

## ИЗ ЗАЛА ЗАСЕДАНИЙ ПАРТИЙНОГО КОМИТЕТА

# ОБ УЧЕБЕ ЗАБЫЛИ

На проходившем недавно заседании парткома комбината было отмечено, что среди цехов особенно плохо обстоит дело с учебой молодежи в коллективе листопркатного цеха № 4. В чем же причина? Может быть, в этом цехе нет таких рабочих, которые могли бы учиться в школах рабочей молодежи и в других учебных заведениях? Нет, их в цехе даже очень много — более тысячи. Все это люди молодые — в возрасте до сорока лет. Есть среди них даже такие, которые имеют лишь начальное образование. И особенно много таких, которые, окончив 5—6—8 классов, тем и ограничились. Между тем, планы набора в учебные заведения, даже крайние заниженные, цех не выполняет.

Цифры говорят сами за себя: в горно-металлургический институт на 1967—1968 учебный год должны получить направления 26 человек, а получили 24. Это еще хорошо. Гораздо хуже с набором в техникум. Из «запланированных» 25 человек в это учебное заведение документы сдал только один. Срывается план набора и в школы рабочей молодежи. В них из цеха должно поступить в этом году 70 человек, а направления взяло только пять.

Объясняется все очень просто: учебе рабочих совершенно не уделяют внимания ни администрация цеха, ни общественные организации. Несмотря на то, что набор в учебные заведения проходит

плохо, этот вопрос лишь иногда выносится на общие рабочие собрания. Так, например, в марте проходило собрание с повесткой дня: «Трудовая дисциплина в цехе». В конце его лишь вскользь было сказано об учебе. К этому же вопросу руководство цеха вернулось, спустя два месяца. На этот раз рабочие обсуждали состояние техники безопасности. Об учебе опять было сказано лишь мимоходом. Ни разу не обсуждался этот насущный вопрос на заседаниях партбюро и партийных собраниях. Это же можно сказать о цеховом и комитете ВЛКСМ. А ведь комсомолу-то следовало бы больше всех уделять внимания учебе молодежи. Однако собрание, посвященное этому вопросу, назначено только на август, когда до начала учебного года останутся считанные дни.

Непростительно то, что руководители цеха не ведут индивидуальных бесед с молодыми рабочими. А ведь они могли бы привлечь молодежь к учебе.

Никогда не заботятся в этом коллективе о тех, кто все-таки поступает учиться. Руководители цеха не поддерживают связи с учебными заведениями, не узнают, как учатся их рабочие. Итог — печальный. В школу рабочей молодежи в 1966—67 учебном году цех направил 41 человек, а учебу закончил только 21 человек. Многие бросили учиться без всяких уважительных причин, многие, сдав документы в школу, к учебе не приступили совсем. Никаких мер по отношению к этим рабочим не применяется. Если все-таки кто-то заканчивает учебу, то никакой заслуги руководства в этом нет.

Такое положение с учебой могло создаться в цехе только из-за того, что это важное дело было пущено на самотек. Из всего сказанного администрация цеха и общественные организации четвертого листопркатного цеха должны, наконец, сделать соответствующий вывод.

## ЗАВТРА — ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

# МАШИНИСТЫ

Старый машинист встретил его дружелюбно.

— Так-так, значит работать будем вместе. Говоришь, курсы закончил? Научили, стало быть, вас на помощников? Ну что же, помощник из тебя выйдет ладный. Ну айда, поезжай. Сейчас по дороге угольку наберем.

Паша ловко взобрался в тесную кабину маленького паровоза. Глаза его сверкали от восхищения. Он был сегодня самый счастливый человек на свете. Сбылась его мечта, он стал помощником машиниста паровоза. Правда, он ни часу не имел практической езды на паровозе, но об этом он промолчал. Зачем говорить, ведь на курсах все рассказали, всему научили, и сейчас он поедет с этим опытным машинистом, посмотрит, что и как он делает, и научится.

— Ты, Пашка, здесь посиди, посмотри, — сказал машинист, — а я пойду уголек грузить.

Пашка не смотрел, как машинист и еще один черный от угольной пыли мужчина загружали уголем тендер. Они наполняли бадейку и каким-то журавлем поднимали ее вверх, высыпали. Пашка смотрел на рычаги, приборы и соображал: «Нам на курсах говорили, что рукоятка реверса должна быть здесь, а это значит манометр...».

— Эй, механик, — донеслось до него, — Продвину-ка немного вперед.

Пашка обеими, дрожащими от волнения руками взялся за рукоятку. «Если вперед, значит и ручку вперед», — пронеслось в голове. От сильного рывка Пашка чуть не увел ручку опять к себе.

— Стой! Куда ты? Много, — кричали снизу. — Назад давай немного.

Паровоз опять резко дернулся назад. Машинист опять кричал, что много, надо вперед. Пашка аж вспотел. Ручку вперед — паровоз рванул с места и, набирая ход, заступал колесами. Впереди контрольный пункт. «Дальше ехать нельзя» — сообразил Пашка и потянул ручку на себя. Паровоз часто-часто выстрелил дымом, пошел назад. Внизу за паровозом бежал пожилой машинист и что-то кричал, размахивая руками.

Несколько раз проехал паровоз от одного контрольного пункта до другого, а старый машинист выбился из сил, бегая за паровозом. Наконец, Пашка вспомнил, что рукоятку реверса надо поставить в нейтральное положение, тогда паровоз остановится.

— В чем дело, механик? — спросил машинист, тяжело забываясь в кабину.

— Вздрыгнул он, — только и

мог сказать Пашка.

...Это была первая смена работы на паровозе Павла Кольцова. Первый и последний случай, когда «не подчинилась» машина. За тридцать четыре года работы на железной дороге у Кольцова подобных случаев больше не было. Павел Никифорович работает сейчас старшим машинистом на электровозе № 534. Многие знают этого скромного человека, знают как опытейшего машиниста, как доброго, отзывчивого товарища.

Большой путь прошел Павел Никифорович Кольцов. На его глазах вырос комбинат, выросли люди, изменилась техника.

— Раньше мы работали на маленьких паровозиках, которые с трудом тянули десять пустых платформ по двенадцать тонн, — рассказывает Павел Никифорович. — А теперь один наш электровоз весит 150 тонн, да тянет он за собой состав весом в 2700 тонн.

Машинистом на этом же электровозе работает Никита Терентьевич Даниленко. Он готовился стать помощником машиниста паровоза вместе с Кольцовым в тридцать четвертом году. Вместе принимали они первые электровозы, вместе вот уже почти десять лет работают в одной бригаде.

Трудно сказать, сколько километров проехали Кольцов и Даниленко по стальным путям комбината, трудно подсчитать, сколько перевезли они груза. Наверное, они и не пытались подсчитывать, — бесполезно, просто много. Очень много.

— Сейчас совсем не то, что было в те годы, — говорит Никита Терентьевич. — Раньше всему экипажу приходилось нелегко: и машинисту, и помощнику, и кочегару. А сейчас на электровозе даже у помощника забот не так уж много. Если бы всегда были такие условия, может и не было бы столько седины в голове.

Да, может быть сейчас не так трудно было бы идти домой после смены старым машинистам. Хотя и нет сейчас, как было раньше, физического напряжения, но все же работа машиниста требует большого нервного напряжения, особенно в ночную смену. Да и годы сказываются. Может поэтому Павел Никифорович и Никита Терентьевич нет-нет да заговорят о пенсии. Уйдут они на пенсию, но гудки локомотивов долго будут откликаться в сердце.

**М. ХАЙБАТОВ.**

На снимке: старший машинист П. Н. Кольцов и машинист Н. Т. Даниленко.

Фото Н. Нестеренко.



## РАСТЕТ ПАРТИЙНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

В августе на очередном партийном собрании коммунисты цеха вспомогательных материалов будут принимать в свои ряды новых товарищей. С волнением ожидает этого события мастер участка грануляции т. Гладышев и бригадир шлаковщиков т. Мещеряков.

В беседе с нашим корреспондентом секретарь партбюро цеха Сергей Иванович Смирнов рассказал о том, как пар-

тийная организация пополняет свои ряды:

— После беседы с товарищем, пожелавшим стать коммунистом, — сказал секретарь, — мы поручаем членам партбюро готовить их к приему в партию. Так, заместитель начальника цеха Петр Демьянович Житков готовит к партийному собранию слесаря-электрика Геннадия Шурикова, а помощник начальника цеха по

## ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Всесоюзный день работников железнодорожного транспорта впервые отмечался в СССР в 1936 году.

Железнодорожные магистрали Советского Союза протянулись на 130 тысяч километров, что составляет 10 процентов длины стальных артерий планеты.

В 1966 году отмечалось 75-летие самой длинной и самой грузонапряженной в мире железной дороги — Транссибирской магистрали. Эта дорога открыла путь из Европы в Сибирь и на Дальний Восток.

6 июля 1926 года была открыта первая в стране небольшая электрифицированная железная дорога Баку — Сабунчи — Сураханы. А сейчас в Советском Союзе протяженность электрифицированных магистралей достигла 25 тысяч километров. По темпам и протяженности таких дорог СССР давно занимает первое место в мире. Только одна магистраль Москва — Байкал (ее длина около пяти с половиной тысяч километров) превышает протяженность всех подобных дорог США.

Сейчас в нашей стране электровозами и тепловозами перевозятся уже 88 процентов всех грузов.

В нашей стране началась величайшая железнодорожная стройка века — Севсиб, вторая Транссибирская магистраль. Она пройдет по болотам Западной Сибири, через дикие хребты Восточной Сибири, через сотни рек. Севсиб на тысячу километров сократит путь с Урала на Дальний Восток, поможет созданию новых мощных промышленных комплексов. На первом участке Севсиба Тюмень — Сургут начались дорожные работы.

оборудованию Иван Яковлевич Макухов много внимания уделяет будущему кандидату в члены партии бригадиру шлаковщиков грануляционной установки Василию Бабаеву.

В настоящее время партийная прослойка в цехе вспомогательных материалов составляет 18 процентов, что выше, чем в среднем по комбинату.

## НЕРАСТРАЧЕННОЕ

Слесарь Александр Петрович Харченко — один из ветеранов цеха КИП и автоматики. Только на участке контрольно-измерительных приборов и автоматики мартеновских цехов трудится уже около двадцати лет. Прошел за это время все мартены, узнал назубок все узлы и узелки технической оснастки своего участка, да и с трудом сталеваров близко познакомился.

Неузнаваемо изменились рабочие площадки мартеновских цехов с тех пор, когда впервые увидел их Александр Петрович, гораздо легче стал труд сталеваров. Александр Петрович хорошо помнит то время, когда у завалочных окон выстраивались очереди подручных с лопатами в руках. Тогда у сталеваров не было еще никакой автоматики, разве что зачатки только, не было сложной контрольно-измерительной аппаратуры, а об электронных приборах и речи не велось.

Сейчас участок, на котором трудится Харченко, стал одним из крупнейших в цехе КИП. С введением автоматики, все новых и новых «умных» киповских приборов изменился сам характер труда сталеваров. Сталевар перестал быть просто наблюдателем, с помощью приборов он теперь уже осмысленно, целенаправленно ведет технологический режим, в любой момент может внести необходимые коррективы в ход плавки. Для того, например, чтобы изменить расход воздуха или газа, достаточно только повернуть слегка задатчик на щите, и расход изменится автоматически с помощью электронных регулирующих устройств. Больше того, на многих печах в настоящее время работает схема автоматического управления тепловым режимом с коррекциями на температу-

ру насадок и анализом продуктов горения на кислород. Эта схема уже без участия сталевара вводит поправки на расход топлива и кислородоносителей.

Долго можно перечислять технические новшества, которые помогают сталеварам, облегчают их труд.

Александру Петровичу пошел уже шестой десяток. Возраст, надо сказать, солидный. Иной, глядишь, и успокоился бы уже давно: где, мол, мне старому за молодыми да за всем новым угнаться. Хватит с меня того, что есть, до пенсии доработаю как-нибудь. Но Александру Петровичу все нейдет, не хочет он отставать от молодых. И не отстает, в ногу шагает с ними. Нелегко это дается, немало сил приходится иной раз приложить, чтобы понять какой-нибудь новый прибор. В таких случаях первейший помощник Александра Петровича — нерастраченное чувство интереса к своей работе, юношеское желание узнать как можно больше нового.

Молодые слесари, у которых свежи еще в памяти годы учебы, уважают Александра Петровича за эти его качества, внимательно прислушиваются к советам этого принципиального коммуниста и умудренного жизненным опытом честного человека. Александр Петрович на протяжении нескольких лет был партгрупоргом участка и многое сделал за это время для воспитания молодых. Но и по сей день, хотя партгрупоргом избран уже другой, Харченко продолжает, где словом, где добрым примером, воспитание молодежи своего участка и цеха. Переизбрали его не потому, что постарел, перестал справляться с обшир-