

товарищи железнодорожники!

ЧТОБЫ В ЦЕХИ комбината бесперебойно поступали сырье и материалы и вывозилась из них готовая продукция, на заводских железнодорожных линиях должно постоянно находиться нужное количество исправных работоспособных локомотивов. Этим занимается большой отряд ремонтников. Среди них немало людей опытных, отлично знающих все тонкости своего дела.

В отделении среднего и капитального ремонта паровозного депо уже который год трудится котельщиком В. С. Липаев. Немало добрых слов он услышал за свою долгую безупречную службу. За-

мечательный специалист, много инженера может многому полезному научить.

С ними легко работается

Прекрасно руководит своей бригадой слесарь-бригадир по автоматным работам Х. Х. Хазагаев. Возглавляемый им коллектив ежемесячно намного перекрывает нормы. Сказывается в этом, конечно, его большой опыт: как ни как больше двух десятков лет уже отдал своему делу. А это значит, что умеет работать с людьми, на-

строить их. Своими знаниями щедро делится с молодыми. И это, кстати, у него тоже хорошо получается. Умно, умело дает советы.

Отличным знатоком ремонтных работ по праву считается у нас слесарь комплексной бригады по ремонту паровозов В. А. Губин. Регулярно перевыполняет нормы, при этом качество никогда не страдает: всякий знает, где сроботал слесарь Губин, там браканикто не найдет. И в обществен-

ной работе передовик труда не последний: он — член общественного бюро нормирования.

И. П. Митрохин трудится слесарем в отделении текущего ремонта паровозов. Ему тоже не занимать знаний и навыков, не новичок он в своем ремесле. Любое задание ему по плечу. Если молодой рабочий обратится к нему за советом, помощью — никогда не откажет.

Хорошо, легко работается с такими людьми.

Г. ИВАНОВ,
бригадир электрогазосварочных работ паровозного депо.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

* За годы текущей пятилетки намечено электрифицировать еще 10 тысяч километров железных дорог. Удельный вес электровозной тяги в грузообороте железных дорог сейчас достиг 42 процентов против двух в 1940 году.

* Железнодорожный транспорт только в 1968 году получит 5600 вагонов, или на 12 процентов больше, чем в 1967 году. За год будет построено 418 километров вторых путей, 1500 километров переведено на электрическую тягу, 1715 километров оборудовано автоблокировкой и диспетчерской централизацией.

* Более чем на 12 тысячах километров электрифицированных железных дорог все энергооборудование переведено на телеуправление. Один диспетчер нажатием кнопки на своем пульте осуществляет необходимые переключения оборудования на участке протяжением до 400 километров. При этом широко используется созданная советскими специалистами система телеуправления ЭСТ-62, выполненная на типовых магнитных и полупроводниковых элементах.

* Сейчас свыше 92 процентов перевозок осуществляется современными быстроходными, высокоэкономичными электрическими и дизельными локомотивами.

* В Новочеркасске выпущен самый мощный в мире магистральный электровоз серии «Владимир Ленин». Его мощность — 7867 лошадиных сил. Новая машина будет водить тяжелые составы по самым трудным участкам железных дорог страны.

* В Советском Союзе находится крупнейшая в мире электрифицированная магистраль — Москва — Байкал протяженностью около 5500 километров. Самая длинная в мире железная дорога — Брест — Москва — Владивосток, грузооборот которой превышает перевозки товаров Англии, Франции, ФРГ и Японии, вместе взятых. Самая северная в мире железнодорожная ветка — Норильск — Талнах.

У нас „лечат“ вагоны

Завтра наш праздник — праздник работников стальных магистралей страны. Приятно сознавать, что коллектив вагонного депо встречает его трудовыми достижениями.

Взять, к примеру, колесную мастерскую, где бригадиром Григорий Кириллович Рогов. Очень ответственный это участок: ведь здесь ремонтируют колеса вагонов, а без них — что за вагоны? Людей не хватает в мастерской, но коллектив, несмотря на трудности, полностью справляется со своими обязанностями по обеспечению вагонного парка колесами и достиг завидной производительности.

Туго пришлось в июле нашим котельщикам. План был дан большой как никогда — 161 вагон нужно было «подлечить». Да плюс к тому — дали задание отремонтировать дрезину. По-ударному потрудились коллектив, и в итоге все задачи выполнены: и вагоны «поставлены на ноги», и дрезина. В этом, конечно, большая заслуга руководителей котельными работами бригадиров Владимира Ярового и Дмитрия Баженова.

На высоте и коллектив автоматной мастерской, возглавляемый Надеждой Антоновной Тихоновой. Он выполняет план на уровне 120 процентов, работает без брака.

Словом, вагонники заслужили право на хорошее настроение в праздник.

И. БЛЮС,
мастер вагонного депо.



Успешная работа железнодорожного транспорта зависит и от осмотровиков вагонов, обеспечивающих безаварийную доставку грузов.

НА СНИМКЕ: лучшие осмотровики вагонов станции Западная (слева направо) бригадир Екатерина Андреевна Федорова и осмотровики Валентина Васильевна Овсянникова и Нина Леонидовна Чуприкова.

Фото Н. Нестеренко.

ОБО ВСЕХ НЕ РАССКАЖЕШЬ

Не знаю, как где, а у нас, в цехе подвижного состава, хороших людей, настоящих знатоков своего дела и трудолюбивых очень много. Так что сразу-то и не выберешь, о ком рассказать.

Вот Павел Никифорович Кольцов. Старшим машинистом он работает на электровозе № 534. Его с полным правом можно отнести к нашей цеховой гвардии. С первых путей комбината начал «считать километры» на различных локомотивах. Сначала, конечно, на паровозе командовал, теперь помощник машиниста — электровоз. Семь классов у него всего, а его знанию электросхемы локомотива могут многие позавидовать — практикой взял, старанием.

Частенько случалось Павлу Никифоровичу прямо на линии, не заезжая в депо, самому устранять неисправности в электросхеме. Иной, глядишь, не преминул бы вызвать инструктора

для консультации, а он — нет, никогда не вызывает, сам разбирается. Его бригаде одной из первых в цехе было присвоено звание коллектива коммунистического труда.

А как не отметить Андрея Владимировича Семенковского. Он тоже старшим машинистом на электровозе и носит звание ударника.

Всю Великую Отечественную войну Андрей Владимирович провел на фронте, за воинскую доблесть награжден был орденом Славы. А после демобилизации офицера запаса потянуло на транспорт. Ему сразу же доверили осваивать один из первых тогда на комбинате электровозов. И в труде он показал себя так же, как в бою.

Только хорошее можно сказать и о машинисте Михаиле Владимировиче Васильеве, тоже осваивавшем наши первые электровозы.

Да разве перечислишь всех...

Н. КУЗЬМИЧЕВ, старший машинист электровоза.

УБЕРИ!

считаться тогда с другими организациями?

Говорят: в чужой монастырь со своим уставом не суйся. Строители работают на территориях, принадлежащих другим хозяйствам. Это их обязывает соблюдать интересы работодателей. Существует даже договор, предписывающий строителям перед тем, как выполнять какие-либо земляные работы, перекрывающие движение транспорта, строить благоустроенные временные дороги.

Так, например, в районе 14-й столовой по плану организации строительных работ коллектив управления «Спецпромстрой» должен был такой объездной путь сделать.

Подобная, мягко выражаясь, неаккуратность строителей доставляет коллективу цеха благоустройства много хлопот. Ему приходится выполнять внеплановые работы, отрывая от урочного задания людей, перебрасывая с важных участков технику.

Восстановление разрушенной дороги неподалеку от блюминга отняло у коллектива цеха благоустройства три дня. А если подсчитать лишние затраты

времени с начала года! Сколько это будет? Плохое состояние дорог по вине строителей приводит еще к замусоренности асфальтового покрытия на других участках комбината. Это тоже дополнительная работа для коллектива цеха благоустройства...

Много стараний прилагают наши люди, чтобы озеленить территорию комбината, содержать ее в чистоте. А строители делают их труд более тяжелым и дорогостоящим.

Г. ГАРКУНОВ,
заместитель начальника цеха благоустройства.

НАМ ОТВЕЧАЮТ

„Три „кита“ неуспеха“

По существу заметки «Три «кита» неуспеха», опубликованной в «Магнитогорском металле» от 16 июля с. г., сообщаю, что руководством цеха с участием директора комбината А. Д. Филатова и главного механика комбината Я. А. Щукина была обсуждена неудовлетворительная работа цеха изложниц в июне и намечены мероприятия по исправлению создавшегося положения.

Ряд намеченных мероприятий уже выполнен. Остальные выполняются. В июле цех работал удовлетворительно.

И. ДАНЧЕНКО, начальник цеха изложниц.