

На стальных магистралях комбината

ЖЕЗЛ ВРУЧЕН. Диспетчер пожелал машинисту электровоза № 351 и его бригаде счастливого пути. Михаил Ильич сказал «спасибо», а потом добавил:

— Агломерат доставим доменщикам без задержек.

«Быстро, без задержек». Сколько раз говорил эти слова коммунист Загайнов за свои долгие годы вождения локомотива. Они стали законом его трудовой деятельности.

Бригада Загайнова работает на ответственно и на участке комбината. Она перевозит в доменный цех агломерат и другую продукцию горняков. Хорошо понимал, как важно быстро доставить все это металлургам, электроводители экономят каждую минуту, не задерживаются на станциях, ведут составы на предельной, допускаемой инструкцией скорости.

«Все в порядке. Можете спокойно работать». Эту фразу можно слышать от того или иного машиниста 351-го электровоза. Ее произносят во время сдачи смены товарищам и Гринцов, и Левченко, и Барикаев, и старший машинист, М. И. За-

гайнов. Бережно относиться к машине, систематически ухаживать за ней — вот стиль работы Михаила Загайнова и его товарищей. От этого стиля они не отступают ни на шаг. Он приносит им победы в соревнованиях электроводителей бригад. Портреты славных машинистов 351-го электровоза почти никогда не сходят с общетранспортной Доски почета. Их фамилии все время называются среди фамилий передови-

ков ЖДТ. Вот и в июне коллектив 351-го электровоза вышел победителем в соревновании электроводителей внутри заводского транспорта. Он с честью носит почетное и гордое звание коллектива коммунистического труда. И во всех этих успехах большая заслуга старшего машиниста Загайнова. Сам дисциплинированный, аккуратный, принципиальный, он воспитал эти качества и у своих товарищей

тightly-государственному контролю на своем участке. К этой работе Загайнов относится с таким же уважением, с такой же охотой, как и к работе на электровозе. Народные контролеры-железнодорожники, руководимые Михаилом Ильичем, вскрыли немало недостатков в работе транспорта и помогли хозяйственному руководству, общественным организациям устранить эти недостатки. Стоять на страже государст-

НОВЫЙ ЛОКОМОТИВ

Хороший подарок празднику подготовил коллектив коммунистического труда электровозно-тепловозного депо цеха подвижного состава. На днях здесь успешно выдержал испытание новый контактно-дизельный локомотив «IV КП-1». Конструкция электровоза, разработанная инженерами депо тт. Булатовым, Давыдовым, Никитенко и другими, выгодно отличается от своих предшественников значительной экономичностью и маневренностью. Такая машина будет работать от сети с напряжением в 245 вольт, тогда как в настоящее время электровозы работают на питании в 1500 вольт. Контактный-дизельный электровоз «IV КП-1» найдет широкое применение на шихтовых дворах мартеновских цехов.

Электровоз ведет Загайнов



по труду.

...Когда закончена смена, Михаил Ильич не идет отдыхать. Не до отдыха ему. Его ждут большие общественные дела. Он является председателем группы содействия пар-

венных интересов, беречь народные деньги — вот программа работы группы содействия партгосконтролю, которую возглавляет Загайнов

А. ВИКТОРОВ.

паровозе, а паровоз как новенький!

Три месяца тому назад Ренев должен был уйти на пенсию — «стукнуло» ему 55 лет. Но как уйдешь на отдых, когда не пускает новая домна, разве можно допустить, чтобы первый чугунок, рожденный этой чудо-красавицей, принял не он, а другой машинист?

И Василий Степанович решает: не уйду на пенсию, пока не отвезу первый металл с новой домны.

Между прочим, такое же решение приняли и товарищи Ренева по труду в доменном цехе — машинисты паровозов Клим Петрович Гребенюк и Степан Иванович Жестовский. Друзья-ровесники, принимавшие первый чугунок почти со всех ныне действующих на

Василий Степанович Ренев? Задавая идти на пенсию, он задает себе прежде всего вопрос: «А кто меня заменит? Ведь опытных машинистов не так уж много на транспорте». Перебрал десятки фамилий работающих помощниками машинистов, из которых могут выйти хорошие машинисты. Много, все неплохое. Кого из них выбрать?

Однажды, бросив взгляд на сына Геннадия, 19-летнего парня, подумал: «А что если Генку на машиниста выучить?». Парень ладный, смысленный.

Это решение быстро претворил в жизнь. Привел сына в депо, поговорил с начальником. Геннадий принял на производство котельщиком на паровозно-ремонтный участок. Пошел парень учиться на курсы помощников машинистов паровозов. Сейчас уже ходит на практику. Отец помогает ему быстрее овладеть профессией.

Да, это патристический поступок. А сколько таких поступков совершил Василий Степанович за свою многолетнюю трудовую жизнь! И совершил их ради своего рабочего государства, ради трудового народа, к которому принадлежит сам.

В. МАЦЯЩИН,

начальник участка паровозной тяги цеха подвижного состава.

ИМИ ГОРДЯТСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

Более трех десятков лет проработал машинистом паровоза Василий Степанович Ренев. Пришел он на транспорт в 1932 году, дали ему немецкий паровоз и послали работать в доменный цех. Труд железнодорожников в этом цехе не из легких. Они перевозят горячий металл. Стоит паровоз около печи, из которой летит расплавленный чугун. Мириады искр обволакивают машину. От металла пышет жаром. А машинист должен паровозом подгал-

кивать ковши, чтобы струя чугуна била то в один, то в другой ковш.

Не только человеку, даже машине трудно работать в таких условиях. Портится она от нестерпимой жары, от бьющих в ее корпус искр. Надо поддерживать паровоз, не давая ему выходить из строя, а значит надо систематически производить профилактические ремонты, «латать» нанесенные ему огнем «раны». И главное — по-хозяйски, с любовью относиться к машине. Василий Степанович так и делает. 32 года проработал он на одном

комбинате доменных печей, но могли поступить иначе. Сегодня, в День железнодорожника, товарищи проводят на заслуженный отдых этих ветеранов труда. Безусловно, проводы будут теплыми, сердечными. Такую теплоту, такую сердечность старики заслужили. Ими гордятся многотысячный коллектив транспортников нашего огромного предприятия. Они были его «маяками». Их патристические трудовые дела не забудутся.

Кстати, о патристических делах. Разве не такой поступок совершил несколько месяцев назад

В КОЛЛЕКТИВЕ КОММУНИСТИЧЕСКОМ

Ст того, какого качества шпалы во многом зависит срок службы железнодорожного полотна. Жалоб на качество нашей продукции давно не поступало. Обработанными шпалами довольны и путейцы-металлурги, и железнодорожники треста «Магнитострой», и трамвайщики.

Сейчас жаркий сезон ремонта и строительства новых путей. Работы идут во всю. Шпал надо много. И мы стараемся дать их столько, сколько требуется ремонтникам и строителям. Ни одного часа не простаивают они по нашей вине.

Несколько лет тому назад нашему коллективу было присвоено высокое звание «Коллектив коммунистического труда». Этим званием мы очень дорожим и стараемся оправдать его своими делами. По-ударному трудятся все наши товарищи. Но особенно хорошо идут дела у машиниста шпалоприточной установки, старей-

шего железнодорожника, одного из первых орденосцев комбината, в прошлом знатного машиниста паровоза Федора Марковича Зубарева. Он работает быстро, выдает шпалы только с отличным качеством. Высокопроизводительно работают также шпалоприточник Алексей Козлов, бригадир грузчиков, старейшая транспортница, Екатерина Ивановна Кузь-

мина, грузчицы Мария Мустафина, Зинаида Вдовцева, Татьяна Антюфеева.

Сегодня, в День железнодорожника, к которому мы пришли с успехами в труде, обещаем трудиться так, чтобы всегда быть в числе передовых коллективов транспорта.

Л. ЖЕНОВАН,
начальник шпалоприточной установки.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

* Впервые в нашей стране выпущен электровоз, работающий на переменном и постоянном токе. Новый электровоз успешно прошел испытания и будет эксплуатироваться на участке Минеральные Воды — Кисловодск.

* В полтора-два раза повысилась провозная способность стальных магистралей в результате внедрения прогрессивных видов тяги.

* Первый советский дизель-поезд «Балтика» сконструирован и построен на Рижском вагоностроительном заводе. У экспресса два тысячесильных дизеля. Они позволяют «Балтике» развивать скорость до 130 километров в час.

* При строительстве железнодорожных магистралей все шире внедряются бесстыковые пути — сваренные рельсы длиной до 800 метров, уложенные

на железобетонные шпалы. На Октябрьской, Юго-Западной, Львовской, Горьковской и Ташкентской дорогах уже имеются бесстыковые участки пути.

* Пассажирские поезда между Москвой и Ленинградом на многих участках развивают сейчас скорость до 160 километров в час. Это самая большая скорость в мире. Далеко позади остаются самые быстрые пассажирские поезда, курсирующие по железным дорогам США, ФРГ, Англии.



В. С. Ренев.

**Металлургический
МЕТАЛЛ**

Стр. 2 2 августа 1964 года