



Только вперед

Беспристрастный язык цифр говорит о многом. Сколько труда надо было вложить многотысячному коллективу транспорта, чтобы перевести сверх плана почти миллион тонн грузов. Как четко надо работать всем службам транспорта, чтобы каждый вагон парка МПС простоял на 0,7 часа меньше допустимой нормы. А разве снижение себестоимости одной тонны перевезенного груза на 2,5 процента ниже плановой и экономия за счет этого 104 тысяч рублей не говорит о той постоянной, кропотливой работе железнодорожников, которая увенчалась успехом? Что ни говори, а все же славно потрудились в первом полугодии транспортники.

Особого успеха в социалистическом соревновании достиг коллектив цеха подвижного состава. И если из этого цеха выделяют как лучший коллектив электро- и тепловозного депо, возглавляемый Валентином Михайловичем Богомоловым, значит неплохо трудятся ремонтники. Здесь за полгода отремонтировано средним ремонтом семь электровозов, оборудовано дизель-генераторными установками шесть электровозов. Это только основные работы, все же остальные просто трудно перечислить.

Неплохо встретили День железнодорожника и работники вагонного депо. Они обшили металлическим листом шесть полувагонов для перевозки энергетического угля и выполняют ряд других не менее важных работ.

Сейчас на путях не редкость железобетонные шпалы. Бригада мастера т. Черепанова и бригадира т. Хавраева только в этом году уложила 800 штук таких шпал. На комбинате есть не только деревянные и железобетонные шпалы. Если побывать на отвалах, под стальными магистралями, можно увидеть и металлические, которые служат не менее семи лет, тогда как деревянные не выдерживают здесь даже месяца.

Большую работу делают путейцы. Трудятся в цехе пути два мастера — Адольф Семенович Мальцев и Александр Дмитриевич Слободян. Дело свое знают безукоризненно. В этом году бригады этих мастеров производили подъемочный ремонт пути. Когда работы были выполнены, пришла приемочная комиссия, посмотрела и оценила работы на «отлично», засчитав ремонт по высшей шкале.

Много хороших людей трудится в ЖДТ. Немало на их счету трудовых побед, но то, что сегодня считается победой, завтра становится обыденным делом. Вот почему все стремятся к новым успехам.

А. ГУСЕВА, экономист
планового отдела ЖДТ.

Важнейшими задачами в области транспорта являются: расширение транспортно-дорожного строительства и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения во всех видах перевозок; дальнейшее техническое перевооружение железнодорожного и других видов транспорта; значительное повышение скоростей на железных дорогах...

(ИЗ ПРОГРАММЫ КПСС)

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Орган парткома, профкома и заводоуправления Молниетогорского ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени металлургического комбината

№ 92 (3907)
Год издания 25-й

ВОСКРЕСЕНЬЕ, 2 августа 1964 года

Цена 1 коп.

На ремонте 3-й доменной печи

Отстающих нет

Пятый день не бурлит по желобам третьей доменной печи раскаленный чугун. Пятый день здесь хозяйничают ремонтники. Мы уже сообщали о том, что на ремонте было отставание на демонтаже засыпного аппарата. В настоящее время демонтирован не только этот аппарат. Бригады ремонтников тт. Машурюк и Ворлакова, Чусова и Красильникова тридцатого июля одержали крупную победу, они разобрали за одну смену девять рядов сегментов. Этот успех дал возможность ремонтникам ликвидировать отставание в графике.

В эти дни все взоры с надеждой обращены на огнеупорщики,

которые должны разобрать кладку шахты за сутки и две смены. Если этот объем работ будет выполнен в срок, ремонтники, без сомнения, выполнят свои встречные обязательства по вводу домны в эксплуатацию на два дня раньше графика. Сейчас огнеупорщики полны решимости закончить ломку шахты накануне Дня железнодорожника и обеспечить фронт работы остальным ремонтникам.

На пятый день с начала ремонта на третьей домне не было отстающих. Не было, к сожалению, и опережающих график, если не считать бригады, демонтировавшие сегменты. До сих пор ме-

шают досадные мелочи. По вине прораба т. Соколова и механика «Уралдомремонта» т. Косторного мало еще подсоединено сварочных аппаратов. Не все участки домны освещены в ночное время. Теряется рабочее время на поиски электриков и подкрановых рабочих. Все это говорит о том, что к ремонту домны необходимо готовиться заранее и тщательно.

Экономия — 3000 рублей

Мастер-механик первого мартеновского цеха Л. Долгоруков разработал и внедрил предложение по реконструкции заливочных желобов мартеновских печей. Предложение рационализатора позволило увеличить срок службы желобов более чем в два раза. Намного сократились сроки ремонтных работ. Экономический эффект — 3 тысячи рублей.

Л. МАЛЬЦЕВ.

Поступь семилетки на транспорте

Цифры и факты

*За годы Советской власти протяженность сети железных дорог возросла почти на 80 процентов. Проложено 133 тысячи и восстановлено 65 тысяч километров железнодорожных путей. Построен ряд новых магистралей, в том числе Кузбасс—Новосибирск, Кузбасс—Барнаул — Целиноград—Магнитогорск, Петропавловск — Караганда — Чу, Туркестано-Сибирская, Печорская и др.

*В 1963 году протяженность железных дорог, перевезенных на электровозную и тепловозную тягу, увеличилась по сравнению с 1962 годом на 17 процентов и составила на ко-

нец минувшего года почти 63 тысячи километров.

*На 1964—1965 годы, завершающие годы семилетки, предусмотрено электрифицировать еще 4333 километра важнейших грузонапряженных направлений: Донбасс — Кривой Рог — Львов — Чоп и Москва — Горький — Киров — Пермь — Свердловск. К концу семилетки электровозы и тепловозы будут выполнять до 85 процентов всех перевозок.

*Более 70 процентов всех перевозок в настоящее время у нас выполняют тепловозы и

электровозы. На обслуживаемых ими линиях сэкономлено по сравнению с паровой тягой около 70 миллионов тонн каменного угля. К 50-летию Советской власти стальные пути СССР будут обслуживать только электровозы и тепловозы.

*В 1965 году грузооборот железных дорог Советского Союза достигнет 1800 миллиардов тонна-километров.

*Около десяти тысяч новых локомотивов получил наш транспорт за минувшие годы семилетки.

*За последние 10 лет грузооборот железнодорожного транспорта нашей страны вырос более чем вдвое. Это составляет свыше 40 процентов грузооборота железных дорог всего мира и почти в два раза больше грузооборота их в США.

*Первый советский газотурбовоз выпущен Коломенским тепловозостроительным заводом. Мощность его — 3500 лошадиных сил. Он может вести железнодорожный состав весом свыше 2200 тонн и развивать скорость до 120 километров в час.

ПЕРЕДОВИКИ

Успешно выполнили план по отгрузке металла прокатчики стана «4500». Лучше других поработал на этом стане коллектив первой бригады, возглавляемый мастером Константином Корвяковским. Высокое мастерство показывает старший вальцовщик т. Горбашов и оператор т. Сидоренко.

30 июля коллектив завершил месячный план. На счету передовой бригады 150 тонн сверхпланового листа.

О. РОМАНОВ.

В любую погоду, днем и ночью обеспечивают подачу вагонов под погрузку и отправку готовой продукции заводом-потребителем старший составитель Виктор Александрович Севастьянов и составитель Константин Тимофеевич Кочев. Оба они на транспорте завода считаются маяками.

На снимке: В. Севастьянов и К. Кочев.

Фото Е. Карпова.

