

В ЧЕСТЬ 50-ЛЕТИЯ СССР

У каждого советского человека есть в жизни некая мечта. Для меня это мечта — работать в одной из машин Верного Совета СССР и проходящего в Кремлевском Дворце сёда современного государственного задания Центрального Комитета КПСС, Верховного Совета Союза ССР и Верховного Совета РСФСР.

С огромным вниманием слушаю мы доклад Л. Б. Бражнева и в 1973 году, в анализе пройденного советским народом за 50 лет, и определены задачи на будущее.

Мне, естественно, особенно интересна задача перспектив железнодорожного транспорта. В Государственном плане развития народного хозяйства на 1973 год предусмотрено увеличение грузооборота на 3,2 процента, которое должно быть достигнуто за счет роста производительности труда без применения дополнительных работников. Вместе с тем больше состава выделено на укрепление материальной технической базы железнодорожного транспорта: объем капитальных вложений увеличивается на 5,3 процента.

Третий год путище—решион. Но, конечно, не только решать справиться с плановыми заданиями в течение года, но и значительно превышать эти, чтобы создать задел на последующие годы путище.

Эта мысль, прозвучавшая в докладе Д. И. Бражнева, заставила меня о многом задуматься. Все ли делаем мы в своем коллективе для того, чтобы выполнить задание? Нет, не все. Можно найти и у нас неиспользованные резервы, тогда результаты работы будут лучше.

Один из резервов — повышение эффективности железнодорожного транспорта. Локомотивные бригады экономят 1487 тонн дизельного топлива в год, что равносильно экономии новой серии тепловозов 213-Ю1 и сэкономленной в ремонте против плана на 0,6 пункта.

В общем успехе есть и другой повод для радости. В прошлом году локомотивный бригад Саконского 155,3 тонны дизельного топлива, на 7,2 процента повышена производительность труда. Среди планов перевезено более 840 тысяч тонн железнодорожных грузов.

Но мы не можем добиться лучших результатов. Один из резервов — повышение мастерства водителей поездов. У нас не все машинисты умеют экономить топливо, да и не все полностью понимают горючему делу свои силы и знания. Порой возмущают и не выполняют его, ссылаясь на тяжесть.

Вспоминаю разговор с машинистом. Пример в колонке: 24 машиниста тепловоза. Если сравнить показатели мастерства водителя поездов, то разница окажется огромной — 23 тонны сэкономленного топлива (по результатам одного года).

Принимая обязательства на 1973 год, мы поставили своей целью — поднять мастерство машинистов до уровня передовиков. Остается только надеяться на помощь государства, чтобы не остаться на месте, отстающими от передовиков, кто экономит его в недостаточной степени.

В 1973 году в колонке машинист действующего несколько школ передового опыта. Руководители машинистам Борису Федоровичу Громову, Виктору Ивановичу Бичкову, Шаколюк постоянно действующим. Мы будем читать лекции, брать товарищей с собой в поездки по станциям, чтобы они достигли хороших результатов в работе.

Тот, кто сейчас идет вперед, не имеет права останавливаться в совершенствовании своего мастерства. Наша ближайшая цель — освоить скоростные приемы ведения поездов с новой серией тепловозов 213-Ю1, на которых мы работаем.

Депутат Д. И. Бражнев, материалы нашей сессии Верховного Совета СССР мы обсуждали на собраниях наших колоний. На собраниях партии.

шину отделить ударным тупцом. Принимая обязательства по плану на 1973 год, которые значительно напряженней, чем мы намечали раньше.

Решено повысить производительность труда и увеличить технику безопасности. Расстояние в 0,3 километра в час, сэкономить 100 тонн дизельного топлива. Последняя цифра — 0,3 километра в час. В 1972 году (вместе с тепловозом, за 11 месяцев мы сэкономили 155 тонн дизельного топлива. Но дело в том, что фактически, в последние годы, по плану, не были выполнены задания по экономии топлива. И, следовательно, это намечается экономия — это прирост в 1973 году.

Примерно так же и с технической скоростью. На первом этапе, увеличение, намечено в обязательствах, может показаться небольшим — 0,3 километра в час. Но 210-й нормы, которая выше той скорости, с которой мы водили поезда до последнего времени. Если в 1970 году техническая скорость была в пределах 50 километра в час, то по графику будущего года она должна быть увеличена до 55 километров в час, что позволит сократить до минимума ограничения скорости во время ремонта пути, и мы сможем полностью использовать мощности новых тепловозов и обеспечить скоростное продвижение поездов.

А сейчас иногда происходит на небольшом участке, например, на 15 км, что на 30—40 км пути задерживает поезд в пути. Для примера приведу 416 километр, где каждый километр поезд на 10—15 минут останавливается, вынужден снижать скорость до 25 километров в час. Это приводит к тому, что каждые сутки экономится около 10 тонн дизельного топлива. И положение не меняется уже много годы, хотя убытки от дополнительного расхода топлива значительно превышают затраты, необходимые на ремонт этого участка пути.

Многое в нашей работе зависит от того, в каком состоянии находятся вагоны, локомотивы, вагоны. Весной и осенью было нередко греются, а это ведет к дополнительным остановкам поездов на Колосово и 306, которые иногда достигают одного-двух часов.

Этими примерами мне еще раз хочется подчеркнуть, насколько важно на железной дороге не только экономить топливо, но и экономить время. Среднего сего поезда должны двигаться и грамотно, и движению, и ремонту. Поэтому очень важно, чтобы работники, которые создают нам больше благоприятные условия для ведения большегрузных поездов, экономии топлива, экономии времени, времени отправления движения — главный резерв улучшения организации движения поездов.

Локомотивные бригады в своем очередь должны все для того, чтобы с наименьшими затратами и напряженными обязательствами 1973 года. Мы со всеми помощниками В. М. Соколовым, машинистом, проводником, бригадиром, дизельного топлива и на сверхнормативном экономично производят по одному поезду, что экономит топливо на 100 тонн, а в декабре; а взад обязательно провести этот поезд передового опыта.

Не сомневаюсь в том, что слово свое мы скажем и в третий год пятилетия заверения так же успешно, как и в первые годы. План первого года удалось перевыполнить. План перевозок годов заверения и 24 ноября, технико-экономические показатели перевыполнены, как вместо 0,8, как намечалось ранее, за счет этого за 11 месяцев перевыполнено 306 вагонов.

А. УХАНОВ, депутат Верховного Совета СССР, машинист локомотивного депо Вологда.



Юрий Сергеевич Кузнецов — старший рабочий Вологодского завода и активно его ремонтник. В честь 50-летия образования СССР награжден грамотой Министерства автомобильной промышленности.

На снимке: Юрий Сергеевич вместе с мотористом работником Борисовым работают вместе с мотористом работником Анастасием Романовым, Виктором Таран и Сергеем Митишкиным.

ПОВЫШАТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРОИЗВОДСТВА В ТУРБИЧЕСКОМ РАЙОНЕ

Перед коллективом фанатов-любителей тока Череповецкого металлургического завода стояли большие и сложные задачи по изменению номенклатуры выпускаемой продукции. Сохранить технологию традиционного вида тока отливки — алюминий для различных сталей и реновации, чистящие вещества различных видов реновации и усталости с отшлифованными отшлифованными видами отлив.

Принимая переход на увеличение производства фанатов-любителей тока Череповецкого металлургического завода, было трудно, но, конечно, производиться без снижения качества продукции, поэтому работники завода.

Сейчас уже можно сказать, что коллектив успешно справился с поставленными задачами. С начала года выпущено поездов увеличилось по сравнению с тем же периодом прошлого года на 800 тонн, а усталости — на 200 тонн, что позволило сэкономить топлива на 12,8 тысячи рублей, произ-



В совершенстве знает акробатику за имя оборудования СССР награжден грамотой Министерства автомобильной промышленности Виктором Таран и Сергеем Митишкиным.

Фото А. Кузнецова.

ПОВЫШАТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРОИЗВОДСТВА В ТУРБИЧЕСКОМ РАЙОНЕ

поддержка труда увеличилась на 2,6 процента. Уменьшились затраты на производство продукции и повышение культуры производства, автоматизация и механизация тяжелых и реновации работ.

Для увеличения производства продукции работники турбинного участка турбинного завода в форме, а для механизации работы формы производятся без снижения качества продукции, поэтому работники завода.

На участие в работе турбинного участка турбинного завода в форме, а для механизации работы формы производятся без снижения качества продукции, поэтому работники завода.

Фото М. Митишкина, турбинного участка.

О ТЕХ, КТО РЯДОМ

Сейчас в Ростове на большой дороге, между Тоймой и Никольском.

Народ, своего и просят, и делают. И многие не пройдут мимо дачной виллы. У каждого человека свой дом, который является для каждого человека своим домом.

Три главные виллы, которые принадлежат подрастающему поколению, это виллы, которые принадлежат подрастающему поколению, это виллы, которые принадлежат подрастающему поколению.

Выбор был большой. Тут были и сунды, раскаты и уха. На втором — большой выносимых и рыбок было. Вам предложат чай или кофе, можно и кофе. С собой можно в мешок с собой.

Надо было приготовить. Надо было приготовить. Надо было приготовить. Надо было приготовить.

Видно, что виллы, которые принадлежат подрастающему поколению, это виллы, которые принадлежат подрастающему поколению.

Видно, что виллы, которые принадлежат подрастающему поколению, это виллы, которые принадлежат подрастающему поколению.

Видно, что виллы, которые принадлежат подрастающему поколению, это виллы, которые принадлежат подрастающему поколению.

Видно, что виллы, которые принадлежат подрастающему поколению, это виллы, которые принадлежат подрастающему поколению.

Видно, что виллы, которые принадлежат подрастающему поколению, это виллы, которые принадлежат подрастающему поколению.

КАК ВАС ОБСЛУЖИВАЮТ?

Каждый человек, который работает в турбинном районе, должен знать, как его обслуживают.

Каждый человек, который работает в турбинном районе, должен знать, как его обслуживают.

Каждый человек, который работает в турбинном районе, должен знать, как его обслуживают.

Каждый человек, который работает в турбинном районе, должен знать, как его обслуживают.

Каждый человек, который работает в турбинном районе, должен знать, как его обслуживают.

Каждый человек, который работает в турбинном районе, должен знать, как его обслуживают.

Каждый человек, который работает в турбинном районе, должен знать, как его обслуживают.

Каждый человек, который работает в турбинном районе, должен знать, как его обслуживают.

Каждый человек, который работает в турбинном районе, должен знать, как его обслуживают.

Каждый человек, который работает в турбинном районе, должен знать, как его обслуживают.

МОЛОДЕЖЬ НАШЕГО СЕЛА

Валентина Кузнецова — механик участка по ремонту турбин.

