

РАБОЧИЙ ПРАЗДНИК

4 августа в нашей стране отмечается Всесоюзный день железнодорожника. В этот день советский народ сердечно приветствует тружеников стальных магистралей, от работы которых во многом зависит общий успех народного хозяйства, рост благосостояния народа. За годы Советской власти в стране построены десятки тысяч километров новых железных дорог. Коренной технической реконструкции подверглись старые дороги. Наиболее эффективный путь реконструкции железнодорожного транспорта — его электрификация. Электрифицированы основные грузонапряженные участки и целые железнодорожные направления. Широкое внедрение электрической и дизельной тяги обеспечивает большую экономию материальных ресурсов, ликвидирует ряд профессий, связанных с тяжелым физическим трудом. В текущем пятилетии локомотивный парк пополняется мощными электровозами переменного тока с полупроводниковыми выпрямителями. Неузнаваем стал и вагонный парк. На смену деревянным пассажирским вагонам и двухосным грузовым «коробочкам» пришли цельнометаллические, многоосные, большегрузные вагоны, специализированные подвижные составы. Непрерывно обновляется и путевое хозяйство железных дорог. Одним из наиболее важных направлений технической реконструкции транспорта является внедрение автоматизации. Все в больших масштабах применяется электронно-вычислительная техника. Труженики стальных магистралей с честью выполняют стоящие перед ними задачи. Свой традиционный праздник они встречают новыми успехами в борьбе за выполнение заданий третьего года пятилетия.

О делах и людях железнодорожного транспорта комбината читайте на 2-й и 3-й страницах сегодняшнего номера нашей газеты.

В успешном выполнении повышенных социалистических обязательств коллективом горного управления есть большая заслуга железнодорожников.

Наш фотокорреспондент Н. Нестеренко сделал снимок лучших машинистов электровоза, добившихся к празднику — Дню железнодорожника — высоких производственных показателей.

НА СНИМКЕ: машинист Анатолий Никитич ШУВАЛОВ (слева), машинист-инструктор Борис Павлович КОЧЕДЫКОВ и машинист Петр Михайлович ОБЛЕЗОВ.



Задачу выполнил

Задача коллектива котельного цеха теплоэлектроцентрали — создавать такой режим работы котлоагрегатов, чтобы пар нужной кондиции беспрерывно поступал к турбинам.

Анализ работы и показатели деятельности рабочих, мастеров и инженеров цеха в минувшем месяце дают основание считать, что они с заданием справились на отлично. План отпуска электроэнергии выполнен на 101,75 процента, условного топлива труженики цеха сэкономили более 500 тонн.

Надежную, высокопродуктивную и экономичную работу котлоагрегатов обеспечивали машинист котлов В. А. Чопоров, машинисты котла С. Д. Шкилев, В. А. Масликов.

А когда в котельном цехе возникали неполадки, их быстро устраняли высококвалифицированные знатоки механизмов слесари Н. Н. Суворов и А. С. Цыцарев.

Не привыкать этим опытным и умелым людям быстро находить и ликвидировать неисправности. Нередко они досрочно производят ремонт основного оборудования.

А. НИКОЛАЕВ.

В МИРЕ МЕТАЛЛУРГИИ

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ НЕПРЕРЫВНОЙ РАЗЛИВКИ СТАЛИ

До 1960 года общая мировая мощность установок непрерывной разливки стали составляла всего около одного миллиона тонн в год, а к 1967 году она увеличилась примерно до 26 миллионов тонн. В настоящее время существует возможность развить этот процессом около пяти процентов всей выплавляемой в мире стали. Начиная с 1961 года, мощности установок непрерывной разливки удваиваются каждые два года, а всего за шесть лет они выросли более чем в десять раз (увеличение выплавки стали за эти годы

составило сорок процентов). В 1967 году в мире действовало около 150 установок непрерывной разливки приблизительно с 450 ручьями.

До 1962 года для непрерывной разливки стали применялись исключительно вертикальные машины, и лишь на некоторых из них заготовка подвергалась изгибу после затвердевания. В 1966 году уже действовали тридцать четыре установки с радиальными кристаллизаторами, тридцать три вертикальные установки с изгибом и сорок семь полностью вертикальных установок. Ожидается, что в 1968 году число вертикальных установок увеличится лишь до пятидесяти шести, вертикальных с изгибом

до пятидесяти, а радиальных установок — до семидесяти трех. Ускоренное распространение агрегатов с радиальными кристаллизаторами объясняется тем, что они меньшей (по сравнению с другими типами установок) высоты, а это позволяет в ряде случаев размещать их даже в действующих цехах.

Отмечается тенденция к строительству установок для отливки заготовки относительно большего сечения (для уменьшения необходимого числа ручьев), применению заготовки прямоугольного сечения (с целью увеличения поверхности охлаждения), увеличению мощности агрегатов, совмещению непрерывной разливки с прокаткой. В ряде стран проводятся опыты по

отливке круглой, в том числе полой, заготовки для прокатки профилей, по применению центробежной непрерывной разливки стали. Наряду с непрерывной разливкой разрабатываются процессы отливки заготовки под давлением.

МИРОВЫЕ ЗАПАСЫ ЖЕЛЕЗНОЙ РУДЫ

Согласно оценке экспертов ООН, мировые запасы железной руды в настоящее время составляют примерно 250 млрд. тонн, т. е. втрое превышают предыдущую оценку,

опубликованную двенадцать лет назад, в соответствии с которой запасы определялись в 85 млрд. тонн.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ИНСТИТУТ ЧУГУНА И СТАЛИ

В Брюсселе официально объявлено о создании Международного института чугуна и стали. Институт объединяет металлургические фирмы Австралии, Англии, Бельгии, Голландии, Италии, Канады, Люксембурга, США, Франции, ФРГ и Южно-Африканской Республики.

ЛУЧШАЯ БРИГАДА

Труженики огнеупорного производства во Всесоюзном социалистическом соревновании за второй квартал этого года заняли третье место. Своей работой в июле они еще раз доказали, что это была закономерная победа.

План месяца коллектив

производства значительно перевыполнил. Передовым является коллектив цеха № 2, давший дополнительно к заданию 427 тонн огнеупоров. Лучших показателей добилась здесь бригада, руководимая мастером В. Н. Батраевым.

А. БРИЧКО, старший электрик огнеупорного цеха № 2.

ИХ УСПЕХ

Если люди тщательно присматриваются к оборудованию, правильно обходятся с ним, обеспечивают правильное взаимодействие с товарищами по работе как правило, их ждет успех.

Такая обстановка была создана на стане «300» № 3 сортопрокатного цеха в прошлом месяце.

Материальное свидетельство этого — 1200 тонн товарного проката сверх программы месяца.

На стане «300» № 3 наиболее производительными работали в июле трудящиеся второй бригады. Руководят этой бригадой начальник смены А. Васильев, мастер А. Тришкин, партгрупорг В. Семенов и профгрупорг Е. Карпачев.

В. СЕРГЕЕВ.

ЦЕННАЯ НОВИНКА

В июле на участке машинных залов коксохимического производства на турбине № 4 и газодувках № 6 и № 7 произведена реконструкция подвода масла на упорные подшипники.

Раньше масло после маслоохладильников поступало на опорный подшипник с температурой сорок градусов, забирало часть тепла и лишь после этого поступало на смазку и охлаждение упорного подшипника уже с температурой, равной примерно 50–55 градусам.

Упорный подшипник в этом случае работал при высоком температурном режиме.

После реконструкции масло на упорный подшипник стало поступать непосредственно сразу после маслоохладильников, и температурный режим снизился до сорока — пятидесяти градусов.

Эта новинка увеличила надежность работы подшипников. На внедрении ее хорошо поработали бригадир слесарей А. И. Кауфман и слесарь В. И. Ганица.

А. КОРКИН, начальник участка маззалов КХП.

С наступающим праздником вас,

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

* Всесоюзный день железнодорожного транспорта СССР впервые отмечался в 1936 году.

* За годы Советской власти в нашей стране построено свыше 50 тысяч километров новых железнодорожных магистралей. Этой стальной лентой можно почти полтора раза опоясать земной шар по экватору.

* Железные дороги Советского Союза по грузообороту, перевозкам пассажиров, производительности локомотивов и вагонов, средней скорости движения грузовых поездов, протяженности электрифицированных магистралей, грузоподъемности вагонов занимают первое место в мире. Ни одна страна не строит столько новых железных дорог, локомотивов и вагонов, сколько наша.

* Протяженность железнодорожной сети страны на 1 января 1967 года составила 132,6 тысячи километров. Новое строительство в последние годы осуществлялось главным образом в районах Казахстана, Урала, Восточной Сибири.

* На 1 января 1967 года протяженность электрифицированных железных дорог страны достигла 27 тысяч километров. Это почти одна треть электрифицированных железных дорог во всех зарубежных странах, вместе взятых. Свыше 60 тысяч километров железнодорожной сети обслуживается тепловозной тягой.

* Наши железные дороги теперь за год перевозят свыше 2,5 миллиарда тонн грузов и более 2,5 миллиарда пассажиров. За годы Советской власти грузооборот наших стальных магистралей возрос в 27 раз, а объем пассажирских перевозок — более чем в 10 раз.

* На советских электрифицированных магистралях сейчас выполняется объем перевозок, почти равный всему грузообороту железнодорожного транспорта США.



Много лет трудится на железнодорожном транспорте комбината Иван Григорьевич Шамрай. Коммунисты бригады избрали его своим партгрупоргом. Смена, в которой он работает, добилась хороших показателей за первое полугодие, выполняя план до 130 процентов.

НА СНИМКЕ: машинист электровоза И. Г. ШАМРАЙ и помощник машиниста И. Н. БИЛАС. Фото Н. Нестеренко.

Завтра — праздник железнодорожников страны, наш праздник. Коллектив железнодорожного транспорта комбината отмечает его трудовыми успехами. В этом есть заслуга и молодых рабочих цеха подвижного состава. Энтузиазм, с которым трудятся комсомольцы и молодежь, объясняется еще и тем, что год нынешний — особенный, юбилейный. Сегодня мы рапортуем нашим старшим товарищам о делах, которыми жили в последнее время.

На общецеховых и групповых комсомольских собраниях постоянно выделялся один, важный вопрос: «Как лучше отметить полудесятилетие юбилей Ленинского комсомола?».

В этом году в цехе, в клубе ЖДТ комбината, в микрорайоне, в детском клубе «Орбита» молодежными лекторами были прочитаны лекции «По ленинским местам» и «Пятьдесят героических лет Ленинскому комсомолу». Ежемесячно выпускается стенная пе-

чать, листки «Комсомольского прожектора», оформляется наглядная агитация.

Мы разработали условия соревнования между комсомольцами и молодыми рабочими: создали штаб по руководству им. Каждый комсомолец взял личные обязатель-

ство по достойной встрече пятидесятилетия ВЛКСМ. С помощью комитета комсомола сформированы и успешно трудятся шесть комсомольско-молодежных бригад. Регулярно подводим итоги соревнования. Тон в соревновании задают комсомольцы И. Караваевич, А. Соколов, В. Барсуков, В. Горлева и другие.

Молодежь цеха активно участвовала в рейде по механизации и автоматизации ручного труда. Вы-

ло подано 33 предложения, которые принесут цеху немалую выгоду. В этом году мы собрали 409 тонн металлолома в фонд помощи Вьетнаму и в комсомольскую копилку. Молодежь охотно участвовала в субботниках и воскресниках, высаживала деревья на Верх-

неуральском море. В цехе много энтузиастов самодеятельной сцены. Они давали концерты в подшефном совхозе «Карагайка», в микрорайоне, в клубе железнодорожников комбината, в доме отдыха на Банном озере. Комсомольцы и молодежь часто организуют культпоходы в театр и кино, выезжают за город отдыхать.

Особой заботой комитета комсомола цеха является военно-пат-

риотическое воспитание молодежи. У нас 320 молодых рабочих — члены ДОСААФ. Работают кружки: авто-мото, стрелковый и радио. В общекомбинатских соревнованиях в честь пятидесятилетия Советской Армии наши допризывники заняли первое место. Много среди комсомольцев и активистов Красного Креста. 65 человек безвозмездно сдали кровь. Молодежь нашего цеха любит спорт. 520 человек являются членами ДСО «Труд». Регулярно работают футбольная, волейбольная, стрелковая, лыжная, городишная и другие секции. Спортсмены участвуют в соревнованиях на первенство цеха, комбината, города.

Всех дел не перечислить. Скажу лишь, что комсомольцы и молодежь нашего цеха делают все для того, чтобы достойно встретить юбилей Ленинского комсомола.

Л. ЖОРНИК,
зам. секретаря комсомольской организации ЦПС ЖДТ комбината.

Юбилейная строка ДЕЛАМИ СВОИМИ

ЛУЧШИЙ В ЦЕХЕ МАШИНИСТ

Бригада № 3 — коллектив коммунистического труда. Вот уже четвертый месяц подряд среди других коллективов цеха железнодорожного транспорта горного управления эта смена завоевывает первое место в социалистическом соревновании.

Владимир Белоусов — машинист электровоза в этой бригаде. Вот о нем-то мне и хочется рассказать.

Впервые я увидел Владимира на выпускных экзаменах в 30-м техническом училище, которое готовило тогда помощников машинистов электровозов — сейчас этой специальности в училище нет, мы, к примеру, готовим специалистов-электровозников у себя в цехе, в учебно-курсовом комбинате. А потом он пришел к нам на «гору», в нашу бригаду. Это было в пятьдесят втором году. Ершнстый был парень, по всякому поводу вскипал, но потом немножко пообтерся. Отслужил в армии, снова к нам вернулся, стал машинистом, вот и сейчас водит электровоз, первоклассно водит. О рабочих качествах его даже много говорить не буду; тут можно уложиться в одну, по-

емкую фразу: Владимиру в июне присуждено звание лучшего машиниста цеха.

А об организаторских способностях Белоусова можно рассказать побольше. Он — профорг третьей бригады. Железнодорожники смены выбирают его своим профоргом третий раз.

Надо что-нибудь сделать, собрание ли провести, или субботник организовать — у него это быстро получается.

Да вот недалеко за примером ходить. Недельки полгоры-две назад уговорил-таки кое-кого из бригады за город выехать в выходной. Человек двадцать вместе с семьями было. Отдохнули очень хорошо.

Третья бригада шефствует в 43-й школе над пятым классом. Зимой собрали им библиотеку — принесли книги из дома, кто какие мог, и получилось неплохо, а они потом к нам с концертом приезжали — преподнесли им тогда в подарок два волейбольных мяча. Правда, это не мы придумали — подарки дарить — все горное управление, почитай, включается, но и наша профгруппа не отстает, благодаря беспокойности профгруппора.

Толковый, короче говоря, парень. Работать с таким одно удовольствие.

М. МАРКОВ, машинист-инструктор третьей бригады горного управления.

В ПОМОЩЬ ПОЛИТИНФОРМАТОРУ-ЭКОНОМИСТУ

ПРИМЕРНЫЕ ТЕМЫ БЕСЕД

I. Материалы Всесоюзного экономического совещания.

«Экономическая газета» №№ 27, 28, 29, стр. 9—13.

II. Условия труда и его оплата.

Забота о работающих.

Интересы экономики.

Методы стимулирования.

Тарифные ставки.

«Экономическая газета» № 27, стр. 17—18.

III. Поощрение за экономию материалов. Консультация.

«Экономическая газета» № 28, стр. 37.

IV. Наше главное богатство.

Полная занятость.

Неустанно повышать производительность труда.

Где размещать стройки?

Организация управленческого аппарата.

Текучесть. Как ее преодолеть?

Трудовые балансы.

«Экономическая газета» № 29, стр. 14—15.

Недавно строители треста «Магнитстрой» закончили земляные работы на участке между 5-й и 6-й проходными. Газон, который они разворочили в связи с этой операцией, был реставрирован.

Ну что особенного?! Все правильно. Так и полагается. Простая истина: насорил — убери.

Это непосвященным в строительные дела людям, такие действия строителей кажутся естественными. А в цехе благоустройства все работники очень удивились:

— Уму непостижимо. — говорили они, — какая муха укусила строителей, что они сделали уборку, восстановив разры-

НАСОРИЛ —

тый участок. Прямо-таки — исторический факт.

Как выяснилось, в обыкновении строителей поступать иначе, перекладывать свою работу на плечи других.

За примерами далеко ходить не нужно. Все, кто направляется из центральной проходной в сторону переходного мостика, начинающегося возле 14-ой столовой, вынуждены были сворачивать с пути, идти в обход, так как дорогу перегородила большая яма.

Работники управления «Спецпромстрой» затруднили

движение транспорта в районе отстойника слябинга, прокладывая там траншею для шести ниток трубопровода.

Водители транспорта вынуждены были в связи с этим делать крюк, двигаясь из-за кочек со скоростью не более 5—6 километров в час.

А ведь большинство этих машин было нагружено материалами и оборудованием для строительства цеха холоднокатаной ленты. Сам себе повредили: и это не смутило строителей. Так что же они будут

товарищи железнодорожники!

ЧТОБЫ В ЦЕХИ комбината бесперебойно поступали сырье и материалы и вывозилась из них готовая продукция, на заводских железнодорожных линиях должно постоянно находиться нужное количество исправных работоспособных локомотивов. Этим занимается большой отряд ремонтников. Среди них немало людей опытных, отлично знающих все тонкости своего дела.

В отделении среднего и капитального ремонта паровозного депо уже который год трудится котельщиком В. С. Липаев. Немало добрых слов он услышал за свою долгую безупречную службу. За-

мечательный специалист, много инженера может многому полезному научить.

С ними легко работается

Прекрасно руководит своей бригадой слесарь-бригадир по автоматным работам Х. Х. Хазагаев. Возглавляемый им коллектив ежемесячно намного перекрывает нормы. Сказывается в этом, конечно, его большой опыт: как-никак больше двух десятков лет уже отдал своему делу. А это значит, что умеет работать с людьми, на-

строить их. Своими знаниями щедро делится с молодыми. И это, кстати, у него тоже хорошо получается. Умно, умело дает советы.

Отличным знатоком ремонтных работ по праву считается у нас слесарь комплексной бригады по ремонту паровозов В. А. Губин. Регулярно перевыполняет нормы, при этом качество никогда не страдает: всякий знает, где срывает слесарь Губин, там брака никто не найдет. И в обществен-

ной работе передовик труда не последний: он — член общественного бюро нормирования.

И. П. Митрохин трудится слесарем в отделении текущего ремонта паровозов. Ему тоже не занимать знаний и навыков, не новичок он в своем ремесле. Любое задание ему по плечу. Если молодой рабочий обратится к нему за советом, помощью — никогда не откажет.

Хорошо, легко работается с такими людьми.

Г. ИВАНОВ,
бригадир электрогазосварочных работ паровозного депо.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

* За годы текущей пятилетки намечено электрифицировать еще 10 тысяч километров железных дорог. Удельный вес электровозной тяги в грузообороте железных дорог сейчас достиг 42 процентов против двух в 1940 году.

* Железнодорожный транспорт только в 1968 году получит 5600 вагонов, или на 12 процентов больше, чем в 1967 году. За год будет построено 418 километров вторых путей, 1500 километров переведено на электрическую тягу, 1715 километров оборудовано автоблокировкой и диспетчерской централизацией.

* Более чем на 12 тысячах километров электрифицированных железных дорог все энергооборудование переведено на телеуправление. Один диспетчер нажатием кнопки на своем пульте осуществляет необходимые переключения оборудования на участке протяжением до 400 километров. При этом широко используется созданная советскими специалистами система телеуправления ЭСТ-62, выполненная на типовых магнитных и полупроводниковых элементах.

* Сейчас свыше 92 процентов перевозок осуществляется современными быстроходными, высокоэкономичными электрическими и дизельными локомотивами.

* В Новочеркасске выпущен самый мощный в мире магистральный электровоз серии «Владимир Ленин». Его мощность — 7867 лошадиных сил. Новая машина будет водить тяжелые составы по самым трудным участкам железных дорог страны.

* В Советском Союзе находится крупнейшая в мире электрифицированная магистраль — Москва — Байкал протяженностью около 5500 километров. Самая длинная в мире железная дорога — Брест — Москва — Владивосток, грузооборот которой превышает перевозки товаров Англии, Франции, ФРГ и Японии, вместе взятых. Самая северная в мире железнодорожная ветка — Норильск — Талнах.

У нас „лечат“ вагоны

Завтра наш праздник — праздник работников стальных магистралей страны. Приятно сознавать, что коллектив вагонного депо встречает его трудовыми достижениями.

Взять, к примеру, колесную мастерскую, где бригадиром Григорий Кириллович Рогов. Очень ответственный это участок: ведь здесь ремонтируют колеса вагонов, а без них — что за вагоны? Людей не хватает в мастерской, но коллектив, несмотря на трудности, полностью справляется со своими обязанностями по обеспечению вагонного парка колесами и достиг завидной производительности.

Туго пришлось в июле нашим котельщикам. План был дан большой как никогда — 161 вагон нужно было «подлечить». Да плюс к тому — дали задание отремонтировать дрезину. По-ударному потрудились коллектив, и в итоге все задачи выполнены: и вагоны «поставлены на ноги», и дрезина. В этом, конечно, большая заслуга руководителей котельными работами бригадиров Владимира Ярового и Дмитрия Баженова.

На высоте и коллектив автоматной мастерской, возглавляемый Надеждой Антоновной Тихоновой. Он выполняет план на уровне 120 процентов, работает без брака.

Словом, вагонники заслужили право на хорошее настроение в праздник.

И. БЛЮС,
мастер вагонного депо.



Успешная работа железнодорожного транспорта зависит и от осмотровиков вагонов, обеспечивающих безаварийную доставку грузов.

НА СНИМКЕ: лучшие осмотровики вагонов станции Западная (слева направо) бригадир Екатерина Андреевна Федорова и осмотровики Валентина Васильевна Овсянникова и Нина Леонидовна Чуприкова.

Фото Н. Нестеренко.

ОБО ВСЕХ НЕ РАССКАЖЕШЬ

Не знаю, как где, а у нас, в цехе подвижного состава, хороших людей, настоящих знатоков своего дела и трудолюбивых очень много. Так что сразу-то и не выберешь, о ком рассказать.

Вот Павел Никифорович Кольцов. Старшим машинистом он работает на электровозе № 534. Его с полным правом можно отнести к нашей цеховой гвардии. С первых путей комбината начал «читать километры» на различных локомотивах. Сначала, конечно, на паровозе командовал, теперь помощник машиниста — электровоз. Семь классов у него всего, а его знанию электросхемы локомотива могут многие позавидовать — практикой взял, старанием.

Частенько случалось Павлу Никифоровичу прямо на линии, не заезжая в депо, самому устранять неисправности в электросхеме. Иной, глядишь, не преминул бы вызвать инструктора

для консультации, а он — нет, никогда не вызывает, сам разбирается. Его бригаде одной из первых в цехе было присвоено звание коллектива коммунистического труда.

А как не отметить Андрея Владимировича Семеновского. Он тоже старшим машинистом на электровозе и носит звание ударника.

Всю Великую Отечественную войну Андрей Владимирович провел на фронте, за воинскую доблесть награжден был орденом Славы. А после демобилизации офицера запаса потянуло на транспорт. Ему сразу же доверили осваивать один из первых тогда на комбинате электровозов. И в труде он показал себя так же, как в бою.

Только хорошее можно сказать и о машинисте Михаиле Владимировиче Васильеве, тоже осваивавшем наши первые электровозы.

Да разве перечислишь всех...

Н. КУЗЬМИЧЕВ, старший машинист электровоза.

УБЕРИ!

считаться тогда с другими организациями?

Говорят: в чужой монастырь со своим уставом не суйся. Строители работают на территориях, принадлежащих другим хозяйствам. Это их обязывает соблюдать интересы работодателей. Существует даже договор, предписывающий строителям перед тем, как выполнять какие-либо земляные работы, перекрывающие движение транспорта, строить благоустроенные временные дороги.

Так, например, в районе 14-й столовой по плану организации строительных работ коллектив управления «Спецпромстрой» должен был такой объездной путь сделать.

Подобная, мягко выражаясь, неаккуратность строителей доставляет коллективу цеха благоустройства много хлопот. Ему приходится выполнять внеплановые работы, отрывая от урочного задания людей, перебрасывая с важных участков технику.

Восстановление разрушенной дороги неподалеку от блюминга отняло у коллектива цеха благоустройства три дня. А если подсчитать лишние затраты

времени с начала года! Сколько это будет? Плохое состояние дорог по вине строителей приводит еще к замусоренности асфальтового покрытия на других участках комбината. Это тоже дополнительная работа для коллектива цеха благоустройства...

Много стараний прилагают наши люди, чтобы озеленить территорию комбината, содержать ее в чистоте. А строители делают их труд более тяжелым и дорогостоящим.

Г. ГАРКУНОВ,
заместитель начальника цеха благоустройства.

НАМ ОТВЕЧАЮТ

„Три „кита“ неуспеха“

По существу заметки «Три «кита» неуспеха», опубликованной в «Магнитогорском металле» от 16 июля с. г., сообщаю, что руководством цеха с участием директора комбината А. Д. Филатова и главного механика комбината Я. А. Щукина была обсуждена неудовлетворительная работа цеха изложниц в июне и намечены мероприятия по исправлению создавшегося положения.

Ряд намеченных мероприятий уже выполнен. Остальные выполняются. В июле цех работал удовлетворительно.

И. ДАНЧЕНКО, начальник цеха изложниц.

(Окончание. Начало в № 91)

ЗАНИЯТЯ проходили недалеко от общежития. Савенков вместе со всеми носил бутый камень, готовил раствор, выкладывал стенки из кирпича и шлакоблоков. Он готовился стать каменщиком.

Но странное дело... Он, всегда такой старательный, трудолюбивый, опускал руки, забывал обо всем, когда видел... автомашину. Ему казалось невероятным, как это можно управлять такой сложной машиной. Вон сколько в кабине рычагов, да педалей! А там, под кожухом, где мотор... Прямо в глазах зарыбило от винтов, гаек, проводков, когда он заглянул туда — шофер что-то там подкручивал.

Как-то вечером он поделился своими мыслями с Петровым. Тот спокойно выслушал и сказал:

— Иди на курсы шоферов, если машины нравятся. Сейчас как раз набор объявили!

И Савенков пошел. Его пригнали. Полгода он занимался теорией. Изучал машину АМО-15, грузовую, полугоразонную, и легковую модели «ФИАТ». Практику вождения проходил на этих же машинах.

Практика была короткой. Объем земляных работ увеличивался с каждым днем. Рыли котлованы под мартены, для коксового цеха, увеличивалась длина траншей под водоводы. Землю не успевали отвозить на грабарках. Шоферов готовили для новой партии грузовых машин, которые вот-вот должны были подойти на стройку.

Да и для тех машин, что были, шоферов не хватало. Стройка не затихала ни днем, ни ночью. И наконец наступил день, когда Савенков сел за руль автомашины без тренера. В кармане его пиджака лежало удостоверение шофера 3-го класса. Перед выездом он так начистил свой старенький «Форд», что тот сиял, как новенький. Он и не заметил, как кончился рабочий день. И когда шел домой, он еще ощущал в руках теплый металл баранки, слышал гудение мотора. Он шел, улыбаясь. Шел какой-то весь светлый, радостный. Он — шофер! Машина легко подчиняется ему. И только когда он лег, почувствовал, как ноют руки, как слегка кружится голова...

Прошел год, за ним — второй. Александр Савенков был уже опытным шофером. С «Форда» он перешел на грузовую, тоже полугоразонную машину итальянской марки. Очень слабая, непрочная была машина. Но что делать? Наше отечественное автомобилестроение только набирало силы. Своих машин еще не хватало. Вот и вынуждены были наши шоферы водить то «Форды», то «Фомаги».

— Между прочим, из всех машин, которые мне пришлось водить тогда, — рассказывает Александр Андрианович, — наилучшими были «Фомаги». Сильная, выносливая пятитонная машина. Поговаривали о наших советских машинах, что они хоть и не многочисленны, но по качеству не уступают иностранным. Но не пришлось мне тогда поводить нашу ма-

шину — в армию ушел служить. Из армии Александр Андрианович вернулся в 1934 году. Бросив чемоданчик, как был в солдатской форме, так и пришел в свою автобазу. Начальник автобазы, встретил Савенкова приветливо,

В. ЛОСКУТОВ Ветеран армии шоферов ОЧЕРК

расспросив о том, о сем, предложил ему работать на легковой машине.

Предложение немного огоршило Савенкова.

— А что, разве я в армии ослаб?

Начальник встал, прошелся по кабинету, потом подошел к Савенкову.

— Разве на легковую машину ставят только тех, кто стал беспомощным? Откуда такое мнение? Легковую машину водить не лег-

че, чем грузовую. Нужно быть шофером опытным, с крепкими нервами. Нужно быть аккуратным человеком. По шоферу грузовой машины судят об автобазе, где он работает. По шоферу легковой машины судят о культуре всего города. И возить ты будешь нашего советского директора, вышедшего из народа и народом поставленного на такой высокий пост. Понял?

Савенков улыбнулся, по старой солдатской привычке козырнул:

— Когда принимать машину?

СТЕХ ПОР прошло более тридцати лет. И все это время Александр Андрианович не выпускал баранку из рук. Он работал вместе с первыми директорами завода П. А. Завенягиным и П. И. Коробовым. Но особенно тепло отзывался Александр Андрианович о Григории Ивановиче Носове. Он проработал с ним трудные военные годы, работал и после войны, до самой смерти Носова.

— Это был не только видный металлург, — рассказывает Савенков, — это был и душевно красивый человек. В тяжелейшие годы войны, когда завод работал с невероятной нагрузкой, Носов находил время для приема людей, нуждающихся в его помощи. Запечатлительный директор, чуткий человек!

После Носова Савенков работал с Зудиним, Борисовым, Вороновым. В любое время дня и

ночи он был на своем посту. Его машина всегда была исправной, опрятной, надежной.

Александр Андрианович помнит все марки легковых машин, которые были в нашем городе, ибо почти все они прошли через его руки.

— Начал я работать после армии на легковой машине «Торпедка», завода ГАЗ. Ничего, была машина, прочная, легко управляемая, с приличной для того времени (а это было в 1934 году) скоростью. Потом пришли с деревянными спицами в колеса машины. Были «Линкольны», из Америки. Это в 1936 году. А потом все больше появляется наших отечественных легковых машин. Вначале появились «Эмки», а чуть позднее «ЗИС-101». Ну а после войны, сами помните, — «Победа», «ЗИС-110», и наконец, «Волга».

Память Александра Андриановича, как неиссякаемая кладовая, хранит множество описаний, схем, характеристик любых марок машин. Но мы не ставим сейчас цель рассказывать о достоинствах или недостатках тех или иных марок машин. Конечно, много видел за тридцать лет Савенков всяких машин: и плохих, и хороших.

Он и сейчас работает шофером. Седуют виски, проходят годы, но по-прежнему тверды руки, зорки глаза у одного из первых шоферов Магнитки. Молод душой бывший комсомолец Александр Андрианович Савенков.

На этом снимке вы видите фотозюду нашего штатного фотокорреспондента В. Якушева «Игра света».



И. КОГУТ.

НАШИ ГОСТИ

Второго августа в нашем городе открылись гастроли Челябинского областного драматического театра им. Цвиллинга. Магнитогорцы посмотрели инсценировку по повести А. М. Горького «Дети Артамоновых».

Гастроли продлятся до первого сентября. В репертуаре челябинцев — «Четыре креста на солнце» Делендика, инсценировка Головина и Назарковского по роману Д. Кьюсак «Жаркое лето в Берлине», «Дуэль» Байджинова, «Квадратура круга» В. Катаева, «Клон» В. Маяковского, «Требуется лежец» греческого драматурга Пафаса, «Что к чему» Фролова и Ционского, «Царь Юрий» Соловьева, пьеса уральского драматурга Лазарева «Уральский перевал» («Авзянская казачка») и спектакль для детей «В стране сказок».

ЕЩЕ ОДИН НАРОДНЫЙ

День 31 июля был отмечен большим событием для Левобережного Дворца культуры металлургов. Президиум областного Совета профсоюзов, учитывая творческие достижения изобразительной студии Дворца и большую работу по эстетическому воспитанию молодежи, постановил: присвоить студии звание «Народного коллектива».

В 1967 году работы некоторых студийцев были представлены на Всероссийской выставке самодеятельных художников в Москве и удостоены высокой оценки. Самодеятельные художники — В. Аристов, Н. Афанасьева и Н. Хныкин получили дипломы первой степени, а В. Аристов — золотую медаль. Кроме того, работы Аристова экспонировались за границей.

Е. ТКАЧЕВА.

КОГДА ТЕБЕ ШЕСТЬДЕСЯТ

Несколько месяцев назад Михаилу Ивановичу Чечулину исполнилось шестьдесят лет. Тридцать восемь лет работал он в основном механическом цехе, начал с токаря, был и мастером, и начальником смены. Пришло время — и товарищи тепло проводили его на пенсию, вручили памятный подарок — именные часы.

Сейчас Михаилу Ивановичу уже шестьдесят, можно бы и отдохнуть, но не хочет думать о покое старый рабочий ударник, член бригады коммунистического труда. Уже двадцать лет он активный общественник, входит в заводскую

жилищно-бытовую комиссию. Только в этом году вместе с другими членами комиссии — тт. Богатиковой, Хлесткиным — Михаил Иванович Чечулин обследовал много семей и добился для многих улучшения жилищно-бытовых условий, расширения жилплощади.

Сейчас Михаил Иванович замещает на общественных началах председателя заводской комиссии. Хочется пожелать ему и в шестьдесят лет быть таким же молодым душой, как и в годы юности. Пусть никогда не иссякнет его кипучая энергия! **Н. ПУТАЛОВ,** рабкор.

ИЗКУЛЬТУРА СПОРТ

ВПЕРЕДИ — СПОРТСМЕНЫ КОМБИНАТА

Недавно на водной станции «Строитель» проходили соревнования на первенство города среди призванников. В соревнованиях приняли участие команды детской спортивной школы, калибровочного завода, Магнитогорского металлургического комбината, трудовых резервов.

Из четырех видов спортивного комплекса (гребля, плавание, гранатометание и стрельба) в трех видах — плавание, стрельба и гранатометание — первыми стали спортсмены Магнитогорского металлургического комбината. Их команда состояла из двадцати двух человек.

В личном первенстве победили Анатолий Алексеев (стрельба), Геннадий Бахарев (гранатометание) и Сергей Лызов (плавание).

А. СОРОКИН, замполит военно-спортивного лагеря «Юность Магнитки».

ОБЪЯВЛЕНИЕ

При обществе «Знание» на Магнитогорском металлургическом комбинате создан консультационный пункт для трудящихся комбината, интересующихся международным положением.

Вопросы направлять по адресу: партком ММК, общество «Знание». Они должны быть изложены в письменном виде с указанием фамилии, имени и отчества, должности и места работы.

Ответы будут даваться на страницах газеты «Магнитогорский металл» и через заводское радио.

Общество «Знание» ММК.

Редактор Ю. А. ЛЕВИЦКИЙ.

ПИСЬТЕ, ЗВОНИТЕ, ПРИХОДИТЕ

НАШ АДРЕС