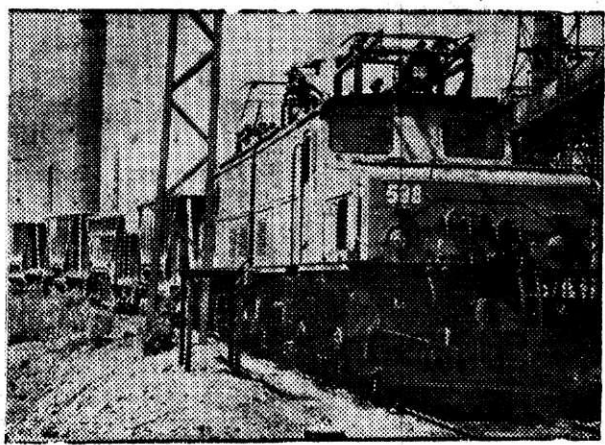




ЗАВТРА — ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНО- ДОРОЖНИКА

Советские люди по праву гордятся тем, что наша страна является великой железнодорожной державой. По традиции в первое воскресенье августа Родина чествует тружеников главного транспортного конвейера страны — железнодорожников. Стальные магистрали — основа транспортной системы нашего государства. На их долю приходится около двух третей внутреннего грузооборота, от их успешной работы зависит развитие народного хозяйства.

На всех этапах коммунистического строительства партия и правительство уделяли и уделяют большое внимание развитию железнодорожного транспорта. За годы девятой пятилетки капитальные вложения в него составили свыше 15 миллиардов рублей, в полтора раза больше, чем в минувшем пятилетии. Произошла коренная реконструкция: практически завершён перевод железнодорожных магистралей на электрическую и тепловозную тягу. Широким фронтом развернулись работы на строительстве Байкало-Амурской магистрали, которая будет играть огромную роль в дальнейшем развитии Сибири и Дальнего Востока.

С каждым годом на железнодорожном транспорте внедряется комплексная механизация и автоматизация производственных процессов, создаются новые автоматизированные системы управления с использованием электронной и вычислительной техники.

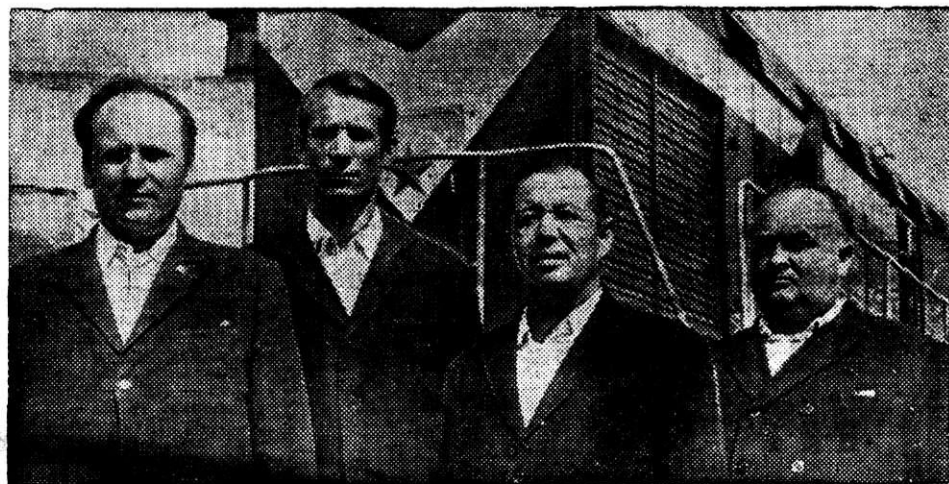
В ответ на Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу труженики стальных магистралей неуклонно улучшают транспортное обслуживание народного хозяйства и населения.

Опираясь на достигнутые успехи, развивая все народное соревнование, реализуя свои встречные планы и обязательства в честь предстоящего XXV съезда КПСС, советские железнодорожники стремятся сделать все, чтобы успешно выполнить задания пятого, завершающего года и пятилетки в целом, чтобы железные дороги надежно служили нашему народу.

Трудовыми успехами встречают свой праздник железнодорожники комбината. Обеспечивая бесперебойную подачу материалов и отправку продукции заказчикам, они создают условия для выполнения повышенных обязательств, принятых металлургами на завершающий год пятилетки.

На снимке: передовые работники локомотивного цеха старшие машинисты тепловозов Виталий Александрович Яворский, Владимир Антонович Митрофанов, Асгат Мустафилович Хамзин, Николай Алексеевич Минаенко.

Фото Н. Нестеренко.



КОГДА СБЫВАЕТСЯ МЕЧТА

...Заработка отца, бухгалтера, не хватало — многодетной была семья Яковлева. Александр горел желанием попасть в железнодорожное училище. Но был большой конкурс, и в первую очередь принимали тех парней, у кого работа отцов была связана с железнодорожным транспортом. Несмотря на уговоры, слезные заверения, комиссия вернула документы парню. Пришлось идти на «не мужскую», по его ланяням, работу, в бухгалтерию к отцу. Два месяца потел над бумагами, путал цифры, получал «разносы» от начальства и отца и однажды не вытерпел.

После бурного объяснения с домашними решил ехать в Магнитогорск, к брату. Это было в 1940 году. Поступил в первое ремесленное училище, но после его окончания долго работать не пришлось — был призван в ряды действующей армии...

В двадцать лет стал

кавалером орденов Славы и Отечественной войны II степени. В задумчивости перебирая награды, лежащие на столе, Александр Ефимович вспоминает эпизоды из богатой событиями фронтовой жизни. В рядах Советской Армии пехотным разведчиком он прошел Белоруссию, Польшу, Пруссию. В одном из боев был ранен и по состоянию здоровья демобилизован.

— Шел сорок пятый год, когда я вернулся в свое село. Соседки бежались, плачут, родителей поздравляют, — вспоминает Александр Ефимович. — Три месяца жил дома, запас сена, дров, помог по хозяйству и потянуло опять в Магнитку.

Работал кочегаром, машинистом паровоза, а когда на комбинат стали прибывать электропоезда и тепловозы, он был в числе первых, кто осваивал новую технику. И до сих пор Александр Ефимович

водит локомотивы по железнодорожным путям комбината.

О нем на редкость единодушно отзываются товарищи: отличный машинист, за время работы в депо не было ни одной аварийной ситуации по его вине, локомотив его всегда в исправном состоянии. Коммунист Яковлев избран партгрупоргом бригады. Старший машинист локомотивного депо Александр Ефимович Яковлев неоднократно выступал перед ребятами в школах, с его помощью многие молодые парни стали машинистами тепловозов и электропоездов.

Мечта его детства сбылась — он стал машинистом. А когда человек трудится на любимой работе, то и усталости не замечает, и других своему делу научит. Поучиться у старшего машиниста есть чему.

Ю. КАЗАНЦЕВ.

НА СТАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЯХ

Свой профессиональный праздник железнодорожники комбината отмечают в обстановке всенародной борьбы за досрочное выполнение заданий завершающего года девятой пятилетки, под знаменем социалистического соревнования за достойную встречу XXV съезда КПСС.

Свыше 2,3 миллиона тонн грузов сверх плана перевезено с начала года; значительно перевыполнен план пригрузки вагонов парка МПС; простой вагонов МПС снижен на 1,8 часа против установленной нормы; от снижения себестоимости грузоперевозок получена экономия свыше 300 тысяч рублей.

По результатам работы за второй квартал коллектив железнодорожного транспорта комбината вышел победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании с присуждением второй денежной премии.

Трудно перечислить имена всех передовиков производства. Это машинист тепловоза В. Варламов, машинист электропоезда А. Яковлев, токарь тепловозного депо В. Попов, составитель поездов П. Александров, стрелочница А. Ряхина, монтер пути В. Зарипова, электромеханик СЦБ В. Букин, диспетчер цеха эксплуатации П. Достовалов и многие другие, чей добросовестный труд

способствует успешной работе транспорта.

Примером творческого сотрудничества может служить железнодорожники комбината и станции Магнитогорск Южно-Уральской железной дороги. В договоре этих коллективов спрессованы все установленные планом задания подкрепляются взаимными обязательствами. В результате повышается общая эффективность работы транспортников, связанных единым технологическим процессом.

Сегодня железнодорожный транспорт комбината — это сложное многоотраслевое хозяйство, от четкой и ритмичной работы которого зависит успешная работа комбината. Грузооборот железнодорожного транспорта только в 1974 году составил около 170 млн. тонн. Объем грузоперевозок за четыре года пятилетки возрос на 27,3 процента, производительность труда выросла на 27,4 процента. За годы пятилетки продолжалась дальнейшая реконструкция и техническое перевооружение транспорта. Завершен перевод транспорта на электрическую и тепловозную тягу. Также произведены большие работы по повышению эксплуатационной надежности и долговечности верхнего строения пути за счет применения рельсов тяжелого

типа «Р-65». За четыре года уложено 130 км пути на железобетонных шпалах.

Дальнейшее развитие на транспорте получили устройства автоматики, телемеханики и связи. За 4 года оборудовано электрической централизацией 266 стрелок, внедрено в эксплуатацию 250 радиостанций. За счет внедрения мероприятий по автоматизации и механизации производственных процессов высвобождено от тяжелых и ручных работ свыше 200 человек. Руководство комбината постоянно уделяет большое внимание техническому прогрессу на транспорте. Достаточно сказать, что только в текущей пятилетке капиталовложения на развитие железнодорожного транспорта составили свыше 32 млн. рублей.

Большой вклад в ускорение технического прогресса на транспорте вносят рационализаторы и изобретатели. За 4 года свыше одного миллиона рублей сэкономлено нашими рационализаторами и изобретателями, внедрено более 1200 рационализаторских предложений и изобретений. От разработки и внедрения планов научной организации труда получен экономический эффект свыше 350 тыс. рублей.

Но было бы неправильно думать, что у нас все гладко. Имеются и серьезные недостатки. Много еще резер-

вов можно изыскать в работе по улучшению использования и оборота подвижного состава, недостаточно используется техника при ремонте железнодорожных путей. Не изжиты случаи брака и травматизма, многое нужно сделать в вопросах укрепления трудовой дисциплины. Большой комплекс работ предстоит выполнить по подготовке транспорта к работе в зимних условиях. Сегодня это одна из первоочередных задач.

Еще более сложные вопросы ставит перед железнодорожниками предстоящая реконструкция комбината.

Металлурги Магнитки наметили в честь XXV съезда КПСС высокие рубежи. Железнодорожники комбината полны решимости создать все необходимые условия для выполнения металлургскими повышенных обязательств.

Отмечая свой праздник, труженики стальных магистралей комбината приложат все усилия, чтобы обеспечить успешное решение предстоящих задач, улучшить транспортное обслуживание цехов комбината, и предприятий города на основе повышения эффективности производства, всемерного использования имеющихся резервов, дальнейшего развития социалистического соревнования.

Е. СМЕРНОВ,
заместитель главного
инженера управления
ЖДТ.

ЧТОБЫ КАЧЕСТВЕННО ОБСЛУЖИВАТЬ МЕХАНИЗМЫ

В 1938 году на железнодорожных путях комбината была построена первая механо-электрическая централизация на станции Доменная. А сегодня количество станций и постов, оборудованных электрической централизацией стрелок и сигналов новейшего типа, превышает двадцать. В прошлом году сдана в эксплуатацию блочная маршрутно-рельсовая централизация на станции Гранитная. А вообще на железных дорогах комбината эксплуатируется более тысячи светофоров, пятьсот переездов оборудованы автоматической централизацией, автошлагбаумами.

Чтобы качественно обслуживать многочисленное оборудование, нужны грамотные люди. В службе СЦБ работает 120 че-

ловек. Средний уровень знаний коллектива 10,4 класса. В 1974—75 учебном году высшие учебные заведения закончили десять человек, техникум — два человека, СПРМ — два человека.

В честь XXV съезда КПСС коллектив службы взял повышенные обязательства, где предусмотрено дополнительно оборудовать полуавтомобильной перегон станций Входная — Гранитная и много других мероприятий. Многие наши трудящиеся подошли к своему профессиональному празднику с новыми трудовыми успехами. В числе лучших электромехаников Н. Смирнов, электромонтеры В. Козлов, Н. Чернова, В. Ермаков.

М. ГАТТАРОВ,
электромеханик
службы СЦБ.



В коллективе цеха эксплуатации железнодорожного транспорта работает много мастеров своего дела, которые ударным трудом вносят весомый вклад в выполнение обязательств, в завершающем году пятилетки.

На снимке: передовик предпраздничной вахты, один из старейших тружеников коллектива, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, профорг смены станции Сортировочная старший составитель поездов Федор Степанович СТРОБЫКИН.