

Завтра — Всесоюзный день железнодорожника

ЕСТЬ 5 000 000 000!

Вчера в железнодорожном управлении комбината состоялся митинг, посвященный отправке пятимиллиардной тонны груза. С начала нынешнего года соревновались работники железнодорожного транспорта за право участия в перевозе юбилейного груза. Экономисты заранее подсчитали, что произойти это большое событие в жизни коллектива должно почти одновременно с празднованием 80-летия II съезда РСДРП и накануне профессионального праздника — Дня железнодорожника.

Огромная работа предшествовала этому дню. Достаточно сказать, что четыре миллиарда тонн грузов железнодорожники комбината перевезли за 47 лет работы своего управления. Пятый миллиард тонн перевезен всего за шесть лет.

По итогам социалистического соревнования в честь 80-летия со дня открытия II съезда РСДРП, Дня железнодорожника и отправки пятимиллиардной тонны груза победителями признаны коллектив цеха пути и сквозная смена диспетчера Б. А. Нелюбина. Почетного права отправлять поезд с юбилейным грузом добились пятнадцать работников управления. Среди них машинист электровоза А. С. Кожанов и его помощник С. С. Глазков, поездной диспетчер Б. А. Нелюбин, маневровый диспетчер В. А. Кузнецов, составитель И. А. Предеин, стрелочница П. К. Денисюк, монтер пути С. Г. Серебрянникова и другие.

Репортаж с митинга железнодорожников будет опубликован в следующем номере нашей газеты. А сегодня мы рассказываем о передовиках железнодорожного транспорта комбината.



Железнодорожники комбината гордятся своими добрыми трудовыми традициями. А их хранители и живые носители — те, кого мы привыкли называть шефами-наставниками. В коллективе ЖДТ комбината их немало. В локомотивном цехе один из них — старший машинист электровоза Александр Петрович Тарасов.

Он пришел в цех 29 лет назад. За это время сам в совершенстве овладел секретами профессии, добился высоких производственных результатов. А. П. Тарасов — ветеран Магнитки, победитель социалистического соревнования за десятилетие. На его счету — сотни и сотни эшелонов со сверхплановыми грузами комбината. Опытный машинист стремится каждый состав подать вовремя, сократить время его простоя до предела.

На снимке: А. П. ТАРАСОВ.

ЖЕЛЕЗНАЯ дорога мамина Анатолия Кожанова еще в мальчишеские годы. Может быть, здесь сыграла роль профессия отца, верно служившего своему рабочему «товарищу» — паровозу. Может, рассказы родственников об отцовых братьях, до самой войны водивших поезда по стальным дорогам, но так и не вернувшимся назад с поля битвы.

Только до сих пор помнит он декабрь 1946 года, когда восьмилетним мальчишкой впервые увидел электровоз. А спустя десять лет, уже закончив школу, пришел Анатолий Кожанов на комбинат кочегаром паровоза. Вместе с отцом уходил на смену, вместе возвращались домой. Отец говорил: «Учись, сынок, техника все хитрее становится, молодым дальше стариков идти нужно». И Анатолий стал учиться.

Сначала — на помощника машиниста паровоза, потом — на машиниста. После армии снова засел за учебники: теперь он ходил уже на курсы помощников машинистов электровозов. Работал и учился, отучился — и снова шел на работу.

Не только на занятиях курсов постигал Кожанов

науку вождения локомотива. Сегодня он уважительно называет имена своих наставников: машинистов Григория Спиридоновича Шахматова, Ивана Николаевича Лазарева. С Лазаревым работал в паре. Отвечая на многочисленные вопросы своего любознательного ученика, Иван Николаевич говорил:

— Помощник — он в

каждый год в мае занимавшиеся на курсах сдают экзамены. И вместе с ними сдает экзамен самому себе машинист первого класса, мастер производственного обучения А. С. Кожанов.

Железнодорожный график предполагает 12-часовую рабочую смену. Значит, столько же времени

каждый человек, серьезный. Потом Виктор Сыров — он сам ко мне в напарники попросился. У Виктора свои особенности — за смену тысячу вопросов задаст: зачем это, да как то лучше и быстрее сделать. Уже шесть лет Сыров работает машинистом, а мы с ним по-прежнему дружны. Я вообще очень люблю таких вот «почемучек». Ну, а сейчас работаю со Славой Глазковым. Этот у меня помощник веселый. Толковый, быстрый, разбирается в истории и политике, читает много.

Анатолий Кожанов — коммунист. Станислав Глазков — комсомолец. Комсомольско-молодежный экипаж Кожанов-Глазков не раз выходил победителем внутрицехового соревнования, занимал первые места и в соревновании работников всего ЖДТ. Именно им было предоставлено почетное право — везти на станцию Южно-Уральской железной дороги пятимиллиардную тонну груза со дня рождения железнодорожного транспорта комбината. От души желаем им успеха!

В. МИНУЛЛИНА.

ДОБЛЕСТЬ ИДУЩИХ ВПЕРЕДИ ОСОБЫЕ КАЧЕСТВА

Первую очередь помогать всем должен. К рейсу локомотив подготовить, смену сдать, а главное — в любой момент заменить машиниста.

И охотно давал Анатолию самостоятельно вести электровоз по железнодорожному полотну.

Непростая работа у железнодорожников комбината: система стальных магистралей паутиной заплела территорию предприятия, зацепилась нитками стальных рельсов за Южно-Уральскую железную дорогу и за склады готовой руды, за карьерные разработки руды и флюсов, пересекла трамвайные,

Позтому главными качествами железнодорожника Анатолий Кожанов считает мгновенную реакцию, внутреннюю собранность и дисциплину. И еще — постоянное самообразование. Уже пятнадцать лет Кожанов работает машинистом электровоза. После окончания школы мастеров десять лет он преподавал в технической школе цеха электротехнику, устройство электровоза и принципы его работы. Это требует постоянной подготовки, точнее, самоподготовки. И Анатолий Сергеевич читает много технической литературы, учится сам, чтобы потом научить

других. Я считаю, что мне всегда везло с помощниками, — говорит Анатолий Сергеевич. — Мой самый первый помощник машиниста Иван Иванович Степанов сейчас классный специалист — машинист второго класса. А когда работали вместе с ним, нравились мне его исполнительность, вдумчивость. Ничего ему не нужно было напоминать, ни о чем просить, ничего требовать — он все видел сам. Очень самостоя-

тельный человек, серьезный. Потом Виктор Сыров — он сам ко мне в напарники попросился. У Виктора свои особенности — за смену тысячу вопросов задаст: зачем это, да как то лучше и быстрее сделать. Уже шесть лет Сыров работает машинистом, а мы с ним по-прежнему дружны. Я вообще очень люблю таких вот «почемучек». Ну, а сейчас работаю со Славой Глазковым. Этот у меня помощник веселый. Толковый, быстрый, разбирается в истории и политике, читает много.

Анатолий Кожанов — коммунист. Станислав Глазков — комсомолец. Комсомольско-молодежный экипаж Кожанов-Глазков не раз выходил победителем внутрицехового соревнования, занимал первые места и в соревновании работников всего ЖДТ. Именно им было предоставлено почетное право — везти на станцию Южно-Уральской железной дороги пятимиллиардную тонну груза со дня рождения железнодорожного транспорта комбината. От души желаем им успеха!

В. МИНУЛЛИНА.

Н АД оранжевым рысачком коммутатора загорелся узкий желтый прямоугольник.

— Кольцевая, почему не берешь резервный с Ежовки?

— Некуда мне его брать. Я отправляю «Сарбай».

— Отправляй быстрее и готовься к встрече резервного.

И вот уже на табло включилась зеленая лампочка: путь резервному поезду на Кольцевую станцию открыт.

Поездной диспетчер Григорий Терентьевич Сидоренко зеленым карандашом отмечает на большом листе путь «Сарбай» — так называют железнодорожники поезда с соколовско-сарбайской рудой.

В сложном переплетении цветных ломаных линий несведущему человеку трудно что-либо понять. Для диспетчера же — это график исполненного движения поездов на внутризаводском железнодорожном транспорте. Это его ноты: диспетчер знает, на какую клавишу нажать, за какую ниточку потянуть.

ДИСПЕТЧЕРЫ

— Без такого графика поезда на железнодорожных магистралях комбината легко потерять, — говорит начальник смены Борис Афанасьевич Нелюбин. — Только у поездного диспетчера в распоряжении 22 локомотива, да на станциях свои локомотивы, свои сложности.

Нелюбин и Сидоренко пришли в ЖДТ комбината почти одновременно. Нелюбин в 1956 году, отслужив в армии, стал сцепщиком вагонов. Одновременно учился в технической школе управления. Потом работал составителем вагонов и снова учился — теперь уже в индустриальном техникуме. Стал дежурным по станции, затем поездным диспетчером. С 68-го года Нелюбин работает сменным помощником начальника управления ЖДТ. Его смена не раз становилась победителем в соревновании бригад управления железнодорожного транспорта.

Сидоренко приехал в Магнитогорск в 1957 году после окончания Московского железнодорожного института. Первое время он работал составителем вагонов, но быстро вырос: сначала до маневрового диспетчера, а после заграничного обучения стал поездным диспетчером. Приходилось ему замещать и начальника смены.

На железнодорожном транспорте комбината диспетчер не только руководит движением поездов, он первый помощник доменщиков и мартеновцев, агломератчиков и прокатчиков.

— За сутки мы отправляем на Южно-Уральскую железную дорогу 36 пар поездов, — рассказывает Б. А. Нелюбин. — Это дело поездного диспетчера. Он должен знать, как свои пять пальцев, все станции с их путями и количеством локомотивов.

В четком взаимодействии с центральной диспетчерской работают маневровые диспетчеры А. Н. Черемных со станции Сортировочная, Л. М. Зырянова со станции Входная, Н. Н. Ткачева со станции Ежовка.

Железнодорожный транспорт нередко называют стальными артериями страны. На комбинате движением внутри стальных артерий управляет диспетчерская служба.

О. НЕЙВИНА.