспорта выросло в могучую силу борьбы за успешное преодоление трудностей военного времени. На дороге насчитывается свыше 20 тысяч лунинцев и стахановцев.

В соревновании выросли и закалялись сотни, тысячи подлинных бойцов трудового фронта, самоотверженный труд которых удостоен многих высоких наград. 143 работника нашей дороги награждены в пе-

риод войны орденами и медалями Советского Союза, 208—знаком «Почетному железнодорожнику», 1.650—знаком «Ударнику сталинского призыва». Более тысячи человек награждены нагрудными знаками отличников. Только за одиннадцать месяцев прошлого года передовым работникам Оренбургской было выдано денежных премий в общей сумме на 4.143 тысячи рублей.

Таким образом, за годы войны коллектив Оренбургской железной дороги вложил немало труда в общее дело победы над немецко-фашистскими захватчиками. Железнодорожники показали себя передовым отрядом трудящихся Чкаловской области и Казахской Республики.

Однако, в работе Оренбургской дороги имеется еще очень много недостатков, которые мешают ей по всем видам производственной деятельности достичь довоенного уровня. Дорога не совсем выполняет основного закона транспорта—графика движения поездов, имеет завышенный оборот паровозов и вагонов и вследствие этого не обеспечивает систематического, ритмичного выполнения заданий по погрузке и выгрузке.

Такое положение происходит прежде всего потому, что мы еще не во всех звеньях дороги установили подлинно военную дисциплину. Правда, с того момента, как на дороге было введено военное положение (с апреля 1943 г.) дисциплина несколько улучшилась, но тем не менее она еще далека от требований военной обстановки.

Значительно больше надо сделать и для удовлетворения материально-бытовых условий железнодорожников, в первую очередь за счет решительного улучшения работы ОРС'ов и особенно дорожнотехуправления рабочего снабжения, которое работает крайне плохо.

Много у нас и других нерешенных вопросов. Но они могут и должны быть решены в самое ближайшее время. Порокой тому патристическое стремление железнодорожников оказать еще большую поддержку фронту, выраженное в письме железнодорожников Советского Союза великому вождю народов товарищу Сталину, неослабая помощь, которую получили мы от партийных, советских организаций и всех трудящихся Чкаловской области и Казахской ССР.

М. СОРОКИН.

Начальник Оренбургской железной дороги, генерал-директор тяги 3-го ранга.