

Приглашаем к разговору

Наш магнитогорский трамвай — основной вид сообщения в городе. Он перевозит ежедневно десятки тысяч магнитогорцев.

Нужно сказать, что у нашего трамвая достаточно высокая скорость движения, и этому способствует то, что на большей части пути он движется по трассе, не пересекаемой ни шоссевыми дорогами, ни пешеходными тротуарами.

На линиях курсируют удобные вагоны ленинградского и рижского заводов.

В городе постоянно расширяется сеть трамвайных магистралей. В юбилейном 1967 году вступила в строй линия, связавшая комбинат и левобережную часть города с новыми южными районами Правобережья, где проживают тысячи новоселов. Другая магистраль связывает калибровочный завод с северными участками правого берега. Все это позволило значительно улучшить межрайонную связь в городе.

Однако, как это ни странно, сейчас создается такое положение, что с вводом в строй новых линий трамвайное обслуживание на многих участках города ухудшилось.

В чем же дело?

Постараемся проанализировать причины недостатков в организации движения и предложить руководителям трамвайного управления комбината конкретные меры, осуществление которых не требует ни дополнительных затрат, ни нового строительства путей, ни новых трамвайных поездов, ни расширения кадров водителей и кондукторов.

Прежде всего о нерациональном распределении подвижного состава. Любой магнитогорец может наблюдать, как в дневные или вечерние часы (здесь мы сразу оговариваемся, что речь идет не о часах «пик», когда движение организовано более или менее четко) по маршрутам «В» и «7» с очень короткими интервалами следуют двухвагонные ленинградские поезда. Они почти пусты. А вот на маршрутах, связывающих правобережную часть города с левым берегом № 9 и № 10 (кстати, только они курсируют сейчас с правого берега до станции Товарной через Южный переход), работают лишь одновагонные ленинградские поезда, чрезвычайно переполненные и идущие с очень большими интервалами.

Допустим, вы находитесь на остановке на углу улиц Мира и Жданова, скажем, часов в 7—8 вечера. Мимо вас буквально один за другим проходят трамваи «7», «В», «4», «8», «А», «Б», но все они обслуживают Правобережный район. А вам нужно ехать на левый берег, и кстати, вас не устраивает «11» трамвай, потому что он идет только до ДОК. Поэтому вы вынуждены ждать «девятку» или «десятку». Проходит немало времени. И вот, наконец, подходит вагон «девятого» или «десятого» маршрута. Он переполнен. В вагоне, как говорится, яблоку негде упасть. Но приходится ехать в такой невообразимой давке. А оставшиеся на остановке пассажиры, не попавшие в вагон, с завистью смотрят, как вслед за злополучной «девяткой» или «десяткой» чинно проходят полупустые вагоны правобережных маршрутов.

Доказательством тому, что «девятка» и «десятка», осуществляющие связь левого берега с правобережным городским кольцом, пользуются у пассажиров огромным спросом, но курсируют очень редко, может служить следующий факт. 29 января на остановке «Комсомольская площадь» в течение часа — с 12—30 до 13—30 — мы провели небольшое

исследование. За это время с левого берега на правый проследовало пять поездов «9-го» и «10-го» маршрутов. Интервал в их движении был: 13 минут, 6 минут, 15 минут и... 30 минут. Каждый из вагонов был полон. Следовательно, желающих ехать без пересадки более чем достаточно. На остановке собралось (мы специально подсчитали) до сотни пассажиров. И это в часы, более, чем спокойные!

И вот наше первое конкретное предложение: необходимо заменить на маршруте «В» в течение всего дня, а на маршруте «7», исключая часы «пик», двухвагонные трамваи на одновагонные рижские или ленинградские. Они вполне справятся с перевозками. А двухвагонные с большой вместимостью трамваи ленинградского завода перевести с маршрута «В» на маршруты «10» и «9». Совершенно очевидно, что это простое предложение сразу позволит, даже не пуская дополнительных поездов по этим линиям, не сокращая интер-

НАШ ТРАМВАЙ

● КОГДА ЖЕ ОН БУДЕТ РАБОТАТЬ ОБРАЗЦОВО?

● КОНКРЕТНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ТРАМВАЙЩИКАМ.

● ЗАБОТА ОБ УЛУЧШЕНИИ ДВИЖЕНИЯ ТРАМВАЯ — ДЕЛО ВСЕЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ.

валов, предусмотренных графиком, перевозить в два с лишним раза больше пассажиров в один и тот же отрезок времени.

Теперь о маршруте «12». Здесь опять-таки — повторим не в часы «пик» — можно наблюдать такую картину: ленинградские двухвагонные трамваи идут совершенно пустые. Особенно на участке от Парковой до Кольцевой, потому что здесь движется также трамвай «В» и «7». Думается, что вполне назрела необходимость на «12» маршруте не в часы «пик» тоже пустить одновагонные поезда, а двухвагонные оперативно переводить на разгрузку пассажирских потоков на маршрутах «10» и «9».

Магнитогорцев совершенно не устраивает и то, что маршруты «3» и «6», которые как раз обслуживаются двухвагонными поездами, курсируют всего лишь несколько часов в день. Необходимо хотя бы часть поездов этих двух крайне важных маршрутов для разгрузки потока пассажиров правобережного городского кольца на левый берег пускать в течение всего дня.

О фактах безразличного отношения руководства трамвайного управления к интересам пассажиров свидетельствует и то, что хотя уже немало времени прошло с тех пор, как введены маршруты «В», «13» и «14», ни на одной остановке по пути их следования об этом нет никакого указания. И наоборот, маршрут «12» давно снят с линии: по улице Мира на вокзал, а на всех остановках по-прежнему красуется этот номер. Иногородний пассажир, впервые приехавший в Магнитогорск, имеет реальную возможность весь

день прождать «12-й» номер трамвая, допустим, на остановке «Вокзал». Курьез...

Или другое. Почему только кондуктор должен в ответ на настойчивые просьбы пассажиров отвечать, что 12-й маршрут ходит только утром и вечером, или что «тройка» и «шестерка» курсируют лишь в определенные часы.

А почему бы на остановках не установить объявления о точных часах начала и конца движения трамвая каждого маршрута, как это сделано в Москве?

Этот существенный недостаток переключается с другим, не менее важным. Почему пассажирам приходится постоянно забегать к ветровому стеклу водителя, чтобы посмотреть, по какому же маршруту идет вагон? А не поставить ли дополнительную табличку с номером маршрута сзади? Это очень удобно.

Магнитогорцы надеются, что в ближайшем будущем они получат возможность «узнавать» нужный им трамвай не только с передней и боковой стороны, но и с тыльной, как это сделано в некоторых других городах.

Мы ждем от руководителя трамвайного управления т. Доронова оперативного (без ссылок на продолжающиеся уже долгое время «исследования пассажирских потоков») изменения организации движения наличного подвижного состава по маршрутам «9» и «10». Хочется думать, что будут, наконец, решены и те «мелочи», о которых шла речь выше и которые свидетельствуют о пренебрежении к интересам пассажиров.

Но, конечно, это лишь частичное решение вопроса. Для дальнейшего радикального решения работы трамвая есть препятствия, которые одни трамвайщики преодолеть не в силах.

В настоящее время Магнитогорское трамвайное управление располагает достаточным количеством подвижного состава, чтобы полностью обеспечить все нужды пассажиров. В депо стоит 257 поездов. Ежедневно выходит на линию 146 составов — не хватает кадров. Работать в трамвайное управление люди идут неохотно. Зимой водителям и кондукторам приходится работать в холодных, неотапливаемых вагонах. Мерзнут и пассажиры. А обогревательные печки, с которыми поступают новые поезда с заводов, «предусмотрительно» снимаются в целях экономии электроэнергии. Мало того, обслуживающий персонал трамвайных поездов совершенно лишен такого важного материального стимула, как премия. Известно, что премиальные начисляются за выполнение плана. А где его взять, если часть пассажиров, проезжающих в вагоне без кондуктора, не платит за проезд? Водители вагонов, работающие с кассами, выполняют план всего лишь на 70 процентов. Разве назовешь это показателем честности пассажиров? Неприятно писать о таких вещах. Но молчать об этом еще неприятнее. К безбилетникам пора применить самые жесткие меры.

В заключение мы выражаем уверенность, что трамвайщики учтут наши замечания и пожелания в своей работе по изучению пассажирских потоков и распределению подвижного транспорта по линиям. Думается, что и вас, товарищи пассажиры, эта статья не оставит равнодушными. Трамвай должен работать образцово. И это в наших же интересах.

Л. БИНЕМАН,
Л. КРОХАЛЕВ.

СЛАВНЫ ТРУДОМ СВОИМ



За высокую культуру производства и хорошие производственные показатели коллективу стана «300» № 1 сорто-прокатного цеха присвоено высокое звание коллектива коммунистического труда и агрегата имени 50-летия Советской власти.

На снимке: передовик коллектива машинист-оператор главного поста Зоя Никитична Иванова.

Фото Н. Нестеренко.



В 1931 году приехал на строительство нашего комбината в числе многих тысяч крестьянских парней и Петр Бабкин. Начав свой трудовой путь габарем на строительстве ПВЭС, он работал потом монтажником на строительстве первых мартеновских печей, а в последнее время резчиком металла во втором листопрокатном цехе.

На днях товарищи по работе тепло проводили ветерана труда на заслуженный отдых, пожелав ему крепкого здоровья. От имени всего коллектива П. Н. Бабкину преподнесли памятные подарки.

На снимке: Петр Николаевич Бабкин у пульта управления агрегатом в свой последний рабочий день. Фото Н. Нестеренко.

И время, и деньги КОММЕНТИРУЕТ СПЕЦИАЛИСТ

В газете «Магнитогорский металл» от 1 февраля 1968 года т. Котлухужин в статье «Проблемы одного цеха» затронул очень важный вопрос. Газета ставила неоднократно вопрос об использовании доменного шлака как жидкого, так и твердого. Автор поднимает проблему использования доменного шлака из отвала и полного использования жидкого доменного шлака.

Экзотермическая смесь, в получении которой используется доменный шлак, не только может быть полезна при отливке стали в изложницы, но и при обработке жидкой стали в ковше с целью уменьшения неметаллических включений, снижения содержания серы и увеличения выхода годной стали.

Кроме того, если отливки из доменного шлака подвергнуть термической обработке, заключающейся в медленном охлаждении, то можно получить материал, подобный естественному диориту, диабазу.

Наука открыла ценнейшие свойства термически обработанного шлака. Молекулярная и атомная связь в нем в десятки раз выше, чем в металле. Поэтому плитки из такого шлака могут быть использованы для течей у транспортеров обогатительных фабрик, облицовки бункеров, шламовых труб и вместо разных броневых плит, работающих на истирание.

Как показывает практика, срок службы плит из шлака, термически обработанных, в десять раз больше, чем металлических. Наконец, из доменного шлака можно отливать специальные плиты для дорожных покрытий и брусчатку. Чем крупнее плиты или блоки, тем легче их отливать и на месте отливки производить термическую обработку.

Дорожные плиты могут быть квадратными со сторонами в три метра, а толщиной 0,3—0,5 метра. Такая плита покрывает половину ширины шоссе. Дешевым и прочным покрытием, изготовленным из доменного шлака, можно покрыть все шоссе в области. Решать эту проблему нужно теперь, потому что ежедневно комбинат теряет и время, и деньги.

Прежде всего дело в комплексном законченном проекте строительства производственных мощностей по использованию жидкого и твердого доменного шлака для производства всех видов продукции из него с сооружением плавильных агрегатов.

Затронутая газетой проблема использования доменного шлака направлена не только на решение вопроса использования отходов производства, но и связана с повышением производства и качества стали на комбинате и заменой металлических броневых плит, работающих на истирание, дешевыми шлаковыми плитами и благоустройством автомобильных дорог. Это одна из проблем ускорения технического прогресса на комбинате, решение которой необходимо ускорить.

П. БОГАЧЕВ, старший инженер отдела технической информации.