

ЗАВТРА — ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

В ПОСТАНОВЛЕНИИ ЦК КПСС и Совета Министров СССР об улучшении работы промышленного и железнодорожного транспорта намечены конкретные меры по укреплению материально-технической базы транспортного хозяйства промышленного предприятия, ускорению его технической реконструкции, лучшему использованию внутренних резервов. Успешно выполняет решения партии и правительства коллектив железнодорожного транспорта нашего комбината. На смену паровой тяге на площадке ММК пришли электровозы и тепловозы. Исчезли такие профессии, как кожегар, помощники машиниста и машинист паровоза, рабочий по уборке шлака, каменщик и другие. Значительно увеличилась мощность локомотивов, электровозы устаревшей конструкции заменяются более мощными (со сцепным весом 100 и 150 тонн). Тепловозный парк пополняется мощными тепловозами. Сейчас из общего протяжения железнодорожных путей комбината 450 километров уже электрифицировано.

К своей работе железнодорожники комбината подходят творчески.

нодородного транспорта новой техникой сопровождается совершенствованием технологии и внедрением передовых методов труда. На большинстве станций внедрен прогрессивный метод работы локомотивно-составительских бригад без помощников составителей. Без составителя освоена и работа локомотивов, занятых на перевозке мультисоставов из второго копрового цеха на шихтовые дворы мартеновских цехов. Работа локомотивов, занятых на перевозке агломерата, рудного сырья со склада привозных руд на приемные бункера аглофабрик, руды с Малого Куйбаса, мартеновского шлака на отвалы тоже организована без составителя. Внедрен передовой метод работы тепловозов на станции Заводская — без помощника машиниста. В этом направлении будут проводиться работы и на остальных участках транспорта.

Продолжает совершенствоваться система организации перевозок по контактной графике, сметены межведомственные барьеры, раздвинувшие долгие годы наш коллектив от железнодорожников станции Магнитогорск.

Наш коллектив встречает День

пецова, слесарь цеха горного транспорта Шамиль Мингалиевич Хузин и многие другие.

Коллектив железнодорожного транспорта соревнуется с железнодорожниками Нижнего Тагила, Кузнецка и станции Магнитогорск. За первое полугодие победителем в соревновании среди транспортных цехов трех комбинатов признан наш железнодорожный транспорт. Во Всесоюзном социалистическом соревновании среди транспортных цехов предприятий черной металлургии железнодорожники нашего комбината вышли победителями за первый и второй кварталы этого года.

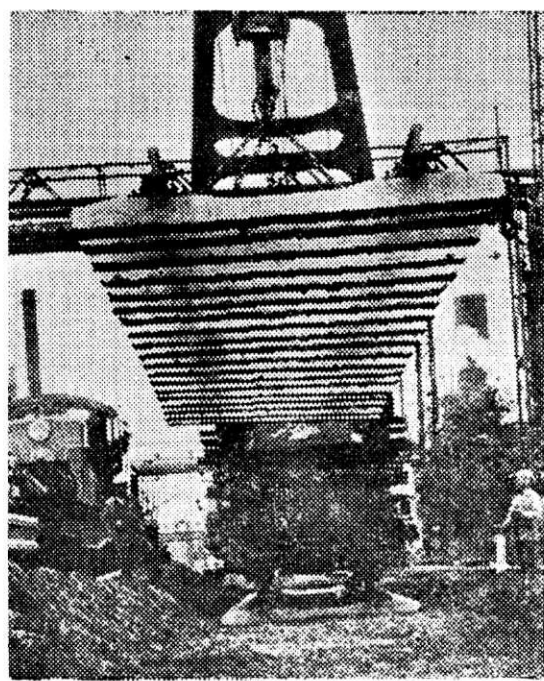
У нас немало передовиков производства, показывающих образцы коммунистического отношения к труду. Это лауреаты юбилейных премий Виталий Михайлович Олейник, Алексей Алексеевич Кудрявцев, Владимир Иванович Николаев, Александр Степанович Жуков, Иван Иосифович Сагайдачный, Иван Андриянович Предеин, Вен Венцович Вайскрабов, Михаил Львович Барсуков и другие передовики производства.

Доброй славой пользуются у нас на транспорте машинист электровоза известково-доломитового карьера Алексей Николаевич Куликов, машинист электровоза цеха горного транспорта Леонид Алексеевич Нижегородцев, старший составитель Федор Степанович Стробыкин, стрелочник Валентина Михайловна Белова, токарь Виктор Тимофеевич Попов, машинист электровоза Николай Васильевич Пименов и многие другие. Все они выполняют и перевыполняют производственные задания, работают без брака и аварий.

Встречая свой праздник, железнодорожники комбината не только подводят итоги достигнутого, но и вскрывают имеющиеся недостатки, с тем чтобы устранить их и добиться улучшения работы транспорта. Следует отметить, что если на транспорте за шесть месяцев этого года против соответствующего периода прошлого года производительность труда выросла на 4,7 процента, то на отдельных участках нашего хозяйства она снизилась. Это прежде всего относится к коллективам станций Угольная, Коксовая, где производство значительно сократилось. Плохо используются локомотивы и на станции Рудная, особенно на участке перевозки рудного сырья со склада привозных руд на приемные бункера аглофабрики. Нам необходимо обратить особое внимание на улучшение организации летних путеремонтных работ, лучше использовать путевые машины и загружать работой механизаторов пути.

Осталось совсем немного времени до суровой уральской зимы. Сегодня необходимо подготовить все транспортное хозяйство к работе в зимних условиях с тем, чтобы холода не застали врасплох. Необходимо отремонтировать вагоны, железнодорожные пути и устройства СЦБ, погрузочно-разгрузочные машины и снегоочистительную технику. А самое главное — подготовить людей к работе в зимних условиях. Железнодорожники комбината приложат все силы, знания и опыт для того, чтобы не только выполнить, но и перевыполнить социальные обязательства по досрочному завершению плана 1974 года.

К. МИШУРОВ,
начальник управления железнодорожного транспорта ММК.



Сотнями километров исчисляется протяженность железнодорожных путей комбината. С каждым годом растет интенсивность движения по ним поездов, увеличивается вес груженых составов. И для повышения надежности стальных дорог, для обеспечения высоких скоростей в широких масштабах производится ремонт полотна.

Фото Н. Нестеренко.

НА СТАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЯХ

Примером тому служит труд коллектива локомотивного цеха. Именно здесь были найдены оригинальные технические решения, позволившие осуществить заезд электровозов в здание цехов и работать там в условиях отсутствия контактной сети.

За последние годы претерпел значительные изменения и вагонный парк. Достаточно сказать, что удельный вес большегрузных вагонов в настоящее время превысил 95 процентов, а вагоны с автоматической разгрузкой составляют более 50 процентов от общего количества вагонов. Чтобы увеличить пропускную способность перегонов и станций, на транспорте ведется работа по электрической централизации стрелок и сигналов, заменяются устаревшие способы регулирования движения поездов.

В настоящее время электрической централизацией оборудованы 774 стрелки, оснащены полуавтоматической блокировкой около 30 перегонов. За счет применения тяжелых типов рельсов и укладки их на железобетонные шпалы проделана большая работа по техническому оснащению путевого хозяйства и прежде всего по усилению верхнего строения пути.

Хороших результатов достигли наши путевцы по внедрению индустриального метода путеремонтных работ, основанного на применении комплекса высокопроизводительных машин. Это позволило улучшить уровень механизации работ на капитальных ремонтах железнодорожных путей. На сегодняшний день на железобетонные шпалы уложено 182 километра пути.

Работа по техническому развитию и оснащению хозяйства желез-

нодородного транспорта широко развита, широко развита социалистическое соревнование по обеспечению выполнения коллективами металлургов плана определяющего года девятой пятилетки. Трудящиеся всех цехов и служб транспорта успешно выполняют свои обязательства. Полугодовое задание по объему грузоперевозок выполнено на 102,8 процента, сверх плана перевезено 2,2 миллиона тонн груза. Сверх плана отпущено предприятиям страны 8217 вагонов с различными народнохозяйственными грузами. Простой вагонов парка МПС на путях комбината с начала текущего года снижен на каждый вагон против установленной нормы на 1,3 часа, что дало возможность высвободить дополнительно на погрузочные пункты свыше 17 тысяч вагонов.

Хороших результатов в ускорении оборота вагонов парка МПС добились коллективы второго и пятого железнодорожных районов, где начальниками являются Владимир Ефимович Смолин и Иван Афанасьевич Богуславский.

В этом году социалистическое соревнование среди транспортников поднялось на более высокую ступень. 3306 работников заключили договоры и 438 рабочих взяли личные обязательства по досрочному выполнению задания года, которые успешно выполняются.

В нынешнем году звание «Ударник коммунистического труда» присвоено 285 транспортникам. Среди них: электромонтер СЦБ Владимир Иванович Акинин, машинист тепловозов Геннадий Васильевич Чернышев и Юрий Дмитриевич Свешников, составитель Александр Павлович Хлесткин, дежурная по станции Валентина Григорьевна Куз-

НЕЛЕГКОЕ СТАНОВЛЕНИЕ

В пятидесятых годах умельцы из цеха подготовки составов под руководством механика Л. Ш. Зайсанова изготовили установкой, напоминающие современные кондиционеры. Воздух, подаваемый в кабины стрипперных кранов, охлаждался и увлажнялся. Сейчас эти «самовары» уже не устраивают подготовителей. Но тем не менее крановщики вынуждены прибегать к их услугам. На девяти кранах, причем основных, работающих с полной нагрузкой, смонтирована эта самодельная техника, на трех — настоящие кондиционеры, которые

работают первое лето. Какие же возможности есть сейчас для улучшения труда машинистов стрипперных кранов? Конструкция кабин позволяет установить кондиционеры на восьми из двенадцати кранов. Остальные четыре кабины необходимо будет переделывать. Установленные на трех кранах кондиционеры усилиями цеховых ремонтников снабжены амортизирующими устройствами. В августе намечено усилить герметиза-

цию кабин кранов. Но до полного перехода на кондиционеры еще далеко. На кране № 10 (второе стрипперное отделение) и кране № 12 (стрипперное отделение № 3 «а») новые кондиционеры проходят испытание «на прочность». Но условия, в которых эксплуатируются эти краны, гораздо легче, чем на других участках. Наиболее подходящие для проверки кондиционеров — пятый и шестой.

— Мы — за кондиционе-

ры, — говорит машинист стрипперного крана Б. С. Двойников, — но нам нужна гарантия, что они нас не подведут.

Есть и еще одна веская причина, тормозящая внедрение кондиционеров — их нехватка. Сейчас комбинату необходимо 30—40 кондиционеров для кранов. Цех вентиляции располагает же только одиннадцатью, причем большинство из них нуждается в переделке, т. к. они предназначены для пе-

ременного тока, а мостовые краны питаются от постоянного. Цех вентиляции и управление оборудования прилагают все усилия, чтобы обеспечить цехи кондиционерами.

Многое зависит и от самих работников цеха. Следует подумать об улучшении герметизации кабин, об уменьшении вибрационных нагрузок на кондиционеры. В цехе много опытных, умелых рационализаторов. Их необходимо привлечь к ра-

боте. Словом, общими усилиями преодолеть технические препятствия, стоящие на пути надежности кондиционеров.

Коллектив стрипперных отделений цеха подготовки составов заинтересован в улучшении условий труда машинистов. В социалистических обязательствах подготовителей записано: «Стрипперное отделение № 1 сделать образцово-показательным среди всех стрипперных отделений». Это высокое звание и, чтобы его завоевать, предстоит еще много и много поработать.

Ю. БАЛАБАНОВ.