

Тягловик

Орган парткома, завкома и заводоуправления
Вологодского паровозно-вагоноремонтного завода.

1947 год
9
АВГУСТА
СУББОТА
№ 28 (1576)
ВЫХОДИТ
ЕЖЕНЕДЕЛЬНО
ЦЕНА 15 КОП.

ДА ЗДРАВСТВУЕТ
СТАЛИНСКИЙ ДЕНЬ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!

ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА ВСТРЕТИМ НОВЫМ НАПРЯЖЕНИЕМ В ТРУДЕ!

К новым успехам, товарищи!

Завтра — Сталинский день железнодорожника. Этот традиционный праздник установлен в ознаменование приема железнодорожников в Кремле товарищем Сталиным, руководителями партии и правительства 30 июля 1935 года.

За годы сталинских пятилеток, особенно за прошедшие 12 лет со дня исторического приема железнодорожников в Кремле, железнодорожный транспорт превратился в передовую отрасль народного хозяйства страны. Транспорт, советские железнодорожники с честью выполнили поставленные партией, товарищем Сталиным задачи в годы Великой Отечественной войны, они самоотверженно работают и сейчас, обеспечивая бесперебойную перевозку народнохозяйственных грузов во втором году новой пятилетки.

План четвертой сталинской пятилетки ставит перед железнодорожниками колоссальные задачи. Он направлен на то, чтобы обеспечить первоочередное восстановление и развитие тяжелой промышленности и железнодорожного транспорта, без которых невозможно быстрое и успешное восстановление и развитие всего народного хозяйства СССР.

В деле восстановления железнодорожного транспорта видную роль призваны сыграть ремонтные заводы Министерства путей сообщения. Для перевозок народнохозяйственных грузов заводы должны в срок и досрочно выпустить хорошо отремонтированные паровозы и вагоны.

Наш завод не выполнил государственного плана по ремонту паровозов и вагонов ни в первом, ни во втором кварталах 1947 года. Но надо сказать, что коллектив завода решительно борется за ликвидацию отставания. И в этом достигнуты успехи.

Готовясь достойно встретить Сталинский день железнодорожника, коллектив завода обязался выполнить июльский план по всем показателям. Цель достигнута. Программа июля выполнена по паровозам, вагонам и запасным частям. Особенно радуют успехи паровозников, завоевавших первое место в соревновании.

Теперь задача коллектива завода состоит в том, чтобы успехи июля закрепить, изю дня в день наращивать темпы производства.

К новым успехам, товарищи!



На снимке: Павел Васильевич Осминин — слесарь орденносец инструментального цеха, месячные задания перевыполняет в два с лишним раза, продукцию сдает хорошего качества.
Фото Мошкова.

Обязательство выполнено

Комсомольско-молодежная бригада слесарей монтажников, которой руководит Иван Михайлович Копылов, включившись в социалистическое соревнование в честь Сталинского дня железнодорожника обязалась на 10 августа закончить основные работы по демонтажу старого котла и компрессора, кроме того произвести монтаж котла паротурбины, установить топочные колосники, воздушные впитилаторы, дымососы, фронтальной плит и другие.

Свое обязательство монтажники выполнили. 9 августа закончена рихтовка котла и котел сдан под заливку, так же закончены и другие работы.

Особо отличился в работе комсомолец Георгий Мачин.

Своим стахановским трудом, мобилизуя всю бригаду на перевыполнение производственного плана, лучшие работники комсомольцы Виктор Копцев и Михаил Финлер.

Честь и слава стахановцам!

Подарок празднику

— Какими успехами в труде встречали Сталинский день железнодорожника? — Спросили старейшего газосварщика электросварочного цеха Николая Алексеевича Тужилкова.

Немного подумав, стахановец ответил:

— Празднику я дал 110 процентов годовой нормы. Думаю, что со старика хватит.

Да, Николай Алексеевич, это большой вклад в общенародное дело. Родина высоко ценит ваш самоотверженный труд.

Н. Владимиров.

Кто впереди?

Итоги социалистического
соревнования за июль

Включаясь в социалистическое соревнование за достойную встречу Сталинского дня железнодорожника, коллектив завода обязался выполнить июльскую программу по всем показателям. Напряженный труд принес замечательную производственную победу. Слово сдержано. План июля по ремонту паровозов и вагонов и изготовлению запасных частей выполнен и перевыполнен.

Подведены итоги социалистического соревнования за июль. Начальник завода, партком и завком профсоюза решили:

По основным цехам: первое место присудить коллективу паровозно-сборочного цеха, второе — коллективу вагонного цеха, третье — коллективу котельного цеха, четвертое — коллективу тендерного цеха, пятое — коллективу арматурного цеха, шестое — коллективу механического цеха, седьмое — коллективу разборочного цеха.

По изготовительным цехам: первое место присудить коллективу сварочного цеха, второе — коллективу кузнечного цеха, третье — коллективу колесного цеха, четвертое — коллективу механического цеха № 1, пятое — коллективу литейного цеха.

По вспомогательным цехам: первое место присудить коллективу утилизационного цеха, второе — коллективу транспортного цеха, третье — коллективу кислородной, четвертое — коллективу инструментального цеха, пятое — коллективу ремонтного цеха, шестое — коллективу ремонтно-строительного цеха, седьмое — коллективу склада топлива, восьмое — коллективу электросиловой установки.

Начальник завода, партком и завком выражают уверенность, что коллектив завода закрепит производственные успехи, будет из месяца в месяц наращивать темпы на ремонте паровозов и вагонов.



На снимке: Александр Алексеевич Еремин — мастер арматурного цеха, хороший организатор производства, к Дню железнодорожника награжден знаком «Отличный паровозник». Фото Мошкова.

РАВНЕНИЕ НА ПЕРЕДОВИКОВ!

Бригада 1-го комплекса котельного цеха, которой руководит коммунист Николай Михайлович Соколов издавна считается лучшей бригадой цеха. О ней говорят: если бригада т. Соколова взяла обязательство, значит выполнит. Так обстоят дела и сейчас.

Включившись в социалистическое соревнование в честь Сталинского дня железнодорожника бригада т. Соколова обязалась июльский план выполнить на 200 процентов.

Сейчас они гордо рапортуют, что взятое обязательство перевыполнено, вместо заданных по норме пяти паровозов — сделали 7.

С любовью отзываясь бригадир Николай Михайлович о лучших своих стахановцах: выпускнике железнодорожного училища Владимире Лаврентьеве и Иване Халпове.

Х. Александров.

УСПЕХ ТОКАРЯ СМИРНОВА

В паровозном цехе самоотверженно работает токарь т. Смирнов. Ему доверена расточка самых ответственных деталей паровоза — цилиндров. В совершенстве освоив профессию, тов. Смирнов дает продукцию хорошего качества.

Вставая на стахановскую вахту в честь Дня железнодорожника в ночь с 7-го на 8 августа, тов. Смирнов сказал:

— Дам две нормы.

За восемь часов он расточил два цилиндра и две золотниковых втулки, выполнив сменное задание на 250 процентов.

М. Беляев,
зам. начальника
паровозного цеха.

День стахановской вахты

Слесари электросварочного цеха Демидов Сергей Иванович и Крылов Николай Александрович не раз отличались на выполнении ответственных заданий. Встав на стахановскую вахту в честь Сталинского дня железнодорожника, они снова показали высокий класс работы.

Работая 2 августа на гибке труб для элементов пароперегревателя, тт. Демидов и Крылов выполнили дневное задание на 720 процентов. День железнодорожника они встречают хорошими успехами в труде.

Л. Туробова, нормировщик электросварочного цеха

ПОЧЕТНАЯ НАГРАДА

За успешную производственную деятельность и выполнение социалистических обязательств к Сталинскому дню железнодорожника приказом начальника Северо-Западного округа железных дорог награждены:

Знаком „Ударнику сталинского призыва“:

Тов. Давыдов Иван Константинович — котельщик-бригадир котельного цеха.

Тов. Мартынов Виктор Павлович — слесарь-автоматчик паровозного цеха.

Тов. Оводов Павел Алексеевич — газосварщик сварочного цеха.

Тов. Сорокин Борис Алексеевич — токарь механического цеха № 1.

Знаком „Отличный паровозник“:

Тов. Еремин Александр Алексеевич — мастер арматурного цеха.

Тов. Кундин Константин Алексеевич — слесарь инструментального цеха.

Знаком „Отличный вагонник“:

Тов. Гусев Александр Васильевич — мастер вагонного цеха.

Тов. Смирнов Василий Дмитриевич — столяр бригадир вагонного цеха.

Мастера передовых методов труда

Комсомольцы завода — Сталинскому дню железнодорожника



На снимке: Борис Николаевич Субботин — бригадир слесарей локомотивной бригады паровозного цеха, награжден медалью „За трудовую доблесть“. Бригада выполняет месячные нормы от 150 до 200 процентов.

Фото Мошкова.

КОМСОРГ

Трудно поверить, что передовой слесарь-ремонтник, комсомольский вожак — Виктор Быков только в 1942 г. тринадцатилетним подростком поступил работать на завод и был направлен учеником к мастеру т. Копылову.

В нем нельзя сейчас найти мальчишеской шаловливости. Каждое движение, каждый взмах молотка, поворот ключа, говорит о знании дела о выработанной профессиональной ритмичности. И в труде он советует опытным, передовым мастерам, дающим ежедневно 2—3 нормы.

У Виктора слова всегда подтверждаются делом — взял обязательство, значит выполнит его.

За отличную стахановскую работу в июле городской комитет комсомола наградил т. Быкова Почетной грамотой. Он — вправе гордится ею. **Н. Естафьев.**

Готовя достойную встречу Сталинскому дню железнодорожника, коллектив завода включился в социалистическое соревнование и, нещадя сил, не считаясь со временем, добился выполнения июльского плана.

Не малую роль в решении производственных задач сыграли комсомольцы и молодежь завода.

Огромных успехов в труде добилась комсомольско-молодежная бригада имени тридцатилетия Октябрьской революции т. Темпенова, выполнившая месячное задание на 126 процентов.

Упорным трудом завоевали славу комсомольско-молодежные

бригады Юрия Токоткина, Павла Смирнова.

Многому можно поучиться у комсомольско-молодежной бригады имени 30-й годовщины Октября товарища Лосикова. Эта бригада не знает штурмовщины, работает ритмично, спайно, дружно. Передки случаи, когда коллектив бригады т. Лосикова идет на выручку отстающим. Молодые рабочие члены бригады тт. Москалев, Куликов, Павловский освоили ряд смежных профессий и при недостатке фронта работы переходят на другие, для них знакомые, узлы.

Неотстает молодежь завода и в учебе. В стахановских школах, кружках техникума,езде

встретишь молодых стахановцев — передовиков производства.

Ранее не выполняющий норму, молодой рабочий паровозного цеха т. Хапов обогатился техническими знаниями и сейчас ежедневно дает 200 и более процентов плана.

Комсомольцы и молодежь обсуждают на рабочих местах обращение, принятое на слете молодых стахановцев города, и берет на себя повышенные обязательства. Можно с уверенностью сказать, что и эти обязательства молодежь с честью выполнит.

Николай Силин

Зам. секретаря комитета ВЛКСМ завода.



На снимке: Павел Ермилович Пашников — инженер-металлург литейного цеха, передовой технолог завода, награжден орденом „Красная Звезда“.

Фото Мошкова.

Стахановка — многостаночница

Жизненный путь лучшей стахановки завода, строгальщицы многостаночницы Вали Проскуряковой ни чем не отличается от трудовых путей тысяч, наших юношей и девушек, которые начали свою трудовую деятельность с ученика школы ФЗО, известны сейчас как лучшие стахановцы, мастера — новаторы.

В 1933 г., после окончания железнодорожной школы ФЗО, Вали Проскурякова пришла работать в механический цех № 1 и встала к строгальному станку системы «Шепинг». Еще тогда восемнадцатилетняя девушка заслуживала похвалы старых мастеров — ветеранов строгальщиков механического цеха. Уже в то время, молодая, рвущаяся вперед, душа Вали чувствовала, что при работе на одном станке не полностью загружен рабочий день; перейти на два станка Вали еще

немогла, не достовало технических знаний.

Учиться, познать все тайны мастерства, — вот мечта, с которой



каждый день шла на работу строгальщица комсомолка.

В 1940 г. осуществляется мечта Вали. Руководство цеха направляет ее, способную девушку в техническую школу, организованную при заводе. С тех пор молодая строгальщица начала вести упорную борьбу за повышение производительности труда, за освоение передовых стахановских методов. Настойчивый труд юной патриотки не пропал даром.

В тяжелый 1943 год, когда гитлеровские разбойники рвались к сердцу нашей родины — Москве, когда немецкие стервятники летали и сеяли смерть в городах и селах нашей страны, тогда молодой коммунист Валентина Проскурякова перешла работать на 2 станка, и ежедневным перевыполнением производственных норм, покрыла славою свое имя.

Валентина продолжает работать на двух станках. Она ежемесячно выполняет две — две с половиной нормы. **Н. Бушуев.**

Дружно, организованно!

На групповом производственном совещании в первых числах июля мы наметили практические мероприятия, как лучше встретить День железнодорожника. В принятом обязательстве было записано: выполнить июльский план на 125 процентов.

Работая дружно, по-стахановски всем коллективом, мы не только выполнили, но и перевыполнили взятое обязательство, дали 186 процентов месячной нормы. Особо отличились стахановцы т.т. Осмишин, Зародов, Мизгирев, Маслов, Долгов, Крайнов.

Сейчас работа в нашей группе организуется по методу московского мастера Николая Росийского.

Б. Зеленин,

мастер инструментального цеха.

Советский Союз — великая железнодорожная держава

«Существование и развитие нашего государства, превосходящего по своим размерам любое государство мира, — говорил тов. Сталин, — немыслимо без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего громадные области нашей страны в одно государственное целое».

Железнодорожный транспорт является одной из важнейших и ведущих отраслей народного хозяйства.

В Законе о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946—1950 годы сказано: «Обеспечить первоочередное восстановление и развитие тяжелой промышленности и железнодорожного транспорта, без которых невозможно быстрое и успешное восстановление и развитие всего народного хозяйства СССР».

Пятилетний план предусматривает огромные капиталовложения на восстановление и развитие же-

лезнодорожного транспорта: 40 миллиардов 100 миллионов рублей отпускает государство на восстановление и строительство новых путей, на выпуск паровозов и вагонов, на оснащение железных дорог новой техникой, на улучшение пассажирских и грузовых перевозок. Это составляет примерно одну шестую часть всех капиталовложений в народное хозяйство СССР на 1946 г. — 1950 годы.

За годы новой пятилетки железнодорожный транспорт получит от отечественной промышленности значительное пополнение локомотивов и подвижного состава.

Железные дороги получат 6165 новых паровозов, 555 электровозов, 865 тепловозов и 472,5 тысяч товарных вагонов (в двухосном исчислении). Пополнение вагонного парка будет идти только за счет четырехосных вагонов.

Постройка четырехосных вагонов значительно поднимет грузоподъемность вагонного парка, даст экономию в затратах металла на единицу грузоподъемности на 15—20 процентов, а также позволит сократить эксплуатационные расходы.

Большие работы будут проведены по оборудованию вагонов грузового парка автоматической сцепкой и автотормозами. К концу пятилетки 75 процентов всего парка товарных вагонов будут оборудованы автосцепкой и 93 процента — автотормозами. Эти важнейшие технические мероприятия дадут большие технико-эксплуатационные преимущества в работе железных дорог.

Для освоения возрастающих пассажирских перевозок транспорту будет поставлено за пятилетие 6 тысяч новых четырехосных пассажирских вагонов. Новый пассажирский вагон будет иметь цельнометаллический

кузов, рассчитанный на 60 спальных удобных мест.

Техническая вооруженность железных дорог усиливается восстановлением и постройкой 70 заводов по ремонту подвижного состава и производству запасных частей, 128 вагонных депо и вагоно-ремонтных пунктов и 1300 стойл паровозных депо.

Пятилетний план предусматривает укладку в эксплуатацию новую сеть 50 тысяч километров новых рельсов. Изношенные рельсы будут заменены новыми, более мощными.

За пятилетие паровозное хозяйство железных дорог будет оснащено новыми, более мощными типами локомотивов. Еще в прошлом году начата постройка нового паровоза типа 1—5—0, с нагрузкой на ось 18—18,5 тонны и сцепным весом 90—93 тонны. Этот паровоз, является конструктивно более совершенным по сравнению с существующими типами, может быть использован на любом участке железных дорог. В 1946 году сконструированы и постро-

ены более мощные серии паровозов типа 1—5—2, с нагрузкой на ось до 23 тонн, и сцепным весом 112 тонн.

Большие средства отпускаются на улучшение культурно-бытовых условий железнодорожников. В пятилетие будет построено 5—6 домов отдыха; в горячих цехах заводов и депо будет оборудовано 500 душевых, 800 раздевалок, 500 сушилок для спецодежды, 1500 дезокамер, будет введено в эксплуатацию 5 миллионов 500 тысяч кв. метров жилой площади, восстановлено и построено 85 рабочих клубов, 356 поликлиник и 172 больницы.

В этом году — втором году 4-ой сталинской пятилетки железнодорожники добились немалых успехов, Сталинский день железнодорожника встречают большими производственными победами, что еще раз подчеркивают преданность делу партии Ленина — Сталина.

**Ответственный редактор
А. В. ВАГЕНГЕЙМ.**

Адрес редакции и типографии: Город Вологда. Стация Вологда II-я. Вологодский паровозо-вагоноремонтный завод. Телефоны: коммутатор (городской) 1-20. Ответственный редактор добав. 1-73, ответственный секретарь добав. 24, типография добав. 67.