

Горячий привет труженикам железнодорожной державы!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МАГНИТОГОРСКИЙ МЕТАЛЛ

Год изд. 10-й
№ 90 (1474)
СУББОТА
30
ИЮЛЯ 1949 г.
Цена 15 коп.

Орган парткома, завкома и заводоуправления Магнитогорского ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени металлургического комбината имени Сталина.

Завтра традиционный праздник советского народа—Всесоюзный День железнодорожника.

ШИРЕ РАЗМАХ СОРЕВНОВАНИЯ

По душам говоря, подготавливая праздничный подарок, наш коллектив потрудился на славу. Социалистическое соревнование за безупречную работу паровоза мы развернули с первых же дней этого года. В феврале наша машина зашла в депо и мы—машинисты со своими помощниками—собственными силами впервые в истории депо взялись выполнить подемочный ремонт паровоза. Всем известно, что этот вид ремонта очень сложный, трудоемкий и обычно машины передерживаются на подемке по несколько десятков часов сверх нормы. Наш коллектив без помощи слесарей выпустил машину из подемочного ремонта раньше графика.

При выходе паровоза из ремонта мы приняли на себя обязательство увеличить его пробег между подемочными ремонтами на 5 тысяч километров сверх установленной нормы. Наши бригады неизменно участвовали на ремонтах и при последующих заходах своего паровоза в депо на промывку.

Принятые обязательства выполняются успешно. Машина сейчас находится в хорошем техническом состоянии, и мы поставим ее на подемочный ремонт на месяц позже запланированного срока. Таким образом, паровоз проработает от подемки до подемки почти год.

За первое полугодие мы сэкономили около 200 тонн топлива. Планы перевозок наш паровоз выполняет от 140 до 160 процентов. С начала этого года мы провели 14 тяжелых составов.

Машинисты Харчевников и Шалаумов работают безукоризненно, строго соблюдая правила технической эксплуатации. Мой помощник Новиков еще в прошлом году выдержал экзамен на помощника машиниста первого класса и в скором времени сможет работать самостоятельно машинистом на мощных паровозах. Повышают свою квалификацию помощники машинистов Соловьев и Кароль.

В августе после большого промывочного ремонта наш паровоз выйдет на участок с гарантийной маркой.

Но в эти дни, когда вся страна отмечает праздник железнодорожной державы, помоему весьма важно не только рассказывать об успехах, но и вскрыть наличные резервы большего размаха социалистического соревнования.

Еще в прошлом году, на основе опыта стахановских бригад, я внес предложение организовать широкое привлечение паровозников к ремонтам. Пусть займутся, — предлагал я, — подемочным ремонтом не одиночки — машинисты и их помощники, а целый ряд паровозных бригад. Это дело не трудно осуществить, тем более, что желание участвовать на ремонте среди паровозников очень большое, так как они повышают свой заработок и обеспечивают более высокое качество ремонта. Ведь дело ясное, свои руки надежнее посторонних. Кроме того, реализация предложения приведет к снижению себестоимости ремонта, так как паровозные бригады на ремонтных работах переводятся с оклада на сдельную оплату. Главное же преимущество моего предложения состоит в том, что оно обещает высвободить большие кадры ремонтных рабочих, в которых ощущается острая нужда на других участках паровозного депо. Мое предложение было одобрено и затем передано в транспортную комиссию по рационализации, но оно так там и утонуло.

Наконец, я не раз вносил предложение о переводе передовых паровозов на хозрасчет. Когда страна живет тщательной бережливостью государственных средств, в целесообразности хозрасчетной работы не может быть никаких сомнений. Однако партийные, профсоюзные организации, а также хозяйственные руководители транспорта под всевозможными предлогами всячески устранились от выполнения этого предложения.

Необходимо шире расчистить дорогу социалистическому соревнованию, смелее внедрять новые методы стахановского труда. И тогда свой традиционный праздник мы будем встречать более славными победами.

Н. СУХАРЕВСКИЙ, старший машинист паровоза.



На снимках: лучшие люди внутризаводского транспорта, завоевавшие авторитет стахановским трудом (слева направо): составитель поездов комсомолец Михаил Борисов; машинист-тяжеловесник Н. Сухаревский; поездной диспетчер И. Вознюк, машинист-инструктор Е. Павлюк; помощник машиниста Н. Новиков, машинист паровоза Т. Сено гноев.

Фото П. Рудакова.

У диспетчерского пульта

В 1931 году я начал работу на Магнитогорском транспорте стрелочником. Передо мной, как и перед каждым советским человеком, открылась широкая дорога. Минували один за другим этапы трудовой деятельности—работал конторщиком, дежурным по путям, дежурным по станции. В 1936 году я занял пост диспетчера.

От умения диспетчерского аппарата во многом зависит бесперебойность движения всего транспортного хозяйства.

В основу своей работы я кладу строго разработанное планирование.

Заступая на смену, знакомлюсь с положением на участке, с размещением составов, с наличием паровозов и, придерживаясь плана цехов, производственного гра-

фика, организую продвижение составов и маневровую работу паровозов.

Каждый в коллективе смены выполняет свои обязанности четко, строго по графику. Поэтому на таком важном и сложном участке по обслуживанию мартеновских цехов, блуминга, копрового цеха и цеха подготовки составов почти никогда не бывает бесполезной переработки подвижного состава.

Результатом четко организованного труда является наше первое место в соревновании по району, которое мы удерживаем уже четвертый месяц.

Я. ВОЛБУЕВ, маневровый диспетчер железнодорожного района мартеновских цехов.

На стрелочном посту

Вот уже 12 лет я стою на стрелочном посту. За эти годы я всей душой полюбила транспорт. Наш труд, труд железнодорожников—необходимая помощь производству стали.

За все 12 лет на моем участке не было ни одной аварии, ни одного случая. Я не имею ни одного замечания.

Поезда я всегда пропускаю на своем посту во-время.

В свободное время чищу стрелки и убираю будки своего участка. Экзамены каж-

дый год сдаю на отлично. И вообще работу свою очень люблю.

Взятые по социалистическому соревнованию обязательства—содержать в порядке пути и стрелки, нормально пропускать поезды—я выполняю. Весь наш коллектив ежемесячно дает 105—110 процентов задания.

В этот праздник прибавится еще один год моей многолетней безупречной работы.

М. ГНЕУШЕВА, дежурная входного поста.

ТРУД ВО ИМЯ ПОБЕДЫ

Позади 33-летний путь работы на железнодорожном транспорте. Свою трудовую карьеру начал 13-летним мальчишкой. Метод обучения молодежи в тогдешние времена был совсем не тот, какой мы видим в наше советское время. Ученикам за малейшую провинность давали «боксовую оправу», от которой подросток делал с ног под верстаки. Издательство над учениками было излюбленным развлечением тогдашних мастеров.

Именно это страшное прошлое всегда стоит перед глазами, когда мне приходится сейчас обучать молодежь вождению поездов. Молодые кадры у нас действительно воспитывают так, как садовник делет плодородное дерево. Многие мои ученики сейчас стали уважаемыми стахановцами, мастерами высокого класса. Ныне машинист-стахановец Внуков пришел ко мне на паровоз 15 лет назад кочегаром. Пробную поездку на право управления локомотивом со мной делал и Дмитрий Писанко, а сейчас он — начальник службы эксплуатации паровозов нашего транспорта. Под моим наблюдением вырос из кочегаров в передовые машини-

сты и первый орденосец на нашем транспорте Федор Зубарев. С моей легкой руки пошли в люди на широкую колею около 30 высококвалифицированных паровозников. Все они сейчас работают первоклассными машинистами или занимают руководящие посты.

Серьезные трудности в подготовке кадров приходилось преодолевать в напряженные годы войны. На место ушедших на фронт требовалось сажать за правое крыло молодых, быстро его обучая управлению паровозом.

Героизм наших воинов на фронте воодушевлял на самоотверженный труд.

Нехватало паровозных бригад, нехватало паровозов. За каждый действующий паровоз приходилось вести напряженную битву, предельно увеличивая его пробег между промывками. Все текущие ремонты старались производить в эксплуатационных условиях, на ходу, без заездов в депо, не взирая на зимние стужу.

Бывало немало случаев, когда военная обстановка заставляла идти на большой

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Трижды в этом году присуждалось красное переходящее знамя внутризаводского транспорта коллективу паровозной службы, один раз — службе движения и один раз — службе погрузки-выгрузки.

208 тяжеловесных поездов провели за 25 дней июля машинисты внутризаводского транспорта. По 14 тяжеловесов провели по труднейшим участкам машинисты Кириченко, Сухаревский, Шуть. За счет тяжеловесных составов транспорт перевез дополнительно к плану 52950 тонн грузов.

Оборот паровозов на заводской площадке в исчислении переработанных тонно-километров увеличился по сравнению с прошлым годом на 13,8 процента.

Выполнение заданий по маршрутизации отправления грузов значительно перевыполняется, а 25 июля оно достигло рекордных размеров.

По сравнению с 1946 годом производительность труда на транспорте увеличилась на 21,6 процента.

Применяя новые методы труда, на ведущих участках транспорта достигается небывалая производительность. Слесарь Груднев на ремонте паровозов в июне выполнил новую норму на 371,8 процента. Высокую выработку показывает и слесарь Куксин.

За первое полугодие внутризаводской транспорт дал 1 миллион 82 тысячи сверхплановых накоплений.

Случалось, что паровоз выходил из строя, бросал ценнейшие для фронта грузы. В таких случаях его надо было отправлять в депо, но ведь фронт не ждал, надеялся на поддержку советских железнодорожников. И мы эту надежду старались оправдать.

У паровоза, ведущего поезд, вдруг лопнули связи, топку заливал водой. Чтобы отправить его на ремонт, надо потерять не менее суток. Я избрал другой метод. Часто приходилось пробираться в слегка охлажденную паровозную топку и забивать контрольные отверстия связей в условиях высокой точной температуры. За время войны мне посчастливилось таким образом «залечить» около 35 паровозов, но дав им выйти из строя.

Говорят, этого делать нельзя—опасно, но разве можно было колебаться в огне войны. Советское правительство оценило мой скромный труд, наградив меня орденом Трудового Красного Знамени. Сейчас я не жалею своих сил во имя торжества послевоенного сталинского плана великих работ.

Е. ПАВЛЮК, машинист-инструктор.