

ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича

№ 35 (2166) Вторник, 10 марта 1942 г. Год издания 9-й Цена 10 коп.

Женщины-железнодорожницы! Боритесь за образцовую работу транспорта, за скорейшее продвижение военных грузов. Овладевайте техникой железнодорожного транспорта!

Неотложные задачи профсоюзных организаций

Самоотверженным трудом на своих постах поддерживают железнодорожники сокрушительный натиск героических частей Красной Армии, отбрасывающей все дальше на Запад кровавую гитлеровскую свору убийц и насильников. Каждый новый успех на фронте вдохновляет трудящихся на еще большие подвиги в тылу. В повышении творческой активности рабочих и служащих большое значение имеет хорошо поставленная работа профсоюзов. Профсоюзные организации развивают трудовой героизм масс, расширяют передовые лунинские методы труда, воспитывают своих членов в духе железной воинской дисциплины.

С каждым днем растет число двухсотников и трехсотников, мастеров высокой производительности труда, отдающих все свои силы для победы над врагом. В одном из цехов вагонного депо Свердловск - сортировочная 21 рабочий из 30 систематически дает более двух норм за смену. Движение двухсотников в этом цехе возглавляет профорг тов. Ладанцев. Он не уходит из цеха, пока не выполнит двух норм, личным примером воодушевляет вагонников на самоотверженный труд.

Местком паровозного депо Егоршино много сделал для распространения лунинских методов. Председатель месткома тов. Каргаполов и профсоюзный актив хорошо наладили работу производственных совещаний, заботливо выращивают машинистов-лунинцев, создают им все условия для отличной работы. Не даром полк лектив депо с честью держит переходящее красное знамя дороги.

По таким передовикам должны равняться все профсоюзные организации дороги, борясь повседневно за повышение производительности труда, за быстрее продвижение поездов с вооружением и грузами для заводов черной металлургии.

Особое внимание профсоюзных органов должно быть сосредоточено на выращивании и воспитании новых кадров железнодорожников. На станции, в депо и вагонные участки за последнее время пришло много молодых рабочих и работниц. Необходимо создать все условия к тому, чтобы они быстро овладели железнодорожными профессиями. Организация стахановских школ, использование старых производственников для обучения молодежи, собрания по обмену опытом, — все эти формы массовой работы должны быть в полной мере использованы.

Вместе с тем следует обеспечить надлежащее культурно-бытовое обслуживание новых кадров. На станции Богданович на производство вышло много домохозяек. Партийная и профсоюзная организации открывают детский сад, куда мать-работница сможет отдать своего ребенка.

Проявляя заботу о культурно-бытовом обслуживании трудящихся, профсоюзные организации особое внимание должны сосредоточить сейчас на подготовке и проведении весеннего сева.

Дальнейшее повышение производственной активности железнодорожников в борьбе за подъем работы дороги, за усиление помощи фронту, улучшение культурно-бытового обслуживания рабочих и служащих, — таковы неотложные задачи профсоюзных организаций в суровой обстановке Отечественной войны.

Из приказа Народного Комиссара Путей Сообщения

№ 145-Ц

от 7 марта 1942 года.

За проявленную инициативу и энергию по обеспечению бесперебойной работы железнодорожного транспорта в дни великой Отечественной войны советского народа с немецко-фашистскими захватчиками наградить: по дороге имени Л. М. Кагановича—

ЗНАЧКОМ «ПОЧЕТНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКУ».

1. Глушкову Гликерию Алексеевну — председателя совета жен Тюменского вагонного участка.
2. Силюнину Зинаиду Ивановну — зав. учебной частью школы № 1 Свердловск-пассажирская.
3. Маслакову Марию Ивановну — слесаря-автоматчика вагонного участка Свердловск - пассажирская.
4. Грому Анастасию Александровну — кочегара котла концепропиточной Гороблагодатского вагоноремонтного пункта.
5. Кыштымкову Раису Ивановну — электромонтера — обмотчика Свердловского вагонного участка.
6. Марушкину Евдокию Павловну — дежурного по резерву проводников станции Свердловск-пассажирская.

ЗНАЧКОМ «УДАРНИКУ СТАЛИНСКОГО ПРИЗЫВА».

1. Бессонову Надежду Артемьевну — активистку совета жен работников паровозного депо Свердловск-сортировочная.
2. Бастрикову Анну Андреевну — путеобходчика Верхотурской дистанции пути.
3. Боброву Александру Ивановну — активистку совета жен работников станции Надеждинск.
4. Князеву Александру Михайловну — активистку совета жен работников депо Камышлов.
5. Двойнишникову Анастасию Семеновну — старшего стрелочника станции Смычка.
6. Зыкину Александру Андреевну — старшего кондуктора Надеждинского резерва.
7. Кочумову Антонину Ефремовну — активистку совета жен работников депо Тагил.

В ФОНД ОБОРОНЫ РОДИНЫ

Воскресник, посвященный Международному коммунистическому женскому дню 8 марта, на станции Богданович начался еще накануне. В субботу активистки домохозяйки тт. Казанцева, Бубликова, Головина, Еремеева и другие побелили и привели в порядок все стрелочные будки.

Инициатива домохозяек была дружно поддержана железнодорожниками. Утром 8 марта путевцы, связисты, работники суфета, столовой, магазина, домохозяйки, — всего около 200 человек, организованно вышли на воскресник. Они выгрузили несколько вагонов дров, очистили дворы служебных зданий от грязи и мусора. Связисты во главе со старшим электромехаником дистанции тов. Бродниковым вычистили и смазали аппаратуру.

Хорошо работали путевцы и домохозяйки под руководством паровозного мастера тов. Коптева. За день они очистили перрон вокзала и несколько станционных путей. Вывезено 368 кубометров льда, шлака и мусора. Деньги, заработанные на воскреснике, железнодорожники и их жены передали в фонд обороны родины.

Вечером в железнодорожном клубе состоялось торжественное заседание, посвященное 8 марта

ну — активистку совета жен работников депо Тагил.

8. Буркову Анну Ксенофонтовну — токаря депо Егоршино.

9. Безукладникову Прасковью Павловну — старшего стрелочника станции Свердловск-сортировочная.

10. Устинову Платонида Кузьмовну — председателя совета жен депо Егоршино.

11. Алюханову Марию Максимовну — активистку совета жен работников станции Кузино.

12. Шабаршину Зою Яковлевну — дежурного по станции Н.-Салда.

13. Охотникову Нину Сергеевну — начальника станции Сарагулка.

14. Прокопенко Евдокию Ивановну — активистку совета жен станции Богданович.

15. Рогачеву Анну Павловну — телеграфистку Тюменского отделения.

16. Рычкову Анастасию Евстигнеевну — ремонтного рабочего Тагильской дистанции пути.

17. Бекетову Анну Артемьевну — бригадира специального цеха мастеров связи станции Камышлов.

18. Борисову Анисию Сергеевну — активистку совета жен станции Кушга.

19. Мясникову Татьяну Ивановну — старшего кондуктора Надеждинского резерва.

20. Якимову Веру Васильевну — старшего стрелочника станции Богословск.

Народный комиссар путей сообщения Л. М. КАГАНОВИЧ.

От Советского Информбюро

(Вечернее сообщение 8 марта)

В течение 8 марта наши войска на ряде участков фронта с боями продвигались вперед и заняли несколько населенных пунктов.

За 6 марта уничтожено не 35 немецких самолетов, как об этом сообщалось ранее, а 45 немецких самолетов.

За 7 марта уничтожено 29 немецких самолетов. Наши потери — 6 самолетов.

За 8 марта под Москвой сбито 2 немецких самолета.

В течение 7 марта частями нашей авиации уничтожено и повреждено 5 немецких танков, 375 автомашин с войсками и грузами, 100 повозок с боеприпасами, автоцистерна с горючим, 25 орудий, 6 зенитно-пулеметных точек, 29 минометов, взорван склад с боеприпасами, рассеяно и частью уничтожено 60 всадников и до 3 рот пехоты противника.

Части, где командиром тов. Юшкевич (Калининский фронт), выбили противника из 9 населенных пунктов и продолжают продвигаться вперед. В числе захваченных у врага трофеев: 4 орудия, 18 пулеметов, 9 автоматов, 21 винтовка, более 30.000 патронов, 2 миномета, 30 лошадей. Гитлеровцы потеряли убитыми и ранеными сотни солдат и офицеров. Взятые пленными. На этом же участке фронта сержант Игнаткин метким орудийным выстрелом сбил самолет противника «Ю-88». Три летчика взяты в плен.

Советские войска все больше и больше сжимают кольцо вокруг 16 немецкой армии. На одном из участков противник силою до 2 батальонов предпринял контратаку. Однако наши пехотинцы и лыжный батальон успешно отбросили немцев. Противник отступил, оставив на поле боя до 550 солдат и офицеров. Развивая наступление, наши бойцы заняли 3 населенных пункта. Упорные бои идут на другом участке, где наши части уничтожают гарнизоны укрепленных пунктов врага. В бою за населенный пункт В. бойцы противотанковой батареи лейтенанта Кокаурова уничтожили 2 немецких противотанковых пушки, 2 станковых пулемета, разрушили 7 блиндажей и истребили 150 немецких солдат и офицеров.

Группа гвардейцев под руководством заместителя политрука тов. Макасова на трех танках ворвалась в сильно укрепленный немцами район. Наши бойцы смело атаковали ДЗОТы, забрасывая амбразуры гранатами, расстреляли свыше 70 гитлеровцев и разгромили огневые точки противника. Тов. Макасов был дважды ранен, однако не покинул поля боя.

Партизанский отряд под командованием тов. Ф., действующий на Украине, за время своих боевых операций истребил 772 немецко-фашистских захватчика, уничтожил 69 немецких автомашин, 24 мотоцикла, сжег 5 складов с боеприпасами и горючим, взорвал 5 железнодорожных мостов и пустил под откос 5 эшелонов с военными грузами. Партизаны захватили трофеи: 100 лошадей и 120 седел, 4 станковых и 16 ручных пулеметов, 150 винтовок, много патронов и другое военное имущество.

Пленный фельдфебель 11 роты 445 полка 134 немецкой пехотной дивизии Христиан Брюске рассказал: «При отступлении наша дивизия понесла очень большие потери. Наш противотанковый батальон имел 3 роты. В каждой роте было по 150 человек и по 12 пушек. Теперь в ротах осталось по 50 человек и по 4—5 орудий. В 11 роте, в которой я служил, осталось не более 25 штыков. Настроение солдат очень подавленное. Все стали раздражительными, нервными. Солдаты озлоблены и выражают недовольство, что так долго тянется война».

Немецкий лейтенант Рудольф Шрапбер пишет своему отцу в город Фуле: «Мы не знаем ни одного спокойного вечера. У нас больше нет ни лошадей, ни машин. Русские напали на нас и нам едва удалось спастись бегством. Все пришлось бросить. Даже моя солдатская книжка и 186 марок, имевшихся у меня, достались русским».

Граждане села Доброволье, Близнецовского района, Харьковской области, составили акт, в котором отмечают: «За время пребывания гитлеровских бандитов в нашем селе они разрушили школу, контору МТС, магазин-сельпо, почту, детский дом, две конюшни, конторы двух колхозов. Немцы забрали 70 голов крупного рогатого скота, 30 овец, 80 свиней, большое количество кур и гусей. Фашистские изверги расстреляли жителя нашего села Товстогрея Андрея Федотовича, избили Девятку Т. С., Нечепуренко Ефросинию и ее 12-летнего сына, Горбач Л. З. и многих других стариков, женщин и детей».

Токарь Бакинского вагонного участка тов. Пивякин, вытачивая муфты и гайки, выполнил сменную норму на 1050 процентов. Замечательный рекорд поставила на ст. Баку-товарная бригада тов. Яныкина, произведя подачу и налив очередного нефтемаршрута за 30 минут вместо 4 часов 16 минут по норме.



Евдокия Павловна Марушкина была лучшим бригадиром проводников. Недавно ее выдвинули на работу дежурного по Свердловскому пассажирскому отделению. Тов. МАРУШКИНА хорошо справляется с новыми обязанностями. За отличную работу нарком тов. Л. М. Каганович наградил ее значком «Почетному железнодорожнику».

Фото В. Лежнина.

Возглавить производственный подъем — долг каждой профсоюзной организации

ВЫПОЛНИМ БОЕВОЙ ПРИКАЗ НАРКОМА

Приказ № 18 Народного комиссара товарища Л. М. Кагановича вооружил железнодорожников боевой программой действий по развязанию лунинского движения в условиях великой Отечественной войны. Местный комитет паровозного депо Егоршино разъянил среди рабочих приказ наркома. Были проведены беседы и совещания во всех цехах и сменах, на видных местах вывешены выдержки из приказа. Командиры, партийный и профсоюзный актив разработали мероприятия по выполнению приказа среди паровозников.

В депо оказалось значительное число людей, не имеющих слесарной квалификации. Инструктор по слесарному делу тов. Романов энергично взялся за работу, он применил метод наглядного обучения. Во время ремонта паровозов машинисты, их помощники и кочегары сами под его руководством производят ремонт локомотивов и овладевают слесарной квалификацией. На днях 5 человек, в числе их машинист тов. Фадеев, помощник машиниста тов. Зюзов и другие сдали пробы на слесаря 5 разряда. Это — первые результаты работы тов. Романова.

Лунинские бригады паровозников снабжены в полной мере инструментами, материалами и запасными частями для ремонта своих паровозов. Паровозники с большим подъемом овладевают лунинскими методами труда. За два месяца число лунинских бригад в депо увеличилось более чем в четыре раза. Полулунинские стали работать бригады машинистов тт. Микрюкова и Деятярова. Во время последней промывки паровоза они своими силами провели осмотр золотников со сменной колец, стеснение крейцкопфных поползущек. 16 параграфов записи ремонта из 24 выполнили бригады машинистов-лунинцев тт. Шипицина и Ашихмина.

Большого успеха добилась лунинская бригада машиниста тов. Андрианова, который брал обязательство довести пробег своего локомотива между обточками до 60 тысяч километров. Внимательный, заботливый уход за локомотивом позволил бригаде выполнять обязательство и увеличить пробег до 75 тысяч километров. Так работают многие паровозные бригады нашего депо. Лу-

нинский уход за локомотивами повысил эксплуатационные измерители. В феврале паровозники провели более двухсот тяжелых поездов, перевезли сверх плана 70 тысяч тонн грузов. Задание по технической скорости перевыполнено в среднем на 2,5 километра в час. Резко снизилось число межпоездного ремонта.

Широко развернулось лунинское движение и в ремонтных цехах. Токари механического цеха тт. Андрианов, Пешнин и Борис Робенок сами ремонтируют свои станки. На всегда исправных, хорошо настроенных станках они ежедневно вырабатывают более трех норм каждый, а в отдельные дни до пяти норм.

Профорг промычного цеха тов. Швецов, бригадир комплексной бригады, проделал большую работу по улучшению содержания рабочих мест и инструментов. Тысячи и все инструменты отполированы, содержатся в образцовом порядке.

Местком внимательно следит за работой лунинцев, во время оказывая им помощь. На днях мы заинтересовались состоянием паровозных котлов. Выяснилось, что мастер котельного цеха тов. Стриганов не уделял достаточного внимания ремонту котлов; плохо ухаживали за котлами отдельные машинисты. Мы созвали производственное совещание котельщиков и паровозников, где резко критиковали руководителей. Совещание обязало Стриганова строго соблюдать технологический процесс ремонта котлов. Машинистам-инструкторам предложено ин структурировать паровозные бригады в уходе за котлом.

Сейчас в депо пришло много молодых рабочих и работниц. Нужно быстрее подготовить эти молодые кадры, создать им все условия для работы. Без этого немисливо дальнейшее развитие лунинского движения. Мы решили провести в марте совещание с молодыми рабочими и работницами об овладении профессиями и развитии лунинского движения. Намечаем также провести производственное совещание паровозников, на котором передовые лунинские бригады расскажут об опыте своей работы.

КАРГАПОВ — председатель месткома депо Егоршино.

ВО ГЛАВЕ МАСС

В цехе не было ни одного случая брака. Коллектив рабочих энергично борется не только за перевыполнение производственной программы, но и за высокое качество выпускаемой продукции. Но вот в конце февраля слесарь тов. Кузнецов допустил брак в работе. Председатель цехового комитета тов. Берснев во время обеденного перерыва того же дня вызывает профсоюзное собрание. На собрании мастер цеха тов. Родионов, стахановец тов. Можав и другие говорят о фронте, о долге перед родиной, о клятве, данной железнодорожниками в новогоднем письме уральцев товарищу Сталину. Коллектив резко осуждает слесаря тов. Кузнецова за допущенный брак.

Цехком организует социалистическое соревнование среди рабочих, передачу опыта стахановцев малоопытным товарищам, производственно-массовую работу. Ни один волнующий вопрос дня, ни одно ценное мероприятие не упускается из поля зрения. Благодаря этому коллектив рабочих находится всегда в курсе всех событий, не отстает от жизни. И неслучайно заготовительный цех паровозного депо Свердловск-пассажирская добился высоких показателей в работе. Все рабочие цеха выполняют нормы. Большинство — двухсотники. Производительность труда медника тов. Мерзлякова — 560 процентов, электромонтера тов. Кокорина — 450 проц., токаря тов. Пермикина — 230 проц., слесаря тов. Фадюшина — 250 проц. Такие показатели имеют многие.

За февраль коллектив в два раза перевыполнил производственную программу. В цехе нет ни одного случая опоздания или прогула.

Во всем этом велика роль цехкома и его председателя тов. Берснева. Тов. Берснев имеет значительный опыт профсоюзной работы.

В первые месяцы Отечественной войны тов. Берснев был принят в кандидаты ВКП(б). Активный общественник, политически грамотный товарищ, он организует в своем цехе чистки, беседы, проводит политико-воспитательную работу, находится всегда во главе масс.

А. КОБЕЦ.

В помощь молодым железнодорожникам

Отличный уход за вагоном — гарантия успеха работы

(Из опыта поездного вагонного мастера Кузинского вагонного участка А. Ф. ДРЕСВЯНИНА).

Сейчас, в условиях великой Отечественной войны, применение метода знатного машиниста тов. Лунина имеет особое значение для всех звеньев железнодорожного транспорта, в том числе и для вагонного хозяйства.

Поездные вагонные мастера добиваются сокращения ремонта вагонов, осуществляя тщательное наблюдение за ними в пути следования. Они удлиняют срок службы вагонов и освобождают от работы депо, тем самым сокращая расходы материалов и государственных средств.

Одним из таких новаторов производства на нашей дороге является поездной мастер Кузинского вагонного участка тов. Дресвянкин.

— Довести состав вполне исправным до места назначения — вот задача каждого поездного мастера, — говорит тов. Дресвянкин. Но чтобы обеспечить это, надо тщательно осматривать поезд перед отправлением.

Явившись по вызову нарядчика, этот мастер начинает работу с проверки инструмента и пополнения необходимых запасных частей, которые могут потребоваться при производстве ремонта вагонов. Большой частью прокаты и раковины бандажей бывают у большегрузных 4-осных вагонов, стоящих впереди, поэтому тов. Дресвянкин начинает осмотр поезда с середины и идет к паровозу. Прибывающий поезд он встречает около указательного столбика и на ходу выявляет: нет ли греющихся букс, ползунков, в каком состоянии колесные пары, упряжные и ударные приборы. Особенно тщательно осматривает у 4-осных вагонов подшипники.

— Производя осмотр, — рассказывает тов. Дресвянкин, — я в первую очередь выясняю, как сидит подшипник, высоко или низко? Принимаю во внимание положение буртика осевой шейки и рукой наощупь проверяю, имеется ли баббит. Осматривая двухосные вагоны, обращаю внимание на то, в каком положении находится «яблоко» подшипника. Если оно стерт, значит подшипник будет иметь разбег и при быстром ходе поезда вагон будет сильно бросать из стороны в сторону. А все это в конечном счете приведет к постепенному разрушению подшипника и греению буксы.

С особой придирчивостью осматривает тов. Дресвянкин бандажи. Осматривая их ночью, он обводит крючком по кругу катания, особенно по верху, где чаще всего бывают выпяблины и раковины. Чтобы установить прокат бандажей, производится промер и не в одном месте, а в нескольких.

Внедряя в свою работу метод Лунина, этот поездной мастер стал сам производить весь мелкий ремонт (смена болтов, буксовых лап, стаканов и т. п.). Слесарей он вызывает тогда, в том случае, если ремонт ему одному не под силу, а когда работа слесарями выполнена, помогавший им тов. Дресвянкин лично убеждается в качестве произведенной работы и уверенно ведет состав дальше.

Но вот состав осмотрен. Остается только опробовать тормоза. Мастер-лунинец проверяет их посредством паровоза или компрессорным воздухом. Набо вымяти, нет-ли утечки воздуха из магистралей, хорошо ли соединены рукава, в каком положении концевые и разобщительные краны. И если обнаружен какой либо дефект, мастер лично следит за его устранением.

— Отправляясь в рейс, — рассказывает тов. Дресвянкин, — я сажусь на тормозную площадку вагона, находящегося в середине состава. Отсюда мне хорошо наблюдать за головой и хвостом поезда. Если у одного из вагонов была произведена смена подшипника, или замена колесной пары, я стараюсь сесть по возможности ближе к этому вагону или на его тормоз. В ночное время это особенно важно. Если букса начинает греться, есть возможность определить это по запаху. При нагреве буксы тов. Дресвянкин пользуется останковкой поезда на первом же разезде и осматривает подшипник. Если он нагрелся, но не изменил своего вида, и его не давит, вагонный мастер перетряхивает подбивку и пропитав ее свежей смазкой, отправляет поезд дальше. В том случае, если баббит ползет, приходится применять специальную антивагонную смазку.

Этот поездной мастер в течение всего рейса не ослабляет наблюдение за составом.

— Увидев дым, — рассказывает он, — я всегда определяю, чем он вызван. Например, белый дым указывает на горение буксы, зеленоватый — торможение вагона. Ночью такой вагон виден и по сверкающим из-под колески искрам.

Чтобы не было большого ползуна я тут же останавливаю поезд.

Каждую остановку лунинец использует для осмотра состава, и последний осмотр он производит по прибытии поезда к месту назначения, здесь он сдает его осмотру вагонщиков и подробно рассказывает им о состоянии поезда.

Применение метода Лунина дало возможность поездному вагонному мастеру тов. Дресвянкину добиться отличных результатов.

Из писем в редакцию

Забывтые платформы

Еще в начале февраля на станцию Гороблагодатская прибыли три платформы с углем. Их своевременно разгрузили, и вот с 9 февраля они стоят на станционных путях. Начальник станции тов. Гордйн несомненно забыл об

этих платформах. Забыл он и о том, что его обязанность — как можно лучше использовать подвижной состав и увеличивать пропускную способность станции.

Д. МОТОРИН.

ПОПРАВКА

В статье «Боевые резервы», помещенной в № 34, допущены ошибки: одиннадцатый абзац следует читать так: «На ст. Туринск бригада активисток под руковод-

ством тов. Скурихина...» и далее, как в тексте. Второй абзац с конца статьи следует читать: «Не отстает и совет жен депо Тагил»...

И. о. ответственного редактора П. А. МАРКОВ.

Чувства патриотов

Великая Отечественная война, — вот куда направлены все наши дела, мысли и чувства. По утрам мы собираемся у радиопропускаторов, а вечером — у карты, отмечая красными кружками города, отбитые Красной Армией у немецких захватчиков. С каждым днем этих кружков на карте становится все больше и больше.

Помогая своим стахановским трудом ковать победу на фронте, заботясь о бойцах Красной Армии, железнодорожники посвящают доблестным защитникам родины свои лучшие чувства и думы, стремясь выразить их как можно сердечнее — в стихах и песнях.

Слесарь Богословских паровозоремонтных мастерских тов. Александров посвящает свои стихи героям Отечественной войны:

Тем, кто страну защищая,
В новом жестоком бою,
Подлых врагов побеждая
Жизнь не жалеет свою.

Другое стихотворение тов. Александрова — это отклик на боевые дела советских партизан в тылу у врага.

Там, где сосны, там, где снег
пушистый
На опушке леса у села
Отомстить за кровь и смерть
фашистам

Группа партизанская пришла.
Партизаны пробрались в тыл врага,
сняли часовых и взорвали фашистский штаб.
Доблесть и отвага советских партизан вдохновляют на живой поэтический отклик.

Воспевав подвиги бойцов Красной Армии, железнодорожники дают клятву работать по-боевому на трудовом фронте. Это патриотическое чувство выражено в стихотворении тов. Дружковой со станции Сан-Донато. Молодая стрелочница дала клятву работать так, чтобы обеспечить безаварийное движение поездов.

Держу я крепко свое слово,
Стоя на вахте трудовой.
Меня на станции считают
Стахановкой передовой.
По точно сделанным

маршрутам
Немало быстрых поездов
Встречала я и провожала
Для гибели своих врагов!

О том, чтобы как можно скорее пришла окончательная гибель врагу, думают сегодня советские патриоты. Бойцу, защитнику родины они отдают лучшие свои чувства, а по адресу врагов посылают проклятия, слова жгучей ненависти. Ненавидя врага, советские люди зло издеваются над ним. Работник Тюменского вагонного участка тов. Богряшов в своих частушках пишет:

Сразу ясно кто такие
Гитлер с генералами:
Оказались они
Подлыми шакалами.

Красная Армия крепко дала по зубам этим шакалам. С каждым часом удары становятся все сильнее, а помощь тыла фронтам Отечественной войны — все крепче. Наши железнодорожники, самоотверженно трудясь на благо родины, желают бойцам новых побед, новых успехов, шлют им подарки, письма, поздравления. Таким же сердечным подарком являются и эти стихи — пусть не искусные в поэтическом мастерстве, но зато искренние, идущие от души.