

НА РЕЛЬСАХ

16 августа 1941 года суббота
№ 27 (316)

Орган узлового парткома
станции Бабаево, Северной жел. дор.

Беречь народное добро

В великой отечественной войне советского народа против германского фашизма фронт и тыл тесно связаны между собой. Тыл — несокрушимая опора фронта, источник его питания и подкрепления. Чем крепче тыл, чем выше революционная бдительность советских людей в тылу, чем организованней и производительней их труд, — тем сокрушительнее удары Красной Армии.

Ни на минуту нельзя забывать, что враг, добиваясь своих злодейских целей, изо всех сил стремится расстроить наш тыл. Руками шпионов, диверсантов и прочих врагов, заползающих в наш тыл, он стремится ослабить силу сопротивления советского народа.

Вот почему неослабная боевая готовность в тылу, величайшая бдительность являются сейчас высшим долгом советского патриота. Страж советского народного имущества должен быть днем и ночью на-чеку, всюду, где расположен хозяйственный объект, где имеется ценное имущество, где высится здание депо, станции, где переброшены мосты, где тянутся линии телеграфной или телефонной связи, где проходит полотно железнодорожной линии.

Уничтожать шпионов, диверсантов, вражеских парашютистов, — вот задача которую поставил перед советскими людьми наш вождь и учитель товарищ Сталин сейчас, когда над страной нависла серьезная опасность.

Будь же бдителен, советский железнодорожник! Гляди в оба! Зоркость и бдительность должны стать для тебя высшим законом! Железнодорожники, как и весь советский народ зорко оберегают социалистическую собственность. Для вражеской агентуры создаются невыносимые условия. Их действия везде

и всюду пресекаются в корне.

Наша задача и впредь повышать революционную бдительность, бороться с проявлениями беспечности и разболтанности. Это тем более необходимо, что кое-где мы еще встречаемся с совершенно нетерпимыми, преступными фактами ратозейства и благодушия.

Вот факт. Ночью в одно предприятие нашего узла звонит телефон. Работавший там человек снимает трубку и начинает болтать о чем только его наспросят. Не зная с кем говорит, этот ратозей готов был рассказать как пройти на это предприятие. Только после того, кто с ним разговаривал по телефону, указал ему на болтливость, он понял свою ошибку.

С подобными фактами мы ни в коем случае не можем и не должны мириться!

Бдительно охранять народное имущество — значит строжайше хранить всякие сведения, всякую информацию об этом имуществе. Любая хозяйственная тайна в наше время — военная тайна. Врагу важно знать, где, что у нас находится, где, какие имеются запасы, какова система охраны. Охраняя народное имущество, мы должны сделать все для того, чтобы шпион, диверсант не могли бы получить от наших людей никаких сведений. Надо строго охранять государственную тайну, памятуя, что болтун — находка для врага.

К охране нашего добра должны допускаться только верные, испытанные люди, чтобы ратозей не попал на сторожевой пост, чтобы посты охраны составлялись из самых смелых, крепких, бесстрашных людей.

Будь стражем, железнодорожник — патриот! Будь хранителем советского добра! Родина обращает к тебе взоры.

Высокая дисциплина

По-иному работают в дни великой отечественной войны вагонники бабаевского пункта осмотра. Организованность и дисциплина, высокая революционная бдительность чувствуется в каждом шаге. Высокая производительность и дисциплина направлены на то, чтобы обеспечить четкую работу железнодорожного транспорта.

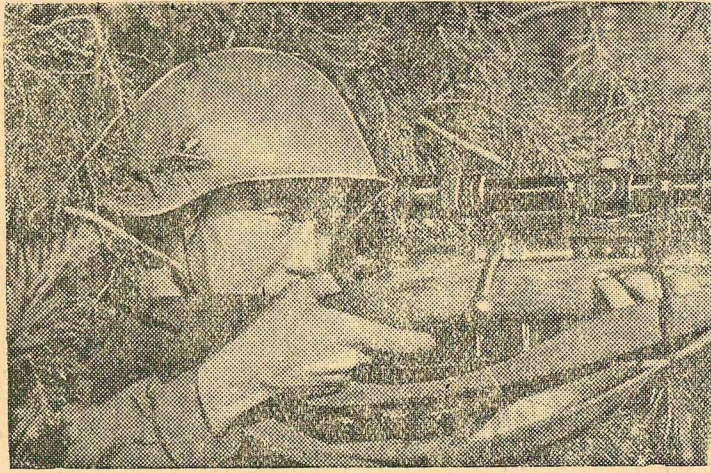
На пункте осмотра дежурит смена старшего осмотрщика тов. Хрусталева. Каждый стремится ударным трудом помочь Красной Армии. Все поезда отправляются без единой задержки,

вагоны ремонтируются без отцепки от поездов. А это значительно ускоряет оборот вагонов.

Поездные вагонные мастера тт. Мигачев и Соловьев работают по-лунински. Они в пути следования сами ремонтируют вагоны, находку устраняют неисправности.

Здесь каждый понимает святую обязанность железнодорожника — строго хранить военную тайну. Лишнего не болтать! Это становится правилом в поведении каждого работника.

И. Коротков.



Действующая армия
Храбрый стрелок-снайпер Узакбай Усенов с первого выстрела снимает финских „кукушек“.
Фото Э. Ханкина. Фотохроника ТАСС.

ЛУНИНЦЫ ДЕПО

В нашем депо Бабаево нет уголка, где бы сейчас не бурлила стахановская инициатива, не проявлялся трудовой героизм людей. Отстававшие ранее работники теперь вдвое перевыполняют нормы.

Но никто не успокаивается на этом. Каждый понимает, что в эти грозные для родины дни надо изыскивать все новые и новые пути повышения производительности труда, напрячь все силы, всю волю.

Большинство паровозных бригад депо работают по-лунински. Старший машинист член ВКП(б) тов. С. Смелков и его напарник тов. С. Яковлев с первых дней великой отечественной войны против фашистских варваров, показывают пример самоотверженного труда, работы по-лунински. Вот уже несколько недель их локомотив не заходит в депо. Все поезда, как правило они водят с перевыполнением технической скорости.

Замечательных успехов в применении лунинских

методов имеют бригады, где старшим машинистом работает тов. И. Малиновский. При последней постановке паровоза на промывку они записали только три пункта ремонта. В результате локомотив был отремонтирован за 4 часа. В июле на двух промывках бригады сэкономили на материалах и рабочей силе 1254 рубля.

Хорошо работают машинисты тт. И. Самарин, С. Скворцов, С. Боровиков, Д. Маслаков, Ф. Медведев, Н. Храбрецов. Машинист тов. Скворцов за шесть месяцев этого года сэкономил топлива 59 тонн.

Многие машинисты, по мощники и кочегары овладели слесарным мастерством. Обучение слесарному делу идет усиленным темпом. Сильно возросла среди паровозников производственная бдительность и взаимопомощь. Прибывшая бригада не идет отдыхать, а помогает напарнику лучше осмотреть и подготовить локомотив к рейсу.

Н. Федоровский,
секретарь партбюро депо.

В фонд обороны родины

Железнодорожники узла Бабаево горят единым желанием всемерно крепить тыл и помогать Красной Армии в борьбе против германского фашизма. Все железнодорожники участвуют в создании народного фонда обороны.

Коллектив управления 5 отделения движения на совместном собрании с работниками политотдела решили пока не кончатся войны, пока не будут уничтожены гитлеровские людоеды, ежемесячно отчислять в фонд обороны своей родины однодневный заработок.

Многие из них помимо отчисления однодневного заработка, вносят в фонд

обороны облигации госзаимов. Тов. Мизин внес облигаций на 600 рублей, тт. Шириков и Пуляев по 500 рублей, тов. Самосущев — на 400 рублей.

* * *

В Сталинский День железнодорожника все работники бабаевской поликлиники вышли на воскресник. Заработанные деньги перечислены в фонд обороны родины.

Коллектив поликлиники единодушно решил ежемесячно до конца войны отчислять однодневный заработок в фонд обороны нашей страны.

Олейникова.

По примеру комсомольцев депо Буй

В дни великой отечественной войны комсомольцы депо Бабаево не считаясь со временем, честно и самоотверженно трудятся на своих постах. Высокая трудовая дисциплина, массовое перевыполнение норм — вот что отличает их в этот период.

Токарь тов. Н. Лебедев добился выполнения норм в одну смену на 300 процентов. Свыше 200 процентов выполняют нормы токари тт. М. Елкин и П. Щекотуров. Паровозная бригада, где машинистом работает тов. В. Громов, поезда водит по расписанию. За 10 дней августа бригада сэкономила 4 тонны топлива. Работают по-лунински.

По примеру комсомольцев депо Буй, в нашем депо развернулось движение двухсотников. Все комсомольцы и несоюзная молодежь включились на выполнение норм на 200 и более процентов.

В. Маланичев,
секретарь комитета ВЛКСМ.

Самоотверженность

Слесарям — водоснабженцам тт. А. Байлову, Ф. Овчинникову и машинисту бабаевской водоканалки тов. В. Беляеву было поручено особое задание. Они работали не считаясь со временем и с трудностями работы. Задание было выполнено вместо трех дней за 10 часов.

За проявленную самоотверженность начальник отделения объявил тт. Байлову, Овчинникову и Беляеву благодарность.

И. Глушков.

Поезда идут по расписанию

Больше грузить и выгружать, быстрее продвигать поезда по участку — за это со всей энергией борются сейчас диспетчеры бабаевского отделения движения. Широко применяя передовые, испытанные методы, диспетчеры соревнуются с дежурными по станциям, с паровозными и кондукторскими бригадами.

На днях лучший диспетчер отделения тов. Загонов обеспечил 100 процентное отправление поездов по расписанию и на 132 процента выполнил участковую скорость.

По-стахановски работают диспетчеры тт. Синицын, Дмитриев и Добряков.

Ни одной минуты простоя вагона, паровоза, каждому работать за троих! — этим стремлением живет весь коллектив диспетчеров.

От Советского информбюро

Вечернее сообщение 14 августа

В течение 14 августа наши войска вели ожесточенные бои с противником на всем фронте от Ледовитого океана до Черного моря. На Южном направлении наши войска оставили Кировоград и Первомайск.

Наша авиация во взаимодействии с наземными войсками продолжала наносить удары по войскам противника и уничтожала авиацию на его аэродромах.

За 13 августа сбито в воздушных боях и уничтожено на аэродромах 74 немецких самолета. Наши потери — 27 самолетов.

В Балтийском море нашим кораблем потоплена немецкая подводная лодка.

Подводная лодка „А“ Краснознаменного Балтийского флота, действуя на коммуникациях противника, потопила немецкий танкер водоизмещением в 15 тысяч тонн. Много часов, вдали от своей базы, находился в плавании экипаж советской подводной лодки. Моряки бдительно несли разведывательную службу, сообщая командованию данные разведки. Нужна была особая осторожность, так как над этим довольно оживленным участком моря часто летали фашистские самолеты. Свежим воздухом удавалось дышать только ночью, когда лодка на несколько часов поднималась на поверхность моря. В одну из таких ночей сигнальщик Петруничев заметил танкер противника. Огромное судно шло с потушенными огнями параллельным курсом с подводной лодкой. На лодке мгновенно была отдана команда: „Срочное погружение!“. Лодка ринулась навстречу врагу. Через 10 минут лодка была рядом с танкером. Раздалась команда: „Двумя торпедами! Пли!“ Лодка содрогнулась. Торпеды, выпущенные торпедистом Макаевым, помчались в цель. Командир резко изменил курс лодки. Раздался взрыв. Торпеды метко поразили вражеское судно. Через перископ был виден огромный столб пламени. На море стало светло, как днем. К пылающему танкеру приближались фашистские самолеты. В бессильной ярости немецкие самолеты сбросили в море до десятка глубинных бомб, но ни одна из них не причинила вреда нашей лодке. Отважные советские подводники, выполнив свой долг, вновь продолжали зорко нести свою службу в эском квадрате Балтийского моря.

Красноармейцы-разведчики во главе с младшим лейтенантом Климовым столкнулись в тылу врага с группой немцев. В завязавшемся бою отряд разведчиков уничтожил около 150 фашистских солдат. Метко разил врага пулемет-

чик Вербицкий. Он одним огнем своего пулемета уничтожил не менее 25 немцев.

На советский пассажирский пароход, доставлявший 900 пассажиров в город К., напали три пикирующих бомбардировщика „Ю-88“. Немцы сбросили большое число бомб, но только одна из них попала в железную переборку надстройки корабля, пробив палубу и достигла машинного отделения, но не взорвалась. Среди пассажиров парохода было несколько командиров Красной Армии. Они открыли по вражеским самолетам дружный огонь из ручного пулемета и винтовок и сбили фашистский бомбардировщик, два других — поспешили скрыться. Пароход благополучно прибыл в город К.

Активность партизан, действующих в глубоком тылу противника на Юго-Западном направлении, возрастает с каждым днем. За несколько последних дней партизанские отряды совершили восемь крупных налетов на фашистские части. Недалеко от города К. партизаны из отряда „Победа за нами“ разгромили роту немцев. Убито 60 германских солдат. Бойцы отряда захватили два пулемета, один миномет, 80 винтовок, 13 пистолетов и значительное количество боеприпасов. В районе С. партизаны под командованием тов. М. рассеяли большой отряд немецких велосипедистов. В бою убито 10 немецких солдат и один офицер. Партизаны захватили оружие и важные оперативные документы.

В районе Н. партизаны под командованием тов. П. взорвали немецкую бронемашину. Фашистский офицер и два солдата убиты. Вблизи села Э. бойцы этого отряда подстрелили еще одного немецкого офицера. 9 августа боец отряда Климентий Раснюк обнаружил танк, направлявшийся к селу Т. Подготовив две связки гранат, тов. Раснюк одну за другой бросил их под гусеницы танка и вывел его из строя. Всего за последние 10 дней бойцы партизанского отряда тов. П. вывели из строя 7 танков и бронемашин противника.

Кавалерийский отряд под командованием тов. Мотовилова, действующий в тылу противника, захватил штабную машину. В числе документов, отобранных у захваченных в плен двух штабных офицеров, изъята докладная записка немецкого коменданта города Борисова. Вот как фашистский комендант описывает хозяйничанье немцев в оккупированном городе: „Жителей в городе осталось не больше 3 тысяч человек. Это уже вместе с беженца-

ми, возвращенными нашими войсками с дороги и согнанными из лесов. Штат магистрата укомплектовать до сих пор не удалось, так как никто из местных людей не соглашается с нами работать. На примете есть несколько человек, на которых можно положиться. Они также не прочь бы занять посты в магистрате, но боятся своих же. Некоторые здешние жители говорят по-немецки, но прикидываются, что не понимают ни слова. Согласно инструкции, все трудоспособное население от 10 до 65 лет взято на учет. Введена обязательная трудовая повинность. Все заняты на дорожных и земляных работах. Рабочих сопровождает конвой. 26 июля конвой подвергся нападению. Солдаты пустили в ход оружие. Главные подстрекатели сбежали и сейчас усиленно разыскиваются. Их родные и близкие арестованы в качестве заложников. Если сбежавшие не будут найдены, заложников расстреляем. За последние 10 дней расстреляли 48 человек и 50 человек передали в лагерь. Стараюсь создать антагонизм между белорусами и русскими, а их вместе натравить на евреев. В магазинах и кооперации пусто. Частной торговли еще нет. Убедительно прошу увеличить состав гарнизона города“.

Строжайшая экономия средств, сырья, материалов и топлива увеличивает силы нашей родины в борьбе с германским фашизмом. Советские патриоты показывают замечательные примеры бережливого отношения к государственному добру. Коллектив шахты „Комсомольская правда“ (Донбасс) за 20 дней сэкономил два вагона крепежного леса. Крепильщики шахты тт. Луковкин и Тарасов сэкономили более вагона крепежного леса и 200 шпал. За время войны кочегары бугурусланских нефтепромыслов тт. Логачева, Бурлацкая и Салова сократили расход нефти на 135 тонн. Бригада паровоза старшего машиниста Рязанского отделения Ленинской железной дороги т. Коровкина, увеличив в два раза пробег паровоза, добилась 18 процентов экономии топлива. Мастера печей Южнотрубного завода Днепропетровской области тт. Цeba, Величко, Кабанов и Олейник за две декады сэкономили 27 тонн горючего. Коллектив Курской трикотажной фабрики сэкономил за месяц войны 4 тонны пряжи и более 30 тысяч вязальных игл. Слесарь Калининского завода искусственной подошвы т. Бажанов, установив маслоуловители на вальцах, вдвое уменьшил расход смазочных материалов.



В стране варварства

Так фашистские варвары определяют арийское происхождение жителей Германии.

Фотохроника ТАСС.

Что должна делать паровозная бригада при воздушном налете врага

При обстреле поезда из пулеметов вражеский летчик стремится в первую очередь поразить паровоз, тендер, цистерны с горючим, причем в последнем случае не исключена возможность применения зажигательных пуль. Обстрел поезда ведется обычно с высоты 200—300 метров.

Пулевые пробоины паровозного котла большого вреда не приносят. Паровозная бригада может их быстро исправить, забивая отверстия дубовыми пробками. Если пуля пробива водяной бак тендера, пробоину можно заделать сосновыми пробками. Для этих же целей можно использовать и металлические пробки (бородки). Машинисты одного из прифронтовых дел с первых же дней войны возят с собой достаточное количество дубовых и сосновых пробок. Как показала практика, пулевые пробоины в котле, забитые деревянными пробками, не мешали бесперебойной работе котла до самого конца рейса. Точно так же и в тендере пробки быстро разбухают и плотно закрывают пробоины.

Чтобы не обжечь руки, пробки, забиваемые в пробоину котла, надо держать клещами с длинными ручками, лучше всего кузнечными.

Пулевые пробоины в дымовой коробке также забиваются пробками, но они могут быстро прогореть. Поэтому по прибытии в депо деревянные пробки надо заменить болтами. Можно рекомендовать и заварку пробоин, но это должны делать опытные сварщики. При ликвидации пулевых пробоин в котле прежде всего надо забить отверстия в водяной части котла, а потом уже в паровой.

Котел могут повредить и осколки бомбы, взорвавшейся вблизи паровоза. Но так как скорость полета этих осколков меньше, чем у пули, они чаще всего дают лишь вмятины в котле. В гораздо большей степени может пострадать от осколков тендерный бак. В связи с этим машинист должен всегда иметь при себе запас больших деревянных пробок.

Светомаскировка в пути — неперемное условие безопасного движения поезда. Перед поездкой каждый машинист должен убедиться в наличии и исправном состоянии жалюзи на фарах. Лампы, освещающие манометр и водомерное стекло, должны быть заключены в фонарь, дающий сосредоточенный свет в одном направлении. Стекла будки машиниста и будочный фонарь должны быть защищены фанерой — закраска их даже синей краской цели не достигает. Фанера вырезается по форме рамы и вставляется изнутри. Окна у машиниста и его помощника лучше всего зашивать брезентом, из-под которого они легко могут следить за состоянием пути, не допуская проникновения света из будки.

Лампы прожектора, лампы, освещающие механизм движения, тендер и инжектор Натана должны быть сняты, а тендерная дверка плотно закрыта. Угольный лоток должен иметь фанерную крышку. Соединение между тендером и паровозом должно быть плотно обито брезентом.

При постановке жалюзи на фары необходимо соблюдать следующее условие: отверстие жалюзи не должно находиться на одном уровне с нитью лампы, а выше или ниже ее. Постановка отверстия жалюзи на одном уровне с нитью лампы создает яркий, хорошо видимый пучок света, который может служить ориентиром для самолета, идущего навстречу поезду в бредущем полете.

Во время воздушного налета бригада обязана стараться меньше открывать дверку топki. При налете на движущийся поезд машинист должен быстро оценить обстановку и в зависимости от этого продолжать работу. Оставив поезд во время нападения самолетов не рекомендует, так как возможность поражения увеличивается.

А. Мудрук,

военный инженер 2-го ранга.

Ответственный редактор
В. А. КАЗАНЦЕВ.