



# ТЯГОВИК

28 января  
1942 г.  
СРЕДА  
№ 8 (1271)  
13 год издания

ОРГАН ПАРТКОМА, ЗАВКОМА И ЗАВОДОУПРАВЛЕНИЯ ВПВРЗ

Встретая XXIV годовщину Красной Армии трудящиеся нашего завода решили продолжить сбор теплых вещей для фронтовиков. За последние дни они сдали 8 свитеров, 3 шапки, 2 пары рукавиц, 4 ватные брюки, 2 фуфайки и др., всего 39 различных вещей.  
Впереди идут цеха вагонный, паровозный, ремонтный и ремонтно-строительный. Боевая задача всех работников завода — принять участие в сборе теплых вещей.

А. ШУИН.

## БОЕВОЙ ДОЛГ СОВЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Железнодорожный транспорт всегда имел и имеет важнейшее значение для существования и развития такого громадного по размерам своей территории государства, как наше Советское государство. Товарищ Сталин учит, что развитие народного хозяйства такого громадного государства невозможно без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего в одно хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, дающего им сырье и продовольствие. В военное время наш транспорт приобрел еще более серьезное значение. На его плечи легла новая, дополнительная ноша связывать тыл с фронтом. Железнодорожный транспорт должен гармонически сочетать громадные воинские перевозки с обслуживанием всех отраслей народного хозяйства, которые также в эти дни живут и развиваются не сами по себе, а работают на фронт, в интересах фронта.

Наша железнодорожники с первых же дней Отечественной войны с немецкими разбойниками показали себя достойными и славными помощниками Красной Армии. Работники транспорта осуществили большие воинские перевозки, связанные с мобилизацией в ряды Красной Армии. Они осуществили и осуществляют в громадных размерах перевозку людских пополнений, вооружений, боеприпасов, снаряжения и продовольствия для фронта буквально под вражеским огнем. Стойко работали и работают железнодорожники прифронтовых дорог.

Одновременно с большими воинскими перевозками с Востока на Запад железнодорожникам пришлось осуществить гигантские перевозки с Запада на Восток — эвакуировать промышленность и техническую базу сельского хозяйства из района прифронтовой полосы, чтобы ничего не оставлять врагу. На долю нашего транспорта выпала беспрецедентная в истории стран и в истории войн работа по переселению миллионов людей, тысяч заводов с их колоссальным парком оборудования, с их заделом и сырьем на многие сотни километров в глубь страны — на Волгу, на Урал, в Сибирь. Как ни трудно было сделать это, но сделали.

Новый этап в освободительной войне Советского

### Передовая „Правды“ от 25 января 1942 г.

народа с немецкими захватчиками — переход наших войск в контрнаступление на значительной части фронта — означает и новый этап в работе транспорта. Наша армия наступает, очищая родные города и села от немецких оккупантов. На отбитой территории надо быстро восстанавливать транспорт с его многообразным хозяйством — путь, водоснабжение, связь, ремонтные мастерские и т. д. Эвакуация закончена, часть нагрузки на транспорт отпала. Но в то же время перед транспортом встали важнейшие задачи: обслуживание народного хозяйства в сложившихся по-новому экономических районах и осуществление перевозок вооружения и боеприпасов из этих тыловых районов на фронт. Промышленность размещена по новому, стало быть возникают и новые грузопотoki. Старые, десятилетиями складывавшиеся связи между железнодорожным транспортом и промышленностью должны быть быстро заменены новыми крепкими связями в соответствии с новым расположением промышленных центров и очагов. Теперь надо, чтобы по всей сети железных дорог, по всем кровеносным сосудам народного хозяйства, шла нормальная циркуляция. Во время доставки топлива к металлургическим заводам и электрическим станциям; металл к заводам машиностроения; машины, вооружение, боеприпасы — на фронт; хлеб, мясо и другие продукты из сельскохозяйственных районов к городам и опять же к фронту — вот без чего невозможно успешное снабжение Красной Армии всем ей необходимым.

Нельзя сказать, что все железные дороги как следуют обслуживают промышленность. Кое-где еще работники железнодорожного транспорта живут вчерашним днем, днем эвакуации. На таких дорогах живут толкачеством, штопаньем дыр. Не успеют ликвидировать одну пробку, как образуется другая. Надо решительно бороться за плавную работу на транспорте, использовать все его резервы, всю инициативу и сметку железнодорожников, для ускоренного продвижения поездов, для более четкого обслуживания тыла, для еще более лучшего обслуживания фронта.

Есть ли для этого возможности у наших железнодорожников? Безусловно есть! Они обладают большой техникой, опытными кадрами партийных и непартийных большевиков, прекрасными патриотами советской родины, не жалеющими сил и не щадящими самой жизни для дела победы над врагом. Сколько инициативы, изобретательности, находчивости проявляют в суровые военные дни лучшие люди транспорта. Одни находят возможность собственными силами, не загружая промышленность изготовлять оборудование, инструмент, запасные части, другие берутся за строительство бронепоездов, третьи строят поездобаны для бойцов Красной Армии, четвертые выискивают все возможные возможности ускорения движения поездов, лучшего использования паровозов и вагонов, быстрее и в то же время добротного качества ремонта подвижного состава, увеличения весовых норм поездов.

Ценнейшим оборонным резервом транспорта оказались лунинские методы. Новосибирский машинист Николай Лунин открыл новые пути в эксплуатации паровоза. Открытие оказалось простым, но оно дало новые мощные резервы в использовании паровозного хозяйства. Лунин и его последователи, в совершенстве овладев своей основной профессией машинистов, освоили специальности слесарей. Лунинцы как зеницу ока берегут локомотив, удлиняют срок службы и силами самих паровозных бригад производят значительную часть ремонта паровоза в пути, в оборотном и основном депо. Результат: пробег паровоза между промежуточным ремонтом увеличивается (стало быть можно обойтись с меньшим числом паровозов), размер ремонтных работ сокращается (стало быть сохраняется труд ремонтных рабочих и экономится материалы, запасные части, денежные средства). Один только Лунин, доведя пробег своего паровоза между промывками до 100 тысяч километров, сэкономил лишь на ремонте свыше 11 тысяч рублей. А какую неоценимую и неподдающуюся учету в рублях пользу родине оказывают лунинцы тем, что их постоянно исправные паровозы быстро доставляют

грузы от завода к заводу, из района в район, из тыла к фронту.

Лунинское движение, начавшееся среди паровозников, захватило вагонников, путейцев, эксплуатационников и связистов. Оно помимо повышения культуры работы транспорта, позволяет в больших размерах экономить металл, лес, топливо, сокращает потребности в рабочей силе что чрезвычайно важно в военное время. Добившись закрепления лунинских методов в паровозном хозяйстве, внедряя их в других отраслях хозяйства, командиры и политотделы транспорта добьются повышения качества и увеличения объема работы железных дорог.

Военное время требует особой исполнительности и распорядительности, военной дисциплинированности от каждого работника и особенно от железнодорожника.

Четкая, правильная команда, быстрое и добросовестное исполнение — это

должно быть присуще каждому работнику транспорта. Не „запиваться“, а находить выход из самого затруднительного положения, по государственному, а не по делячески подходить к перевозкам каждого груза, всегда и всюду помнить об интересах фронта, не прятаться за ширмой то „объективных причин“, то трудностей войны или трудностей зимы, не пасовать перед ними, а смело и решительно преодолевать их. Этими большевистскими качествами должен обладать каждый железнодорожник и в первую очередь командир, политотделец, активист. Советские железнодорожники — славный отряд рабочего класса СССР, рука об руку с Красной Армией дерется с врагом. Дальнейшее усиление помощи фронту, образцовая доставка на фронт всего необходимого, четкое обслуживание народного хозяйства, восстановление транспорта в районах, очищаемых от немецких оккупантов — вот в чем состоит сейчас боевой долг советских железнодорожников.

### НА СТАЛИНСКОЙ ВАХТЕ

#### Самоотверженная работа вагонников

Группа вагонников из 17 человек, придя на воскресенье 25 января, получила спешное и ответственное задание.

Мастера и столяры с большим подъемом взялись за работу. 37 часов подряд продолжался самоотверженный труд патриотов родины, пока задание не было выполнено с отличной оценкой.

Замечательные работники мастера тт. Иванов, Маковеев, Белов, Огурцов, Марсов, Остолопов, столяры: Трезников, Чалухин, Шаров, Фалев, Левашев, Халцев, Соколов и др. Каждый выполнил более 6 сменных норм.

Отличная работа вагонников получила высокую оценку руководителей Вологодского обкома ВКП(б) и горсовета.  
Г. ИГНАТЬЕВ.

#### По 18 часов не отходит от станка токарь Паршин

Отечественная война с каждым днем рождает новых героев — патриотов родины. Наши люди борются за полный разгром фашистской армии.

В токарно-механическом цехе много замечательных людей, самоотверженным трудом помогающих доблестной Красной Армии. Вот один из них — Александр Иванович Паршин — токарь из группы мастера т. Демидова.

Александра Ивановича можно увидеть у станка днем и ночью. Он работает, почти не выходя из цеха.

Спросишь его: — Отдохнули вы, товарищ Паршин?

— Отдохнул. Четыре часа поспал, — спокойно отвечает патриот родины.

Выполняя специальные задания, т. Паршин по 18 часов не уходит из цеха. В среднем в месяц он выработывает 317—350 часов.

Нормы выработки у передового стахановца ежедневно составляют 150—200 процентов. На днях т. Паршин начал осваивать работу одновременно на двух станках.

Коллектив токарно-механического цеха может гордиться такими людьми, как стахановец Александр Иванович Паршин.

М. Курилов.

