ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ОРСКИЙ РАБОЧИЙ

ОРГАН ОРСКОГО ГОРКОМА КПСС И ГОРОДСКОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

Газета издается с 1918 года. | № 211 (10793) | ПЯТНИЦА, 28 октября 1966 года. | Цена 2 копейки.

ПУСКОВЫЕ ОБ'ЕКТЫ — В СРОК!

Важные задачи стоят перед строителями и монтажниками города в текущем квартале. В строй действующих должны войти установка 35-11 на заводе имени Чкалова, комплекс по производству изопропилового спирта на заводе синтезспирта, новая очередь тяжелопрессового цеха и мощности сталелитейного цеха на Южуралмашзаводе, склад усреднения руды на никелевом комбинате.

Соревнуясь за успешное выполнение высоких социалистических обязательств, принятых в честь 49-й годовщины Великого Октября, многие коллективы строительных и монтажных организаций города трудятся по-ударному. Свои усилия они направляют на досрочный ввод в эксплуатацию пусковых об'ектов, улучшение технико-экономических показателей.

Считанные недели остались до ввода в строй действующих установки 35-11 на заводе имени Чкалова. За девять месяцев строители и монтажники освоили здесь миллионы рублей, перевыполнили задание. Успехов в труде добиваются коллективы управления № 22 треста «Орскпромстрой» (начальник тов. Зибарев), бригада участка «Союзтеплострой», руководимая тов. Реком.

Большой об'ем работ выполнили монтажники. Однако дел впереди немало. В оставшееся время необходимо закончить строительно-монтажные работы в насосных, электролизной, компрессорной, по благоустройству территории установки. Заказчику следует быстрее решить вопрос с установкой металлических кожухов для реакторов, а коллективу завода железобетонных конструкций треста «Орскпромстрой» (начальник тов. Шермецинский) бесперебойно снабжать стройку сборным железобетоном.

Серьезные претензии имеются у строителей и монтажников к руководителям Южуралмашзавода. До сих пор предприятие задерживает поставку нестандартного оборудования для новой очереди тяжелопрессового цеха. Энергично предстоит потрудиться на об'ектах коллективам управлений «Стальмонтаж» и «Электромонтаж», чтобы быстрее закончить монтаж печей, кранов, оборудования электроподстанции. Тогда комплексы тяжелопрессового и сталелитейного цехов будут сданы в эксплуатацию в срок.

Необходимо устранить ряд недостатков на строительстве цехов по производству изопропилового спирта. Руководители коллектива завода синтезспирта в короткие сроки должны оформить дополнительно выделенные средства, переутвердить сметно-финансовый расчет, чтобы уже в текущем году сдать комплекс в эксплуатацию.

Неутешительно обстоят дела на строительстве склада усреднения руды никелькомбината. За 9 месяцев строители и монтажники освоили лишь 65 процентов отпущенных средств. Таков результат несвоевременной поставки УКСом предприятия оборудования, неудовлетворительного снабжения об'ектов строительными материалами. Медленно решается вопрос с устройством об'ездной дороги, переносом существующих железнодорожных путей.

Эти недостатки отрицательно сказываются на ходе возведения об'ектов, ведут к срыву графика. Задача строительных и монтажных коллективов, предприятий-заказчиков, их партийных и хозяйственных руководителей — устранить имеющиеся недостатки, поднять темпы работы.

Пусковые об'екты — в срок!

СОВЕТСКИЕ СТРОИТЕЛИ, РАБОТНИКИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ! УСПЕШНО ВЫПОЛНИМ НАМЕЧЕННУЮ XXIII СЪЕЗДОМ КПСС ПРОГРАММУ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ В НОВОЙ ПЯТИЛЕТКЕ!

(Из Призывов ЦК КПСС к 49-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции).

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ОРСКА ДОСРОЧНО ВЫПОЛНИЛА ДЕСЯТИМЕСЯЧНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЛАН

Труженики промышленности Орска готовят достойную встречу 49-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. В честь знаменательной даты на предприятиях города широко развернулось соревнование за претворение в жизнь исторических решений XXIII с'езда КПСС, за новый под'ем производства.

Проводя в жизнь предоктябрьские обязательства, рабочие, инженерно-технические работники и служащие предприятий Орска вчера, 27 октября, досрочно завершили выполнение 10-месячного государственного плана по выпуску валовой продукции.

В числе первых рапортовали о достигнутом успехе коллективы никелькомбината, заводов строительных машин, электромонтажных изделий, швейной фабрики и других предприятий.

Долг орчан — закрепить достигнутые успехи, порадовать Родину новыми трудовыми подарками накануне 49-й годовщины Великого Октября.

МЕБЕЛЬНАЯ ФАБРИКА. ИВАН ГРИГОРЬЕВИЧ ЛУКЬЯНОВ И АНАСТАСИЯ КУЗЬМИНИЧНА КОСТИНА РАБОТАЮТ СТАНОЧНИКАМИ В РАСКРОЙНОМ ЦЕХЕ ПРЕДПРИЯТИЯ. ОНИ ПОСТОЯННО ВЫПОЛНЯЮТ НОРМЫ ВЫРАБОТКИ НА 120—125 ПРОЦЕНТОВ. ИМЕНА ИХ НАЗЫВАЮТ В ЧИСЛЕ ЛУЧШИХ ПРОИЗВОДСТВЕННИКОВ РАСКРОЙНОГО ЦЕХА.

НА СНИМКЕ: И. Г. ЛУКЬЯНОВ И А. К. КОСТИНА.

Фото И. Нестерова.

КОМСОМОЛКА ВАЛЕНТИНА КЛИНОВА РАБОТАЕТ НА ХЛЕБОКОМБИНАТЕ № 1. ВАЛЯ — МАСТЕР ВАФЕЛЬНОГО ЦЕХА. НЕДАВНО КОМСОМОЛЬЦЫ ЦЕХА ИЗБРАЛИ ЕЕ СВОИМ ВОЖАКОМ.

Фото В. Малышкина.

В копилку пятилетки

Более 957 тысяч рублей экономии получили металлурги Южно-Уральского никелевого комбината за девять месяцев от внедрения в производство рационализаторских предложений. 940 творческих находок нашли применение в цехах и на переделах предприятия.

Значительный вклад в дело технического прогресса вносят новаторы плавильного цеха. Они разработали и внедрили в производство 72 рацпредложения, дающих в год 440 тысяч рублей экономии.

Хорошо обстоят дела с рационализацией в паросиловом, кобальто-сульфатном, электролизном и других цехах комбината.

Активистами творческих поисков зарекомендовали себя аппаратчик электролизного В. Седов, старший мастер литейно-механического В. Кондукторов, механик кобальто-сульфатного Ю. Моисеев и другие металлурги.

К 49-й годовщине Великого Октября рационализаторы предприятия дали слово довести экономический эффект от внедрения новшеств до 1 миллиона рублей. Таким будет их подарок всенародному празднику.

З. Адова,
старший инженер отдела технической информации никелькомбината.

ОТМЕТКА «ПЛЮС 384 МЕТРА»

Монтажникам управления «Стальмонтаж» выпала большая честь принимать участие в сооружении высотных зданий столицы. Недавно из Москвы вернулся в Орск монтажник В. Стефаненко.

— Вместе с московскими высотниками, — рассказывает он, — мы монтировали конструкции телецентра. Последнее время работали на отметке «плюс 384 метра».

Доводилось орчанам вести монтаж конструкций и на другом важном об'екте столицы — строительстве гостиницы «Россия». Они трудились здесь в бригаде заслуженного строителя, лауреата Государственной премии Николая Коновалова. Работу наших производственников повсюду отличала высокая производительность, хорошее качество.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ КОРРЕСПОНДЕНТ — РЕДАКЦИЯ МНОГОТИРАЖНОЙ ГАЗЕТЫ «НА СТРОЙКЕ».

ПРОДАЕТСЯ СОВЕТСКИЙ КАРАКУЛЬ

В ленинградском Дворце пушнины проходит сорок четвертый международный пушной аукцион. Уже несколько лет осенние аукционы (они проходят три раза в год — в январе, июле и октябре) имеют определенное направление — продается только каракуль. Зарубежным пушникам предлагается 800 тысяч шкурок черного, серого, цветного каракуля, каракульчи. Эти товары с клеймом «Союзпушнины» пользуются заслуженным авторитетом на международном рынке. На октябрьский международный пушной аукцион прибыли представители торговых кругов Канады, США, Англии, ФРГ, Франции и многих других стран.

(АПН).

ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ — ВСЕМ!

В БОРЬБЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС

Трамвайщики — члены НТО мобилизуют новые резервы производства

ГЛАВНОЕ — РОСТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА

Активно работают члены научно-технического общества в коллективе Орского трамвайного управления. Своим творческим трудом они помогают трамвайщикам успешно проводить в жизнь задания новой пятилетки, вскрывать резервы роста производства на всех участках транспортного конвейера. В соответствии с Уставом НТО, совет первичной организации направляет усилия членов общества на разработку вопросов внедрения новой техники и прогрессивной технологии, на успешное осуществление планов организационно-технических мероприятий и охраны труда, внедрение достижений науки и техники в повседневную работу транспортников.

Общественники четко определили свою основную задачу, так сказать, направление главного удара: это борьба за неуклонный рост производительности труда. Ясны и пути ее решения. В первую очередь, это ликвидация ручного труда при выполнении основных и вспомогательных работ. Творческие бригады НТО, возглавляемые опытными специалистами, энергично решают вопросы механизации трудоемких работ. Примечательно то обстоятельство, что члены научно-технического общества не только находят техническое решение этих проблем, но и собственными силами без промедления внедряют новшества в производство.

Об этом свидетельствует ряд фактов из повседневной жизни коллектива трамвайщиков, деятельности первичной организации научно-технического общества.

КОГДА РАСЧЕТНЫЕ МОЩНОСТИ ПРЕВЫШЕНЫ ВДВОЕ...

Пожалуй, для каждого коллектива довольно остро стоит вопрос о расширении производственных площадей, о более эффективном их использовании. Для трамвайщиков это имеет особенно большое значение. Дело в том, что существующее депо и вагоноремонтные мастерские рассчитаны на эксплуатацию 75 единиц подвижного состава. Этот уровень орские трамвайщики давно превзошли. Сейчас в депо находится 164 только пассажирских вагона, а к началу будущего года их количество увеличится до 172 единиц. Иными словами, проектные возможности депо превышены более чем в 2 раза.

Каков выход из создавшегося положения? Каким образом успешно вести ремонт резко возросшего количества подвижного состава? Эти вопросы явились предметом специального обсуждения на совете НТО. Член совета начальник техотдела С. Г. Супрунов предложил увеличить производственные площади вагоноремонтных мастерских более чем на 200 метров за счет строительства второго этажа над рядом помещений. Его поддержали.

В настоящее время это решение претворено в жизнь. Второй этаж построен. Здесь размещены красный уголок для работников депо, техническая библиотека, мастерские по ремонту кассполуавтоматов и радиоаппаратуры подвижного состава и другие помещения. При относительно невысоких строительных затратах трамвайщики получили 216 квадратных метров благоустроенной производственной площади.

Члены совета НТО рекомендовали руководству управления построить в депо еще одну ремонтную канаву, которая позволила бы увеличить об'ем ремонта подвижного состава. И это сделано. В результате служба подвижного состава значительно улучшила проведение ремонта № 1. За счет ввода в действие наружной канавы было отремонтировано более 600 вагонов в течение года.

И в данном случае первый успех активизировал творческую мысль коллектива. Старший диспетчер Г. И. Гец подал мысль об увеличении протяженности парковых путей. В техническом отделе управления разработали проект реконструкции парковых путей с целью увеличения количества мест для открытой стоянки подвижного состава. В настоящее время трамвайщики имеют возможность хранить все имеющиеся вагоны на открытых площадках территории депо.

СМЕКАЛКА ПЛЮС ИНИЦИАТИВА

До недавнего времени цех по ремонту пневмооборудования и электроцех были буквально завалены мотор-компрессорами, тяговыми двигателями и другим подобным оборудованием, требующим ремонта. В этих условиях о культуре производства, его эстетике, а порой и о соблюдении правильной технологии ремонта трудно было говорить. Создавшееся положение отрицательно сказывалось на росте производительности труда ремонтников, что, в свою очередь, создавало определенные трудности в подготовке подвижного состава к эксплуатации.

С этим коллектив никак не мог мириться. По рекомендации совета НТО творческая бригада, возглавляемая активистом первичной организации электросварщиком А. Г. Волковым, взялась за практическое решение вопроса. С помощью сотрудников технического отдела трамвайного управления общественники разработали план комплексной механизации транспортировочных работ при ремонте и хранении оборудования. На территории предприятия силами трамвайщиков был построен специальный склад площадью в 90 квадратных метров для хранения оборудования. Склад соединяет со зданием депо монорельсовая дорога с электротельфером.

Оформленные в соответствии с требованиями промышленной эстетики, склад и монорельсовая дорога буквально украсили вагоноремонтные мастерские. Но не только в этом дело. Наведение порядка в названных выше цехах, ликвидация нагромождения оборудования коренным образом изменили вид этих участков, дали возможность ремонтникам заметно повысить производительность труда, качество восстановления оборудования. И вот конечный итог — значительно меньше стало случаев захода вагонов в депо из-за технической неисправности тяговых двигателей, мотор-компрессоров, контроллеров и другого электрического оборудования.

ЛИКВИДИРУЯ „УЗКИЕ" МЕСТА

Предметом особого внимания членов НТО являются «узкие» места, где нарушается нормальный рабочий ритм. До недавнего времени таким местом в работе колесно-токарного цеха был участок капитального ремонта колесных пар подвижного состава. Колесные пары, требующие капитального ремонта, орские трамвайщики по специальной разнарядке отправляли в другие города страны. Это создавало большие трудности, приводило к значительным затратам средств. Из-за отсутствия колесных пар нарушался график ремонта подвижного состава. Месяцами простаивали в ожидании колесных пар поезда, которые можно было за один—два дня выпускать из заявочного ремонта.

Совет НТО, изучив этот вопрос, поручил начальнику депо П. А. Каткову, электросварщику А. Г. Волкову и начальнику техотдела С. Г. Супрунову своими силами разработать конструкцию специального пресса. Трамвайщики приобрели цилиндр с поршнем, рассчитали, изготовили и смонтировали остальные детали пресса. Агрегат пущен в эксплуатацию. Годовая экономия (только от разницы в стоимости ремонта колесных пар на предприятиях других городов и своими силами) составила без малого 3 тысячи рублей. К этому нужно прибавить экономию, получаемую в результате резкого сокращения длительности простоя вагонов в ремонте.

В ценности проведенной работы трамвайщики еще раз убедились, получив пресс для формирования колесных пар с Одесского завода. Его потребовалось серьезно реконструировать. Под руководством члена НТО Н. А. Карабельщикова была переделана подвижная траверса пресса, которая приспособлена сейчас для ремонта колесных пар. Работники Одесского завода прессов заинтересовались инициативой орских трамвайщиков и запросили чертежи для изменения конструкции выпускаемых агрегатов.

ПОИСК НОВОГО ШИРИТСЯ

Этот успех порадовал общественников, весь коллектив, придал энтузиастам новых сил. Используя уже накопленный опыт, член совета НТО А. Г. Волков предложил смонтировать еще одну монорельсовую дорогу — на площадке хранения металла, механизировать погрузку производственных отходов. Предложение широко обсудили на заседании совета НТО, где разработали комплекс мероприятий по благоустройству площадки хранения металла, тяжеловесного оборудования и участка сбора отходов. Без промедления приступили к осуществлению намеченного.

Плоды выполненной работы налицо. Уже смонтирован монорельс с электротельфером. Заасфальтирована площадка в 1 тысячу квадратных метров. Изготовлены ящики для мусора с открывающимся дном, разграничены места хранения металлической стружки, лома, металла, оборудования, пиломатериалов и древесных отходов. Это радует глаз, дает большие преимущества в работе. Прежде в конце каждой недели 15—20 производственников из службы подвижного состава (в основном это квалифицированные рабочие) были вынуждены заниматься погрузкой отходов — труд малопроизводительный, хотя и совершенно необходимый. Теперь же двое рабочих регулярно — один раз в 3—4 дня, — без особых усилий отгружают скопившиеся производственные отходы. Экономия от осуществления предложенных общественниками мероприятий превышает 1300 рублей, производительность труда на этом участке увеличилась в 10 раз.

Одновременно был решен и другой важный вопрос. Обычно в предыдущие годы для разгрузки тяжеловесных грузов, прибывших в адрес трамвайщиков, необходимо было изыскивать в других организациях мощный автокран. Это было связано порой с большими потерями времени. Сейчас тяжеловесные грузы снимают с помощью электротельфера, затем подают на площадку электрокары и транспортируют под кран-балку непосредственно в производственное помещение.

Еще недавно тяговые двигатели весом 800—1000 килограммов снимали с вагонов и устанавливали вручную или с помощью обычной тали. Бригада в 3—4 человека затрачивала на перемонтаж двигателя целый рабочий день, в течение которого вагон занимал ремонтное место, мешал выполнению плана ремонтных работ. Члены НТО предложили конструкцию и изготовили с'емник для тягового двигателя. С'емник прост в эксплуатации. С его помощью двое рабочих в течение часа монтируют на вагоне тяговой двигатель. Годовая экономия от внедрения новшества составляет около 400 рублей. Вместе с тем установка кранаукосины на участке демонтажа двигателей с перегрузкой их на электрокару дала возможность внедрить здесь комплексную механизацию, существенно облегчить труд ремонтников.

Практика показала, что одного с'емника в данном случае недостаточно. Тем более, что он установлен на ремонтной канаве, где производится ремонт вагонов № 1 и заявочный ремонт с демонтажом оборудования. Это создавало определенные трудности. Тогда творческая бригада в составе общественников Ф. И. Безверхнего и Р. Георге, используя конструкцию заводского трамвайного домкрата, изготовила специальный домкрат. Он приспособлен для монтажа тяговых двигателей и мотор-компрессоров на так называемой заявочной канаве. В результате появилась возможность организовать ритмичную работу бригады, которая ведет ремонт вагонов № 1.

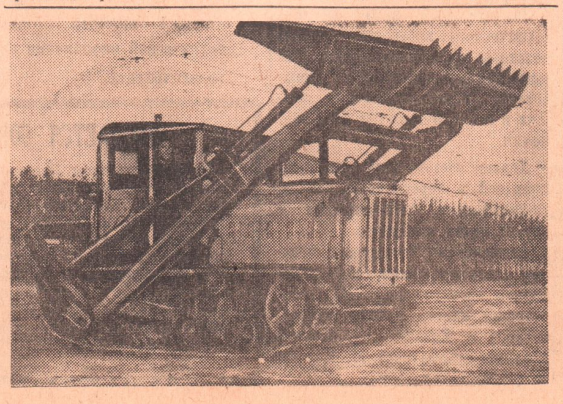
ЭТО ЗАПИСАНО В ПЛАНЕ

В четвертом квартале текущего и первом квартале будущего года совет НТО планирует разработку и частичное внедрение ряда важных мероприятий. В их числе — устройство механической мойки вагонов, монтаж тепловых завес у ворот профилактория, оборудование нового малярного цеха, где можно будет вести работу круглый год. Вместе с тем нужно смонтировать дополнительные мощности на тяговой подстанции № 2, сделать замещение верхнего строения пути на железобетонные плиты, спроектировать и смонтировать пневмотранспорт из столярного цеха.

Словом, всего не перечислить... Члены первичной организации НТО уверены: эта работа им по плечу, она обязательно будет выполнена!

Р. Котляр, Л. Шухмахер, Я. Гиберт, члены первичной организации НТО трамвайного управления.

М. Петров, наш корр.



Коллектив трамвайного управления создал ряд механизмов для проведения путевых работ.

На снимке: на базе ранее списанного трактора трамвайщики смонтировали комплекс приспособлений для механизации трудоемких операций. Фото И. НЕСТЕРОВА.

РЕЗЕРВЫ — ПЯТИЛЕТКЕ

Коллектив завода сборного железобетона № 1 девятимесячный план по выпуску валовой продукции выполнил на 104,4 процента, по реализации перевыполнение составляет 124 тысячи рублей. Почти на 4 процента возросла производительность труда. Строители города и области получили 2332 кубических метра стеновых панелей сверх плана. Себестоимость выпускаемой продукции снижена на 33 тысячи рублей, сокращен брак.

ПОИСК ПРОДОЛЖАЕТСЯ

В чем секрет успеха?

Работники предприятия механизировали операции на ряде участков, внесли существенные поправки в технологические процессы.

Рационализатор тов. Хакимов изменил схему электротермического упрочнения изделий. Это улучшило качество железобетонных конструкций, позволяет экономить ежегодно 56280 киловатт-часов электроэнергии. Ценным оказалось мероприятие, предложенное группой заводских рационализаторов. Они решили использовать известковую крошку вместо мраморной, что сберегло более тысячи рублей.

Большое внимание уделяют в коллективе внедрению новой техники. Заводские специалисты побывали на родственных предприятиях Новотроицка, Оренбурга, других городов. За короткий период освоены футеровка наружных стен пароблоков, вертикальная формовка лестничных маршей и другие новинки.

Коллектив горячо поддержал почин ленинградцев и москвичей, выступивших в поход за экономию металла и материалов. Намечены здесь меры по сбережению песка и цемента. По предложению группы рационализаторов, которую возглавил начальник производственно-технического отдела С. Рябухин, освоили выпуск железобетона с применением стали марки «35-ГС». Она прочнее и дешевле той, которую употребляли раньше. Чуть позже освоили технологию изготовления струнобетона. Результаты не замедлили сказаться. Если раньше для получения одного кубического метра железобетона требовалось 64 килограмма металла, то теперь — 35. За год его экономят до 150-тонн.

Взят на вооружение такой важный резерв улучшения производства, как научная организация труда. План по НОТу в коллективе составили с таким расчетом, чтобы ликвидировать физический труд, механизировать все технологические операции. Многое из намеченного сделано.

Коллектив завода работает рентабельно. Однако на достигнутом не останавливается. В производство внедряется ряд мероприятий, направленных на дальнейшее увеличение производства железобетонных конструкций, улучшение качества изделий.

Творческий поиск продолжается.

В. Озерный.

Завод сборного железобетона № 1.

Машиностроительному техникуму — четверть века

Велик пройденный путь

Рассказывает преподаватель техникума А. ГОРН

25 лет исполняется в этом году Орскому машиностроительному техникуму. В суровые годы войны, 28 октября 1941-го, было основано наше учебное заведение. В трудных условиях приходилось заниматься тогда учащимся, но они упорно овладевали знаниями. В то время в техникуме были две группы обучающихся, сейчас — 45 групп. Есть заочное и вечернее отделения. Широка возможность получить среднее специальное образование.

За прошедшие годы из стен техникума вышло 2500 специалистов. 200 выпускников получат дипломы о его окончании в этом году. На предприятиях Урала, Сибири, Дальнего Востока, Средней Азии трудятся техники-орчане. Многие работают в родном городе — на Южуралмашзаводе, заводе строительных машин и других предприятиях. Среди них наши первые выпускники. На ЮУМЗ трудятся А. Тронько, П. Рейнюк и другие.

Примечательно, что закончившие техникум не останавливаются на этом, а продолжают учебу в вузах, занимаются в аспирантуре.

Многие наши выпускники являются ведущими специалистами предприятий. Главным технологом Южуралмашзавода работает Г. Буров. На заводе строительных машин главным инженером наш бывший выпускник П. Атаманицын, на Орско-Халиловском металлургическом комбинате — начальник чугунолитейного цеха А. Непомнящий.

...Каждый год уезжают на работу по назначению выпускники Орского машиностроительного техникума. Но где бы они ни были, не теряют с нами связи. Достойный вклад вносят молодые специалисты в дело построения материально-технической базы коммунизма. В своих письмах они благодарят преподавателей за знания, которые получили в стенах техникума, за заботу и внимание, которыми были здесь окружены.

«...Много пришлось Вам поработать, чтобы воспитать нас настоящими людьми, — пишет выпускник Юрий Васильев, который служит сейчас в рядах Советской Армии, классному руководителю Л. И. Петрикиной. — Большое Вам спасибо за все...»

И таких примеров немало. С уважением, теплотой отзываются о своих старших товарищах-преподавателях наши выпускники.

Все свои силы, знания отдают делу воспитания и обучения молодежи М. М. Цветаев, Т. Е. Агеева, Е. И. Гажа, А. Х. Басина, Ф. Ф. Маевская, Н. М. Волкова, И. В. Бернштейн, Л. И. Петрикина и многие другие. Большинство преподавателей работает в техникуме 10—15 и более лет.

Многие работники техникума ушли на заслуженный отдых. Это К. Г. Обмоина, А. А. Диброва, А. С. Веселова и другие.

Хочется назвать имена работников технического персонала, которые пользуются авторитетом и уважением в коллективе. Среди них А. А. Спесивцева, Р. Ф. Якунина, А. И. Пузырникова, Р. Д. Садыкова, П. В. Гиткис, Н. И. Лосев и другие товарищи.

Большие задачи ставит перед нами, работниками техникума, партия. В решениях XXIII с'езда КПСС записано, что мы должны улучшить качество подготовки специалистов среднего звена, увеличить количество обучающихся в техникумах. Наш коллектив в дни своего 25-летия с уверенностью заявляет: поставленные задачи будут выполнены.

ЗНАНИЯ—ПРОИЗВОДСТВУ

Мне довелось быть в числе первых учащихся Орского машиностроительного техникума. Занятия в те военные годы проходили в сложных условиях. Сказывалась нехватка учебников, различных пособий. Вместе со мною учились Петр Рейнюк, Николай Шашков, Надя Абдрахимова и другие товарищи.

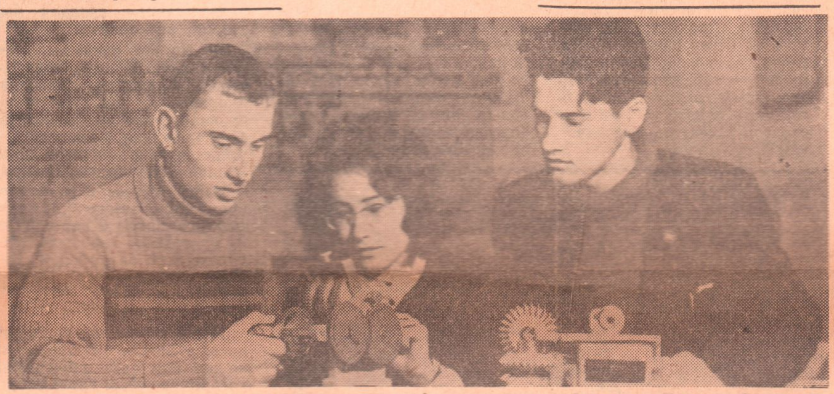
Преодолевая трудности, занимались с нами, передавали свои знания преподаватели — кандидат технических наук А. Н. Ойхер, инженеры И. И. Доброскок, П. П. Балябо, И. Н. Яворский, А. В. Петухов и другие. В июле 1945 года состоялся первый выпуск специалистов.

Сколько изменений произошло в техникуме за 25 лет! Сотни специалистов получили здесь образование, применяют свои знания на деле. Многие стали инженерами.

Хочется поздравить преподавателей, всех выпускников, учащихся с 25-летием родного техникума, пожелать им доброго здоровья, больших творческих успехов в труде и учебе. Пусть знания каждого из нас служат делу построения коммунизма.

А. Тронько,

инженер-механик, заместитель начальника механомонтажного цеха Южуралмашзавода.



На снимке: будущие техники-технологи, учащиеся 3-го курса машиностроительного техникума Сергей Федоров, Татьяна Строева и Валерий Арсланов. Фото И. Нестерова.

БОЛЬШОЙ СОВЕТ РАЗВЕДЧИКОВ НОВОГО

В Доме культуры нефтяников состоялся областной семинар по работе творческих об'единений, первичных организаций научно-технических обществ нефтяной и газовой промышленности. На семинаре присутствовали инженерно-технические работники и экономисты предприятий нефтепереработки и нефтедобычи Оренбуржья. Был заслушан ряд докладов, шел обмен опытом работы.

О задачах первичных организаций НТО в свете решений XXIII с'езда КПСС рассказал в своем выступлении заместитель председателя областного совета НТО тов. Качуров. Докладчик подчеркнул, что в годы пятилетки возрастает роль НТО в решении узловых вопросов совершенствования производства, в деле внедрения высокоэффективных технических новшеств.

Большое внимание на семинаре было уделено организации НТО завода имени Чкалова. Из восьми докладов, сделанных на семинаре, четыре принадлежат работникам завода. Председатель первичной организации НТО главный инженер завода тов. Шевцов подробно рассказал о том, как строит свою работу наше творческое об'единение.

Заводское НТО об'единяет в своих рядах 268 инженерно-технических работников и 169 передовых рабочих — новаторов, рационализаторов. Главным направлением, в котором ведут работу члены НТО, является увеличение выпуска продукции, повышение качества нефтепродуктов до уровня мировых стандартов. Сделано в этом направлении немало.

Из года в год завод значительно увеличивает производство нефтепродуктов за счет реконструкции действующего оборудования без ввода новых производственных мощностей. Большой производственный эффект получает коллектив от внедрения новшеств заводских инженеров, изобретателей. Группой инженеров-изобретателей на заводе впервые в Союзе разработана технология получения специального масла для холодильных машин. Сейчас проходят испытания новые масла для бытовых холодильников, полученные из парафинизированного сырья путем селективной очистки. Получены также образцы битумов, отвечающих повышенным требованиям современного дорожного строительства.

В производство внедрены такие технические новшества, как хромотографы — электронные приборы для определения состава газов по углеводородам, приборы для определения потенциального содержания фракций в нефти, устройство для устранения тяжелых засорений в канализационной водосточной сети и многое другое.

Председатель секции автоматизации тов. Шелудяков поделился опытом работы по внедрению автоматики в контрольно-измерительном хозяйстве завода.

Председатель совета экономического анализа тов. Котова указала на ряд недостатков в работе НТО. Его члены еще недостаточно активно ведут борьбу за сокращение производственных потерь, за выполнение плана по маслам в заданном ассортименте. Слабо работают цеховые бюро экономического анализа. На заводе плохо организована пропаганда экономических знаний.

Нефтяникам завода предстоит решить ряд новых технических проблем. В ближайшее время необходимо подготовиться к приему и переработке нефти Мангышлакского месторождения. Предстоит пустить в эксплуатацию большую и сложную технологическую установку каталитического платформинга. Необходимо реконструировать депарафинизационные и фенольные установки, систему водоснабжения. Перед работниками масляных цехов стоит задача к концу пятилетки добиться увеличения выработки масел на десятки тысяч тонн в год без ввода новых мощностей.

В решение этих важных задач должны внести достойный вклад члены заводского НТО.

К. БЕРЕГОВ,

электрик завода имени Чкалова.

50 ГЕРОИЧЕСКИХ ЛЕТ

ВЛАДИМИР АЛЬТОВ

СКВОЗЬ ОГНЕННЫЕ ВЕРСТЫ

Рассказы о Чапаеве и чапаевцах

ВЫСШАЯ НАГРАДА

В РОМАНЕ «Чапаев» Фурманов рассказывает о нем коротко: «Вихорь — лихой кавалерист, горячий командир конных разведчиков...». Может быть, потому Чапаев и называл Ивана Наумовича Бредихина Вихорем, что был он отчаянным конником, носился как вихрь по Уральской земле.

Однажды глубокой осенней ночью Чапаев поручил Бредихину разведать — не подходят ли к белым свежие силы. Разведчикам удалось установить пути подхода подкреплений, количество войск, названия частей. Но на обратном пути не утерпели, ввязались в бой. Налет был ошеломляющим, но скоро на помощь белогвардейскому отряду подошли основные силы и чапаевцам не без труда удалось оторваться от преследования.

— Влетело нам тогда от Василия Ивановича, — вспоминал Бредихин, — кто вас, говорит, просил с ними связываться. Не подоспей иваново-вознесенцы, перебили бы вас, как котят, поодиночке. Так и не узнали бы о том, за чем вас посылали. А от этого, может, судьба всей дивизии зависит...

Потеребил Чапаев ус, а потом опять в атаку пошел.

— Какие вы, к черту, разведчики, если все время на рожон лезете...

Долго еще бушевал Чапаев. А Вихорь стоял перед ним и... молчал. Видимо, это молчание и смягчило начдива.

— Ну, ладно. За сведения спасибо. Но запомни, Вихорь, грош цена разведчику, который не умеет себя сдерживать.

Скупой на похвалу Чапаев не раз потом отмечал подвиги Вихоря.

Тяжелые бои развернулись за Уфу. Особенную трудность представляло форсирование Белой. Вот тут и раскрылся во всю ширь талант Вихоря-разведчика. В романе «Чапаев» об этом сказано в нескольких строчках: «Вынеслась на берег кавалерия Вихоря». А дальше Фурманов говорит о том, что очень пригодились чапаевцам белогвардейские пароходы, которые удалось захватить разведчикам.

— Василий Иванович поручил нам разведать подходы к реке и попытать счастья — добыть переправочные средства — рыбацкие лодки, плоты, — рассказывал Иван Наумович. — А мы решили подобраться к пароходам. На той стороне реки они стояли. От одного старика, местного жителя, узнали, что, случается, к нашему берегу катер пристает, ихних лазутчиков, значит, высаживает. Устроили мы засаду, сидим, ждем. Слышим, затарахтел мотор катера. Потом, уже вблизи от нашего берега он затих, вода под веслами заплескалась. Когда катер ткнулся носом в берег, мы на него кинулись. И так это неожиданно для беляков было — ни один не пикнул.

Через несколько минут, отобрав самых отчаянных разведчиков, Бредихин пошел на катере к причалам. Там никто и подумать не смог, что на суденышке чапаевцы. Только когда катер увел на буксире один из пароходов, в стане врага переполошились — подняли стрельбу, но было уже поздно.

Чапаев не знал, как благодарить Вихоря. А тот, хоть и старался не выказывать своей радости, видно, был страшно доволен похвалой. Ведь не было для чапаевца выше награды, чем услышать слова благодарности от самого Василия Ивановича.

АЭРОПЛАНЫ ДОЛЖНЫ ЛЕТАТЬ

ВЕСНОЙ 1919 года в Бузулук, где стояли полки чапаевской дивизии, прибыл 27-й разведывательный авиационный отряд. Горючее тогда было на вес золота, и самолеты были доставлены «на колесах». На железнодорожных платформах стояли решетчатые, словно плетенные из прутьев этажерки, «Ньюпоры», а в теплушках жили авиаторы, механики, красноармейцы, обслуживающие отряд.

Слух об этом облетел весь город. Чапаевцы и местные жители, никогда не видевшие самолетов, приходили посмотреть на диковинные машины.

— Когда же будете летать? — спрашивали у летчиков.

Особенно нетерпеливыми были артиллеристы.

— Вам сверху виднее, разведайте, где беляки стоят, а мы их снарядами угостим.

Авиаторы отвечали, что с удовольствием сделали бы это, но нет приказа.

— Но вот однажды, — вспоминает бывший военком отряда Александр Иванович Фридель, — мы получили приказ Фрунзе — выгрузиться в Бузулуке и поступить в распоряжение начдива 25-й Василия Ивановича Чапаева.

Наши бойцы с радостью кинулись скатывать с платформ самолеты и перегонять их на полевой аэродром, оборудованный за городом. Надоело жить в вагонах. Другие воюют, а мы катаемся со станции на станцию.

Разгрузиться-то разгрузились, а летать оказалось не на чем. Цистерны с бензином, которые должны были поступить из Самары следом за нами, застряли где-то в пути.

Как-то к аэродрому прискакали несколько всадников. «Чапаев приехал», — сразу разнеслась весть среди авиаторов.

Вместе с нашим командиром Чапаев осмотрел самолеты, побывал на учебных занятиях. Видно было, что остался доволен. Но под конец Чапаев приказал сегодня же разведать расположение белых войск на рубежах, проходящих по берегам Боровки и Малого Кинеля.

— Как только получим бензин, — попытался было отсрочить выполнение приказа командир, — тут же вылетим.

— Аэропланы должны летать, — строго сказал Чапаев. — На земле от них толку никакого. Они нам в небе нужны. Найдите горючее — и марш!

Что делать?

Тогда кто-то посоветовал — слить бензин из всех баков в один самолет. Так и сделали. И вот уже «Ньюпор» разбежался и взмыл в небо, взяв курс на Пилюгино. Через час смотрим — возвращается наш самолет и, едва перетянув через гору, идет на посадку в нескольких верстах от аэродрома. Оказывается, горючее кончилось. Пришлось запрягать лошадей и тащить аэроплан на буксире до аэродрома.

В тот же день пилот и летчик-наблюдатель (так тогда называли штурманов) докладывали в штабе Чапаеву о результатах разведки.

Долго ломали потом голову — как же быть дальше, сливать ведь больше нечего. И тут выручил Чапаев. К командиру прискакал ординарец Чапаева с запиской. Вначале не поняли в чем дело — начдив спрашивал: не подойдет ли спирт? Но потом в один голос закричали — «конечно, подойдет!»

Стали заправлять моторы винным спиртом.

— Двойная выгода, — шутил Чапаев, — и аэропланы летают и соблазна меньше...

«Ньюпоры» с залитыми спиртом баками летали в разведку, сбрасывали бомбы на скопления белых у моста через Малый Кинель у села Пилюгино, засыпали колчаковские войска агитационными листовками.

Потом наши авиаторы участвовали в бугурусланской, белебеевской и бугульминской операциях, воевали под Уфой.

(Продолжение следует).

(Продолжение. Начало см. в № 210).

К СОРОКАЛЕТНЕМУ ЮБИЛЕЮ

В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ КИРГИЗИЯ ОТМЕЧАЕТ СОРОКАЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ ОБРАЗОВАНИЯ КИРГИЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ И ЕЕ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ. ЗНАМЕНАТЕЛЬНОЙ ДАТЕ ПОСВЯЩЕНА ОТКРЫВШАЯСЯ ВО ФРУНЗЕ РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ВЫСТАВКА ДОСТИЖЕНИЙ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА, РАССКАЗЫВАЮЩАЯ О ВЕЛИКИХ ПРЕОБРАЗОВАНИЯХ, ПРОИСШЕДШИХ ЗА ГОДЫ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ В КРАЕ БЫВШИХ КОЧЕВНИКОВ. ЗА МИНУВШИЕ ЧЕТЫРЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ СОЗДАНО 356 КРУПНЫХ, ОСНАЩЕННЫХ СОВРЕМЕННОЙ ТЕХНИКОЙ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ.

НА СНИМКЕ: В ПАВИЛЬОНЕ МАШИНОСТРОЕНИЯ ПОСЕТИТЕЛИ ЗНАКОМЯТСЯ С ПРОДУКЦИЕЙ ФРУНЗЕНСКОГО ЗАВОДА КОНТРОЛЬНО-ИЗМЕРИТЕЛЬНЫХ ПРИБОРОВ.

Фото В. Лазарева. Фотохроника ТАСС.

Редактор М. П. ЛУКЕРЧЕНКО.

ГПТУ-23
ПРИГЛАШАЕТ
на постоянную работу мастера производственного обучения в группу каменщиков-монтажников и преподавателя специальных дисциплин.
Обращаться: ул. Станиславского, 21.

Комбинат «Южуралникель»
ПРИГЛАШАЕТ НА РАБОТУ
демобилизованных из рядов Советской Армии воинов. Одиночкам комбинат гарантирует место в благоустроенном молодежном общежитии. Желающие могут получить или повысить квалификацию на курсах без отрыва от производства.
На базе комбината работают вечерние школы рабочей молодежи, школа мастеров, вечерний техникум.
Обращаться: пос. Никель, ул. Жданова, 1, отдел кадров.

Управлению механизации «Орскцелинстрой»
ТРЕБУЮТСЯ
опытная секретарь-машинистка (оклад 75 рублей), кочегары для работы в Новоорске. Жилплощадь предоставляется.
Обращаться: г. Орск, пос. Октябрьский, управление механизации.

ГПТУ-7
ТРЕБУЕТСЯ
на постоянную работу шофер на автомашину ГАЗ-51.
Обращаться: пос. Никель, ул. Жданова, 15.

Орскому совету Всероссийского добровольного пожарного общества
ТРЕБУЮТСЯ
техник по производству и шофер на машину ЗИС-355.
Обращаться: ул. Строителей, 40.

Орскому автобусному парку
ТРЕБУЮТСЯ
кочегары паровых котлов, кондукторы. Оплата повременно-премиальная.
Обращаться: ул. Рабоче-Крестьянская, 98, в отдел кадров.

Колхозу «Красное поле»
ТРЕБУЮТСЯ
электротехник, культмассовик, баянист. Оплата по смете.
Жилплощадь предоставляется.
Обращаться: Актюбинская обл., Ленинский район, Краснополянский сельсовет, колхоз «Красное поле».

Театр и кино

ТЕАТР ДРАМЫ ИМЕНИ А. С. ПУШКИНА
Дом культуры треста «Орскпромстрой»
«ТЯЖКОЕ ОБВИНЕНИЕ» Л. Шейнина.
Начало в 7 часов вечера.
Дом культуры металлургов
«ЦЫГАН» Н. Провоторова.
Начало в 8 часов вечера.

Кинотеатр «Мир» — «Петух».
Кинотеатр «Октябрь» — «Альпийская баллада».
Кинотеатр «Восток» — «Ель-королева ужей».
Дом культуры нефтяников — «Приключения учительницы».
Дом культуры машиностроителей — «Голосую за любовь».
Кинотеатр «Пионер» — «Сегодня — новый аттракцион».

Орскому заводу железобетонных конструкций треста «Волготрансстром»
ТРЕБУЮТСЯ
механик по ремонту автомобилей, слесарь-моторист, шоферы на автомашины МАЗ-205, электрослесари, слесари по ремонту технологического оборудования, бетонщики.
Обращаться: пос. Гудрон, завод ЖБК, в отдел кадров.

Южуралмашзаводу
ТРЕБУЮТСЯ
в цех металлоконструкций газорезчики, обрубщики, правильщики, гибщики, строгальщики. Заработок 110—120 рублей.
По этим же специальностям принимаются ученики (не моложе 20 лет). Срок обучения 1—2 месяца.

Орскому гортопсбыту
СРОЧНО ТРЕБУЮТСЯ
на постоянную работу грузчики. Оплата сдельная.
Обращаться: ст. Орск, в районе элеватора.

Орской госплемстанции
ТРЕБУЕТСЯ
зоотехник.
Обращаться: ул. 9 Января, 49, тел. 3-05-07.

Орскому гаражу АТК связи
ТРЕБУЮТСЯ
шоферы, кочегары.
Обращаться: ул. 9 Января, 8.

Наш адрес: г. Орск, ул. Советская, 84
Телефоны:
редактор — 3-04-72, зам. редактора, отдел партийной жизни и фотокорреспондент — 3-04-73, ответственный секретарь — 3-03-60, отделы промышленности и писем — 3-03-45, отдел культуры и быта — 3-03-47, директор издательства — 3-04-67, бухгалтерия — 3-04-61, наборный цех — 3-00-59.

ФВ06660. Орская типография. Заказ № 5656. Тираж 17.276.