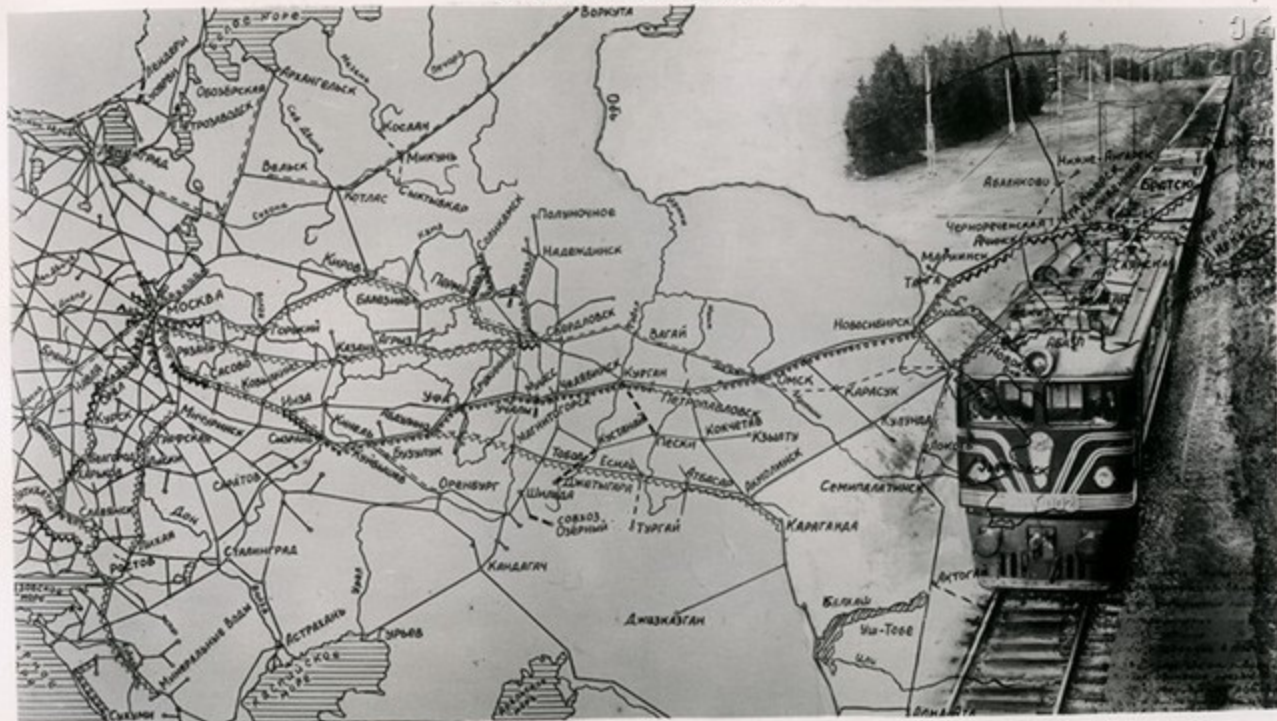


НА СТАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЯХ

(ко Дню железнодорожника)



Посмотрите на карту! Ее пересекает, разветвляясь в разные стороны, зубчатая линия. Это — трассы электрифицируемых за семилетие магистралей. Они протянутся на 20 с лишним тысяч километров. Электровозы из Москвы пойдут на Дальний Восток, в Минеральные Воды, в Свердловск, будут курсировать между Карагандой, Магнитогорском и Уфой, между Новокузнецком, Абаканом, Тайшетом и Братском и еще на многих направлениях.

На карте обозначены и дороги, прокладываемые к источникам энергии, „кладовым“ природных богатств, новым промышленным и сельскохозяйственным районам.

Осуществить за семилетку коренную техническую реконструкцию железнодорожного транспорта — такую задачу поставил XXI съезд КПСС.



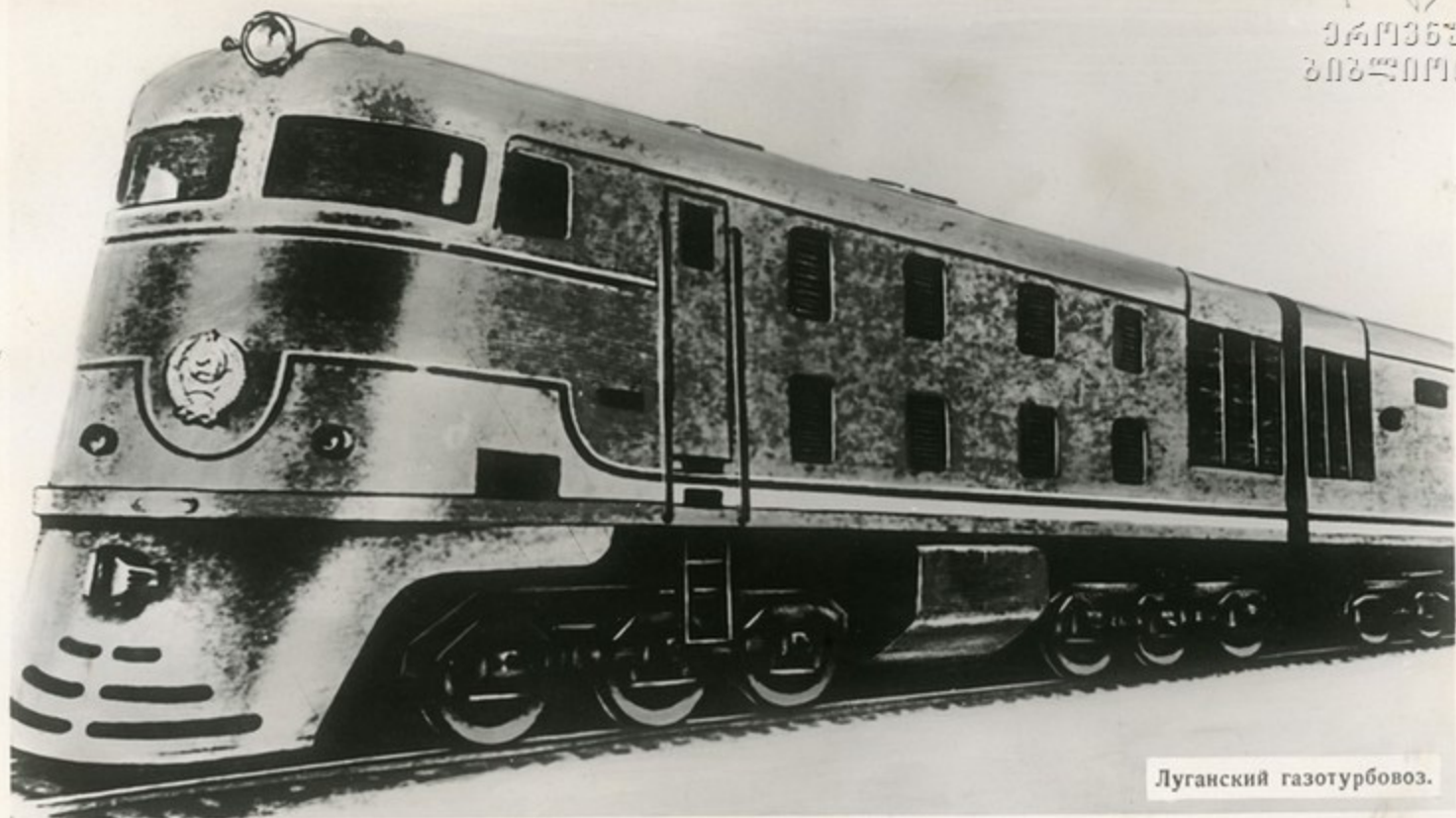
Электровоз Н—8 мощностью в 5.700 лошадиных сил готовится к рейсу. Его поведет молодой машинист И. Янин.

Тепловоз ТЭ—10. Мощность—3.000 лошадиных сил в каждой секции.

В 1965 году общая протяженность магистралей, обслуживаемых электровозами и тепловозами, составит сто тысяч километров. Это почти вдвое больше, чем вся сеть дорог дореволюционной России.

За семилетие транспорт получит 18 тысяч мощных, экономичных локомотивов. Внедрение электровозной и тепловозной тяги позволит сэкономить 400 миллионов тонн угля и на 45 миллиардов рублей уменьшит эксплуатационные расходы.





Луганский газотурбовоз.

Сейчас в цехах Луганского тепловозостроительного завода рождается локомотив совершенно нового типа — газотурбовоз. Коэффициент его полезного действия — 28-30 процентов. Конструктивная скорость — 100 километров в час. Эта машина сможет на крутом подъеме довольно легко вести поезд весом в 4.000 тонн.



Электропоезд с комбинированным питанием на станции Тукум.

На одной из приморских станций Латвийской дороги, обслуживаемой пока еще паровой тягой, пассажиры недавно увидели электропоезд, который шел с опущенными пантографами. Это поезд с комбинированным питанием. Курсируя по электрифицированному участку, он питается от контактных проводов, а как только выйдет за пределы участка, начинает брать энергию от аккумуляторных батарей, которые заряжаются во время движения по электрифицированной линии.

Электропоезда с таким комбинированным питанием создадут большие удобства для жителей ряда пригородных поселков, пути к которым еще не электрифицированы.



Поезд идет по электрифицированному участку Новосибирск — Тайга.

На таежных перегонах Транссибирской магистрали поднимаются стройные ряды опор. И от одной к другой движутся монтажники — люди смелой и очень важной профессии. Их не страшит ни стужа, ни ураганный ветер. Высоко над рельсами подвешивают они и прочно закрепляют контактные провода.

Уже в нынешнем году — первом году семилетки — должны быть пущены электровозы на участках Тайга — Мариинск, Чернореченская — Клюквенная, Зима — Черемхово.

Монтеры Геннадий Медведев и Иван Барсуков монтируют контактную сеть на перегоне Зима — Делюр.



УРАЛ
СИБИРЬ

Диспетчеры Нижнеудинского отделения Восточносибирской дороги Юрий Захаров и Дмитрий Высоцкий выбирают лучший вариант предоставления „окна“ электрификаторам.



Реконструкция транспорта происходит при необычайно интенсивном движении, быстром росте грузовых и пассажирских перевозок.—Строим, что называется, „под колесами“,—говорят в шутку электрификаторы, путейцы, связисты. И железнодорожники всех профессий приходят им на подмогу. Диспетчеры стараются выкраивать в графике для строителей побольше „окон“, машинисты и кондукторы—вовремя подвозить материалы.



Посланцы комсомольских организаций Горьковской области, работающие на реконструкции Красноярской магистрали.

Молодые строительницы магистрали Тайшет — Лена в куле вагона.

На самых ударных, самых решающих стройках семилетки трудится наша молодежь. Вся она живет одной мыслью, одним неодолимым стремлением — приблизить коммунистическое завтра, с честью выполнить грандиозную программу, намеченную партией.

Тысячи юношей и девушек приехали по комсомольским путевкам на железные дороги Урала, Сибири, Дальнего Востока. Они показывают образцы высокой производительности труда.





Укладка стрелочных переводов на станции Бирюса.

Скоро на картах и в железнодорожных справочниках появятся названия многих новых станций и разъездов. Они вырастают на трассах Южсиба, Средсиба и других направлений.

Бирюса — одна из станций строящейся 700-километровой магистрали Абакан — Тайшет. Дорога эта протянется через седые отроги Саянских хребтов. Она даст кратчайший выход руде и углю, облегчит транспортировку сибирского леса в Казахстан и Среднюю Азию.

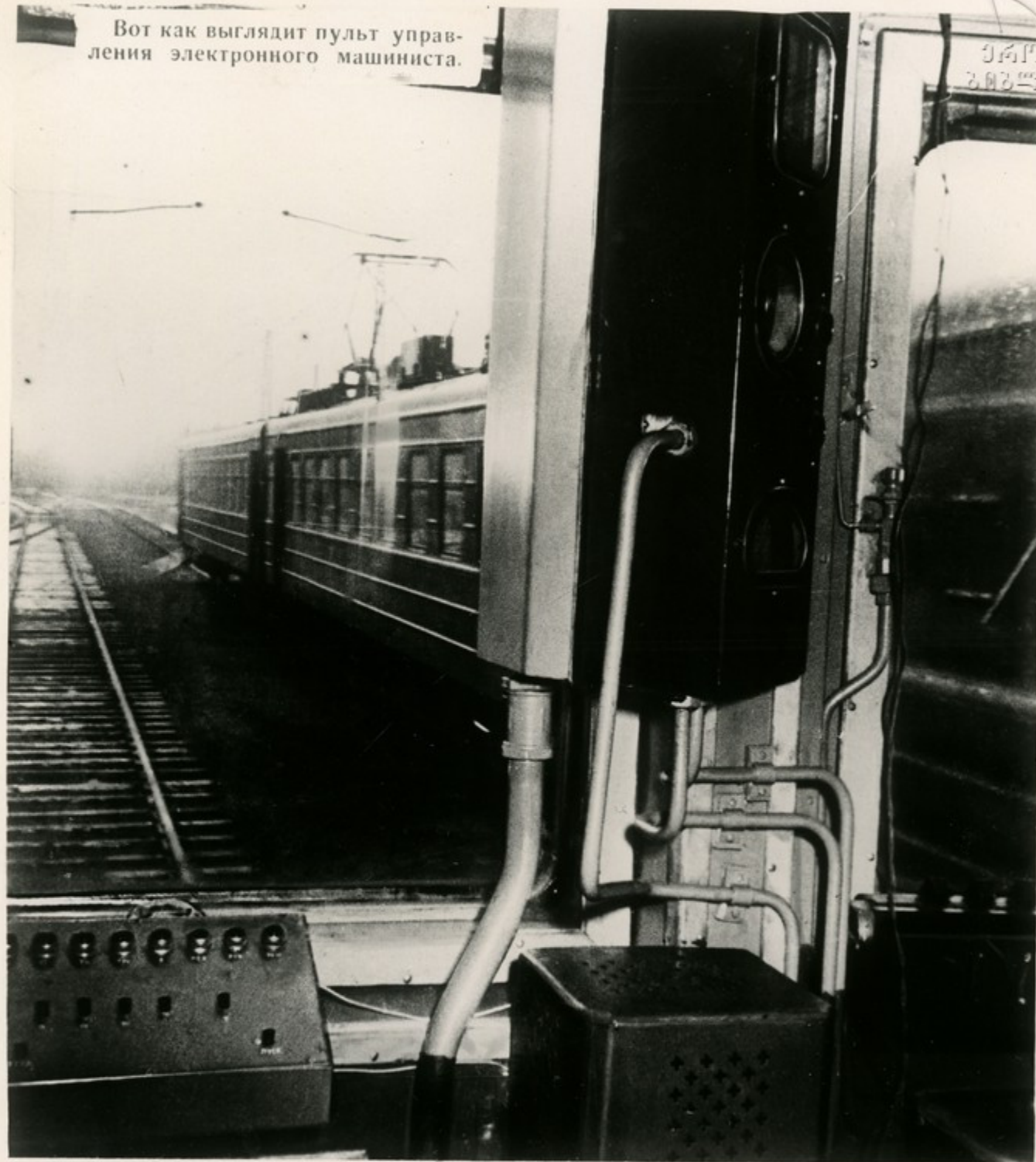


Укладка 25-метровых рельсовых звеньев путеукладчиком системы Платова.

За семилетку обновится почти все путевое хозяйство железных дорог. В действующую сеть будет уложено 70 тысяч километров новых рельсов преимущественно тяжелого типа и 20 миллионов железобетонных шпал. На щебеночное основание намечено поставить в полтора раза больше путей, чем было за время существования транспорта.

Советские конструкторы и инженеры создают новые высокопроизводительные машины для реконструкции пути.

Вот как выглядит пульт управления электронного машиниста.



Автоматический машинист... Это не фантазия, а действительность. Еще в прошлом году на Куйбышевской дороге и затем под Москвой испытывалась электронная математическая машина, управляющая движением поезда. Человеку достаточно нажать кнопку, чтобы автомат плавно повел состав, развил заданную скорость, а в определенных пунктах сбавил или увеличил ход, делал остановки.

Наши ученые и инженеры продолжают совершенствовать конструкции таких машин, создают новые.



На строительстве „Дороги дружбы“.

Электронные математические машины способны во много раз облегчить труд проектировщиков, работающих на транспорте.

Очень сложная вычислительная операция — составление тяговых расчетов. Она отнимает много времени и подчас даже небольшая цифровая ошибка сказывается на правильности выбора варианта.

В Московском проектно-изыскательном институте с успехом применяется „АТР—1“ — автомат тяговых расчетов. Пользуясь им, проектировщики избрали наиболее выгодный вариант трассы „Дороги дружбы“ — от Актогая к границе с народным Китаем, определили скорости и время хода поездов на ряде электрифицируемых участков.



Инженеры Г. Глазунов (слева) и И. Абрашнн у автомата тяговых расчетов.

Диспетчер станции Лосиноостровская И. Калачев у телевизора.

საინჟინერო-ტექნიკური უნივერსიტეტი



В железнодорожном производстве нашло широкое применение телевидение. Благодаря ему станционный диспетчер становится „всевидящим“. Экран послушно разворачивает перед ним панораму каждого сортировочного парка, показывает размещение вагонов на путях. При желании можно увеличить изображение и прочесть номер вагона, проверить правильно ли уложен груз.

Телевизионный глаз — отличный помощник командиру движения.



Из года в год на железных дорогах увеличиваются потоки пассажиров. И работники транспорта непрерывно улучшают их обслуживание.

Все чаще билеты отъезжающим доставляются на дом по предварительным заказам, причем для передачи заказа можно воспользоваться телефоном или послать почтовую открытку.

Организована также продажа пассажирам билетов и на обратный проезд из крупных пунктов на любые поезда за месяц вперед.



На станции Ярославль-Главный. Отправление первого скорого электропоезда Москва—Ярославль.



Новый зал Казанского вокзала в Москве.

Каждая поездка по железной дороге должна быть приятна пассажиру и обставлена со всеми удобствами.

По новому графику прямое железнодорожное сообщение связывает ряд крупных промышленных центров с курортами Кавказа и Крыма. Резко увеличилось пригородное движение, возросли скорости.

Непрерывно расширяются и благоустраиваются вокзалы.

Участники первого субботника, ныне пенсионеры В. Сидельников и Я. Кондратьев и знатный машинист В. Блаженев беседуют с молодыми слесарями тепловозоремонтного цеха коммунистического труда.



В депо Москва-сортировочная, где сорок лет назад проходил первый субботник, недавно зародилось новое патриотическое движение. Здесь возникла первая в стране бригада коммунистического труда. Сейчас в депо это почетное звание завоевал весь тепловозоремонтный цех.

На железнодорожном транспорте 15 тысяч производственных коллективов борются за право называться бригадами коммунистического труда.



Инициаторы высоких пробегов: сверху (слева направо)—электровозники В. Чмырь, П. Туркин, А. Годлевский, А. Игнатенко; внизу—диспетчеры В. Пузенко, П. Гладков и дежурный по отделению М. Березка.



В предвоенные годы на транспорте было популярно слово „пятисотник“. Лучшие машинисты добивались 500-километрового суточного пробега паровоза. Ныне у железнодорожников входит в быт слово „тысячник“.

Электровозники и движенцы Основянского отделения Южной дороги составили уплотненный график оборота электрических локомотивов и стали соревноваться за суточный пробег в 1000 километров.

Этот почин подхватили на многих электрифицированных линиях. Уже есть немало машинистов, превысивших такие обязательства.

Работники станции Нижнеднепровск-Узел беседуют со своими подшефными со станции Верховцево.

УКРАЇНСЬКА
РАДІОТЕЛЕГРАФІЯ



Славный патриотический пример текстильщицы Гагановой, которая вывела отстающую бригаду в передовые, увлек многих тружеников стальных магистралей.

Лучшие коллективы железнодорожников принимают шефство над отстающими. Вот собрались вместе люди двух станций—Нижнеднепровск-Узел и Верховцево. Нижнеднепровцы, признанные передовики соревнования, поставили перед собой задачу: добиться, чтобы и верховцевские движенцы как можно быстрее пошли в гору.

Начали со школы передового опыта—с передачи друзьям всего ценного, что накопили новаторы. В итоге работа движенцев Верховцево значительно выправилась.



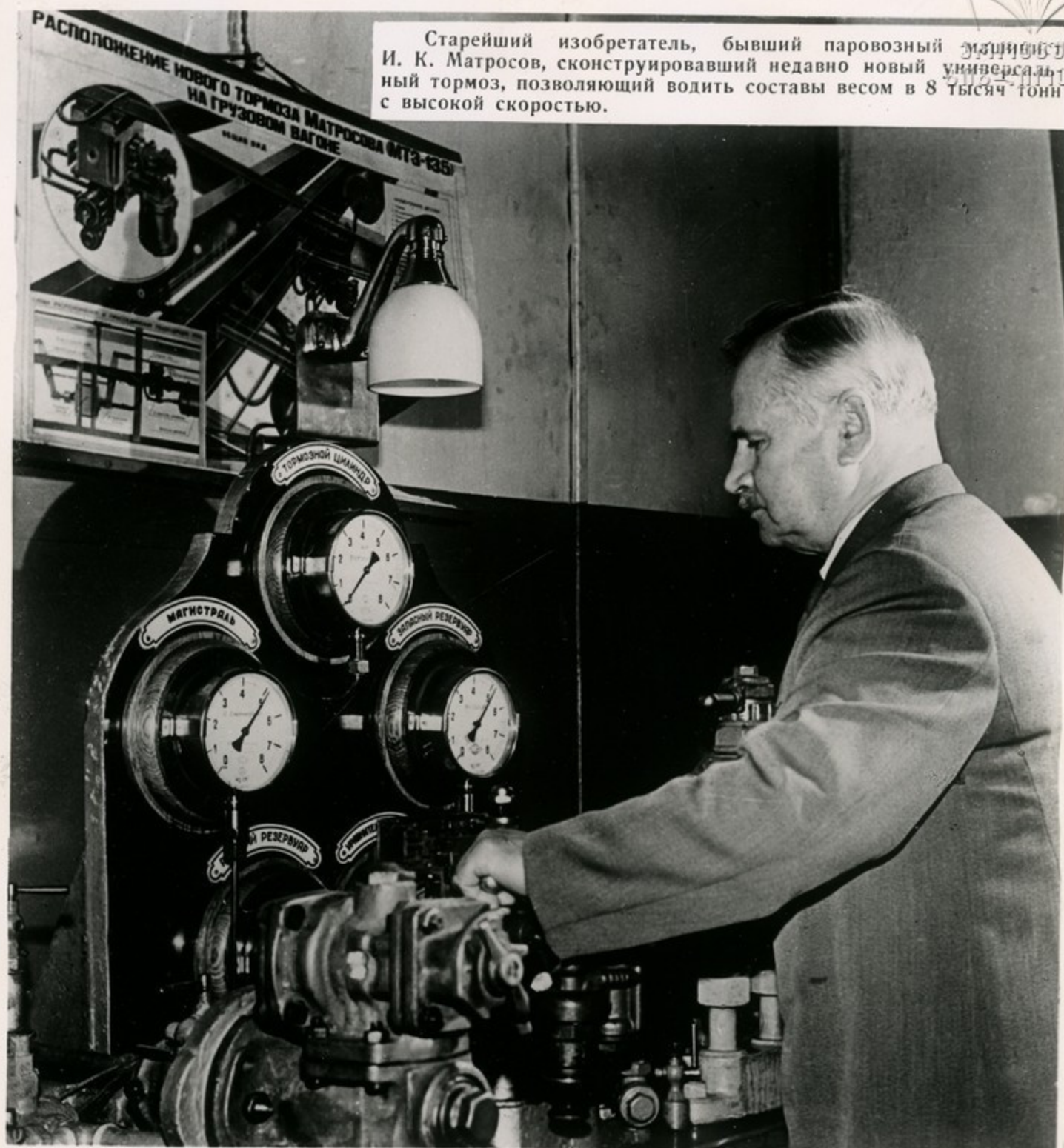
Рабкоровская бригада стенной газеты «Сигнал» на станции Бухта Куйбышевской дороги.

Капитальные вложения в развитие железнодорожного транспорта за семилетие составят 110-115 миллиардов рублей.

—Этот огромный расход,—заявили тайгинские вагонники,—должен как можно скорее окупиться. И тут решающее слово за нами, железнодорожниками.

Тайгинцы предложили: уже в этом году внести в фонд семилетки в целом по транспорту не меньше миллиарда рублей сверхплановых накоплений.

В борьбу за железнодорожный миллиард активно включились рабкоры. Они проводят рейды на предприятиях, организуют бригады и посты, помогают разоблачать и пресекать расточительство, распространяют опыт экономного ведения хозяйства.



Старейший изобретатель, бывший паровозный машинист И. К. Матросов, сконструировавший недавно новый универсальный тормоз, позволяющий водить составы весом в 8 тысяч тонн с высокой скоростью.

Большая армия изобретателей и рационализаторов трудится на наших железных дорогах. 40-летие Ленинского декрета „Об изобретениях“ эти люди пылливой мысли отмечают созданием новых машин, приборов, технических усовершенствований, облегчающих труд и повышающих его производительность.

Следуя примеру передовиков промышленности, новаторы транспорта стремятся реконструировать цехи и модернизировать оборудование своими силами, при минимальных затратах государственных средств.



Диспетчерская централизация на Кизлярском участке Орджоникидзевской дороги. Управление стрелками и сигналами автоматизировано. У пульта — диспетчер М. И. Стельмах.

Производительность труда на транспорте должна за семилетие возрасти на 34-37 процентов, что превысит современный уровень производительности труда на железных дорогах США.

Огромную роль в достижении этой цели играет внедрение на наших дорогах автоматики и телемеханики. За семилетку около 18-20 тысяч километров железнодорожных линий будет оборудовано автоматической блокировкой и диспетчерской централизацией. Это даст экономию в 480 миллионов рублей.

80-квартирный дом со всеми удобствами, построенный в Одессе на улице Богдана Хмельницкого. Он заселен в этом году рабочими и служащими железнодорожного узла.



Пожалуй, нет такого дня, когда бы на сети дорог не вступали в эксплуатацию жилые дома. Железнодорожники сейчас часто справляют новоселье.

В пятой пятилетке железнодорожники ежегодно получали в среднем 622 тысячи квадратных метров жилья. В прошлом году — 2 миллиона 426 тысяч квадратных метров. А за семилетие новой жилой площади будет построено 18 с лишним миллионов квадратных метров.



В железнодорожной школе рабочей молодежи на Здобуновском узле Львовской магистрали. Помощник машиниста Э. М. Борцов объясняет устройство тепловоза. Урок ведет главный инженер депо В. М. Томашев.

С каждым годом все больше становится учебных заведений, готовящих железнодорожных специалистов. Все больше работников транспорта получает среднее и высшее образование без отрыва от производства. На транспорте существует широкая сеть школ рабочей молодежи, вечерних и заочных техникумов, втузов.

Железнодорожному транспорту требуются высококвалифицированные кадры.



В столярной мастерской школы-интерната на станции
Инская Томской магистрали.

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР предусматривает широкое развитие школ-интернатов. В течение семи лет количество учащихся в них увеличится в целом по стране в 14 раз. Примерно в тех же размерах возрастет число воспитанников школ-интернатов и на железнодорожном транспорте. В 1965 году в них будет воспитываться 120 тысяч школьников.



074196340
074196340

Пионеры у тепловоза. Ленточку
зает ученица 11-й Кунцевской школы На-
таша Кишик.



Советские школьники все больше приобщаются к полезным делам и начинаниям, приобретают трудовые навыки.

Пионеры школ Южной железной дороги собрали и сдали государству столько металлического лома, что металла хватило на несколько дизельных локомотивов. Этот пример увлек массу детворы.

Школьники Московской области на собранный ими металлический лом заказали два тепловоза ТЭ-3. Работники Коломенского завода имени Куйбышева охотно выполнили заказ. В торжественной обстановке локомотивы были переданы молодежной бригаде Пензенского депо.

СТРОЕНИЕ ВСЕЛЕННОЙ



На одной из лекций в Вологодском Дворце культуры железнодорожников.

В этом году железнодорожники получат 17 новых клубов и дворцов культуры. Откроются они в Юдине, Борзе, Иланской, Сальске, защите, Урсатьевской и других пунктах. Строится много красных уголков. Для обслуживания линейных работников оборудуются удобные и вместительные вагоны-клубы.

Вологодский Дворец культуры — один из лучших на транспорте. Его художественные коллективы тесно связаны с производством. Лекции, концерты, беседы, занятия университета культуры — все здесь подчинено единой цели: семилетнему плану, коммунистическому воспитанию масс.