

Все—на вахту в честь Дня металлурга!

За цех коммунистического труда

СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА КОЛЛЕКТИВА
ЛИСТОПРОКАТНОГО ЦЕХА № 2

На новом мощном подъеме находится наша страна. Успешно завершён первый год семилетки, о замечательных результатах говорят итоги работы и во втором году. Благодаря заботам партии и правительства непрерывно растёт общественное богатство нашей страны, её национальный доход, а это позволяет ещё в больших размерах направлять средства на дальнейшее улучшение жизни общества в целом и каждого человека в отдельности, о чем ярко свидетельствует закон об отмене налогов с рабочих и служащих, принятый пятой сессией Верховного Совета СССР.

Каждый из нас сознает, что общественное богатство не создается само по себе. Оно будет расти тем быстрее, чем активнее все мы, советские люди, будем отдавать наши знания, силы, талант делу досрочного выполнения семилетнего плана.

Опыт показывает, что самым верным средством борьбы за претворение в жизнь исторических решений XXI съезда КПСС, борьбы за семилетку является соревнование за звание ударников и коллективов коммунистического труда. Будучи убежденным в этом на опыте соревнующихся бригад, коллектив листопркатного цеха № 2, становясь на вахту в честь

Дня металлурга, включает в соревнование за звание «ЦЕХ КОММУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА» и берет на себя следующие обязательства:

1. За счет снижения выхода брака и бережного отношения к металлу на всех технологических операциях уже ко Дню металлурга выдать сверх плана 600 тонн тонкого листа, выполнить все заказы народного хозяйства.

2. Снизить себестоимость продукции и дать сверхплановой экономии ко Дню металлурга 100 000 рублей.

3. Обеспечивать листопркатный цех № 3 травленным подкатом четко по установленному графику.

4. Во втором году семилетки резко улучшить качество выпускаемой продукции, выход брака по сравнению с 1959 годом снизить на 20 процентов. Каждый рабочий и инженерно-технический работник будет бороться за честь марки комбината, за доброе имя цеха.

5. Коллектив будет дружно проводить работу по механизации трудоемких процессов в цехе, освоит работу сварочной машины гравильной линии № 2, а также частичную механизацию на дрессировочном стане «кварто» № 2, внедрит не менее 30 предложений рационализаторов.

6. Путем четкой организации труда и технологии производства — перевыполнить план повышения производительности труда.

7. Постоянно бороться за культуру производства, в образцовом состоянии содержать оборудование и рабочие места, всю территорию цеха; строго выполнять правила техники безопасности.

8. В 1960—1961 учебном году не менее 100 молодых листопркатчиков поступят в вечерние учебные заведения. Коллектив решил: учиться будут все, чтобы к концу семилетки средний уровень образования в цехе был не ниже 8 классов.

9. Борясь за высокое звание, коллектив цеха будет настойчиво преодолевать недостатки в нашей работе и в быту, повседневно будет воспитывать в себе качества, необходимые человеку коммунистического общества.

Обязательства обсуждены и приняты на рабочем собрании цеха.

Инициативный коллектив

Участок по ремонту дизелей в электровозном депо существует недавно — не более двух лет. Его организовали тогда, когда взялись оборудовать электровозы дизельными моторами, чтобы эти электровозы могли заходить на шихтовые дворы мартеновских цехов и в другие места, где электрическую проводку для питания электровозов проводить нельзя.

Необходимость в таком участке возникла потому, что оснащение электровозов производилось не новыми дизелями, а выбракованными, требующими капитального ремонта. Здесь, на этом участке, нередко собирали, возвращали к жизни дизели, привезенные со скрапной площадки.

Руководит участком инициативный инженер комсомолец Владимир Гладкий. Работает там слесарем техник комсомолец Вячеслав Соколов. Он окончил техникум, изучил дизельные моторы и работал на речном транспорте. Теперь с успехом ремонтирует дизели у нас и вносит немало полезных предложений, чтобы дизели работали лучше. Третьим в этом коллективе — слесарь Давид Дорфман.

Коллектив участка не только обеспечивает внедрение дизельных моторов на электровозах, но и осуществляет много ценных предложений. Своими силами здесь изготовили станок для расточки коренных подшипников коленчатого вала. Они разработали и внедрили приспособление, обеспе-

чив надежную и быструю опрессовку.

Здесь также изготовили приспособления для проверки соосности шатуна, для опрессовки гильз, проверки плотности нагнетательных клапанов топливного насоса.

Коллектив не останавливается на достигнутом. Рационализаторы разрабатывают ряд новых приспособлений для механизации трудоемких работ. Здесь уже в стадии изготовления приспособления для вырезки медных прокладок, для притирки поршневых колец, для испытания насосов подачи топлива и масла, для опрессовки коленчатого вала и ряд других.

Рационализаторы сами изготовляют чертежи, сами готовят детали, собирают и испытывают механизмы. Благодаря их стараниям на путях комбината уже работают 5 электровозов, оборудованных дизельными моторами. До конца текущего года предстоит оборудовать еще столько. Впереди много работы, много внимания и стараний потребуются от коллектива участка. Но здесь все знают, какое значение для работы транспорта нашего комбината имеет оснащение электровозов дизелями, и сделают все, чтобы поставленные перед ними задачи выполнить. Коллектив участка дружный, инициативный, хозяин своего слова. Он сделает еще немало для лучшего использования электровозов.

В. КРИВЕНКО,
старший газослесарь-электровозного депо.

На строительстве стана „2500“

Мастерство, энергия, смекалка

Работники комбината или те, кто постоянно проезжают на трамвае мимо завода, замечают: стан растет буквально на глазах. Давно ли здесь рыли котлован, возводили фундамент. А сейчас уже готов каркас почти всего здания, начали укладывать стальные блоки.

И уже ни у кого не возникает улыбки недоверия, когда заходит речь о дне пуска — пятого декабря. Наоборот, все только одобрительно кивают головами:

— Что ж удивляться или не верить, коли такие темпы...

А темпы поистине грандиозны. Магнитогорск не удивит размахом гигантских строек и все же на сооружении стана «2500» они поистине величественны, грандиозны.

Вырастет огромное здание, уйдут строители на другой объект. Придут сюда новые хозяева — прокатчики. И только жалко будет одного, что нет у нас доброго обычая оставлять где-нибудь на бетонных плитах стен или у входа фамилий тех, кто работал, трудился здесь, кто возвел этот могучий индустриальный гигант. Поэтому хотя с некоторыми из строителей металлургам нужно познакомиться, чтобы знать их славы имена.

Первыми на стройку приходят работники управления «Земстрой». В грунт вгрызаются ковши экскаваторов. На первый взгляд кажется, что все здесь трудится одинаково. Ровно поднимаются и опускаются стрелы с ковшом. И только когда внимательно приглядеться, замечаешь, что около некоторых экскаваторов самосвалы задерживаются меньше, быстрее тает их очередь. Чаще всего это бывает у экскаваторов «Ковровец» № 55 и «ОМ» № 67, где старшими машинистами Иван Ионин, Виктор Георгиев.

Их работу строители называют ювелирной. Обычно экскаваторы

Ионина и Георгиева ставят туда, где другой машинист просто отказывается работать, сетуя на то, что здесь и людям негде развернуться. К экскаваторам № 67 и № 55 почти не приходится подсылать землекопов производить добorkу. Ионин и Георгиев выбирают грунт почти дочиства. Каждый месяц напротив их фамилий стоят цифры от 170 и выше. Это их норма выработки. А ведь работают они, как и другие, в очень сложных условиях. Выбирать приходится скальный грунт, кроме того мешает вода, которая просачивается буквально после четырех метров, так что порой приходится вычерпывать почти лишь одну грязь.

В управлении «Земстрой» большой известностью пользуется бригада землекопов Амушавяна Ородина. Ородин по специальности газосварщик. Несколько раз пытался он перейти к прежней профессии. Но так и не решился оставить свою бригаду, с которой так сработался, так свылся. Да и здесь не представляют другого бригадира. Ведь он как-то по-своему умеет расставить людей, так, что норма всегда намного перевыполнена, и зарабатывают все неплохо. А когда досталась очень трудоемкая операция — устройство пластикового дренажа из щебня для машинного зала № 2, которую приходилось производить в очень сложных обстоятельствах, Амушавян Ородин смог добиться механизации отдельных работ, установив там буквально чудом экскаватор, транспортер.

Славный коллектив земстроевцев обязался уже в мае завершить всю работу по выемке грунта.

Пусть вы и не строители, и все-таки, наверное, не раз приходилось вам слышать о бригаде Василия Ильченко из «Прокатмонтажа». Обычно, когда разговор захо-

дит о бригадире, представляешь его таким властным, громкоголосым, уверенным в движениях. Нет, Ильченко не такой, нет у него густого тембра, но привык он начальственно покрикивать, приказывать. А вот на счет уверенности — тут уже ничего не скажешь: почти с первого года, когда Ильченко пришел на стройку, его стали отмечать как опытного, умелого слесаря. За знания, смекалку выдвинули позже в бригадиры. Где только не побывал Ильченко за годы своей работы: восстанавливал знаменитый завод «Запорожсталь», работал в Тагиле на сооружении рельсо-балочного завода, а сейчас участвует в монтаже оборудования для крупнейшего стана.

Слесари в бригаде Ильченко по-добрались все, как говорят, один к одному. Большинство из них имеют высокие разряды. Всем запомнился март, когда бригаде Ильченко надо было устанавливать тяжелые — тринадцатитонные плиты. Но не было подъемно-транспортных механизмов. Тогда бригада договорилась со строителями, чтобы воспользоваться башенным краном. Правда для этого пришлось работать и в выходной, но зато какой это был выигрыш во времени.

Много хорошего можно сказать и о комплексной бригаде Ивана Ивановича Фиркина из «Уральстальконструкции», которая ежемесячно выполняет задания не ниже чем на 150 процентов. Их руками возводится сложный каркас здания.

Замечательным трудом прославили себя труженики «Бетонстр» из комплексных бригад тт. Казакова, Ларченко, Тенова.

Такая общая спаянность работы всего коллектива и позволяет строителям завершить сооружение стана в невиданно короткий срок.

ПО РОДНОЙ СТРАНЕ

Уголь Казахстана

140 миллиардов тонн составляют, по последним данным, запасы угля на территории Казахстана. Это почти в 2,5 раза превышает цифру, установленную в 1937 году к 12-й сессии Международного геологического конгресса.

Столь резкое увеличение запасов произошло в результате разведок, проведенных за последние 15 лет в основных бассейнах Казахстана, и открытия ряда новых месторождений. Сейчас геологи учли свыше 400 месторождений угля. Половина всех запасов пригодна для открытой разработки.

Резко расширились границы самого крупного в Казахстане уголь-

ного бассейна — Карагандинского, занимающего сейчас свыше 3 тысяч квадратных километров. Крупные залежи топлива — 1,5 и более миллиардов тонн — обнаружены в западной и восточной частях бассейна. 18 мощных пластов, лежащих близко от поверхности, найдено к северу от Караганды. Поиски новых месторождений угля продолжаются.

Добыча угля в республике возрастает к 1965 году более чем в полтора раза. За 15 часов тогда будет добываться столько топлива, сколько его получали за сутки во всей царской России в 1913 году.

Проекты сверхмощных турбин

Конструкторы металлургического завода в г. Ленинграде завершили техническое проектирование паровой турбины мощностью 800 тысяч киловатт. Одновременно подготовлен эскизный проект установки в миллион киловатт, способной вырабатывать примерно столько же электроэнергии, сколько давали все электростанции дореволюционной России.

Новые машины сконструированы на основе разработанных специалистами предприятия проектов

паровых турбин в 300, 400 и 500 тысяч киловатт.

В отличие от применявшихся ранее сверхмощные паровые турбины спроектированы двухвальными, как и машина в 300 тысяч киловатт, досрочно изготовить которую коллектив завода обязался в нынешнем году. Они предназначаются для работы на паре с начальным давлением 240 атмосфер при температуре 580 градусов и промежуточном перегреве до 565 градусов. Это обеспечит высокую экономичность агрегатов.

Первый советский газотурбовоз

Первый советский газотурбовоз, созданный тепловозостроителями Коломенского завода имени Куйбышева, в дни Ленинской вахты совершил испытательный пробег.

Мощный локомотив с двигателем 3,5 тысячи лошадиных сил прошел участок Голутвин—Рыбное—Рязск с составом весом более трех тысяч тонн со средней скоростью 80 километров в час.