

◆ Репортаж

СЛУЧАЙНЫХ УСПЕХОВ НЕТ

Николай Григорьевич взглянул на часы: «Минут через двадцать начнем». Он не ошибся: ровно через двадцать минут по стану «250» № 1 проволочно-штрипсового цеха прошла первая за смену заготовка. Впрочем, об ошибке не могло быть и речи: Николай Григорьевич Кива работает старшим мастером уже более пятнадцати лет, а весь его трудовой стаж в цехе перешагнул за три десятилетия.

...Мы попали на стан, когда только приняла смену третья бригада. Перевалка. Усуетятся механики, из одного конца в другой снуют мостовые краны... Короче говоря, самое напряженное время, в действительности все участки стана.

В нагревательную печь из прокатного цеха № 9 методически поступают заготовки. Пока идет перевалка, они нагреваются. В это же время приводится в порядок штанга выталкивателя. Старший нагревательщик В. Н. Пронин подходит к мастеру, узнает, через сколько минут будет пущен стан. Остается совсем немного времени. Но вот звонит звонок: пора подавать заготовку для прокатки.

В. Н. Пронин уже готов к этому. Заготовка попадает на рольганг. Кажется, все нормально. Вновь звенит звонок. На рольганг подается вторая заготовка, за ней третья, четвертая... Их путь лежит к рабочим клетям, где, собственно, и происходит прокатка. Но перед этим раскаленные докрасна заготовки проходят главный пост.

На этом участке оператор Н. В. Захаров направляет будущую продукцию стана «250» № 1 по трем ниткам. Эта работа сложна и ответственна. Заготовки идут непрерывным потоком, поэтому нужно мгновенно ориентироваться и успевать направить каждую из них в то место, в которое необходимо. Ошибок у Н. В. Захарова не бывает.

...Заготовки проходят рабочие клетки. Вальцовщик А. Г. Габдрахманов измеряет прокатанный металл. Все нормально,

брака нет. Можно отправлять партию штрипсов на охлаждение и резку.

Старший резчик А. Я. Шеметов выправляет охлажденную продукцию, затем подает ее на агрегат резки. Сегодня заказаны штрипсы длиной 6,4 метра. Две секунды, и продукция порезана. Ее можно упаковывать в вагоны и отправлять потребителю.

За смену через стан «250» № 1 проходит около 300—600 тонн заготовки. Когда же работает третья бригада, эта цифра, как правило, увеличивается. Этот коллектив с ноября трудится в счет одиннадцатой пятилетки, а с 18 декабря — в счет нового года. Четыре тысячи тонн — столько сверхплановой продукции будет иметь коллектив бригады до конца 1980 года.

Впрочем, остальные бригады тоже не числятся в отстающих. Коллектив стана «250» № 1 выполнил пятилетнее задание к 29 ноября, а годовое — к 22 декабря.

В чем причина этих успехов? Во-первых, большую роль в победах коллектива играет старший мастер Николай Григорьевич Кива (мы уже упоминали о нем в самом начале репортажа). Почетный металлург страны, ветеран труда ММК, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, Н. Г. Кива передает свой богатый производственный опыт молодежи.

Две бригады стана — первая и четвертая — комсомольско-молодежные коллективы. В третьей тоже немало молодых прокатчиков. Но это ничуть не сказывается на результатах. Сейчас коллектив третьей бригады уверенно лидирует в соцсоревновании. А почему? Да потому, что здесь каждый на своем месте, каждый досконально знает свое дело. В этом вторая причина успеха.

Успех сам по себе не приходит. Его нужно добиваться. Поэтому коллектив третьей бригады стана «250» № 1 уверенно трудился всю десятую пятилетку.

И. КОНОНОВ.

ТАК и подмывает начать этот разговор с одного эпизода. Инструктаж участников предстоящего общественного рейда по проверке работы управления трамвая в зимних условиях был назначен на шестнадцать часов. К указанному времени в редакцию приехали лишь трое из восьми человек. Остальные опаздывали. Как потом выяснилось, причина опоздания крылась в нечеткой работе того самого управления трамвая, ради проверки работы которого и спешили в тот день в редакцию представители цехов комбината. Так, еще до проведения рейда у его участников сложилось определенное (скажем прямо — нелицезное) мнение о работе трамвайщиков. Впрочем, вряд ли это мнение возникло именно в тот день.

Какое место занимает в жизни жителя нашего го-

рода трамвай? Вопрос риторический, но ответить на него все-таки придется. Это основной вид нашего общественного транспорта.

Наше соприкосновение с трамваем начинается с утренней поездки на работу. Час «пик», время, когда все спешит, всем некогда, на остановках — давка, когда за место в трамвае (пусть даже на одной ноге!) идет отчаянная борьба. Картина эта, если и претворена, то в незначительной мере. Результаты рейда подтверждают это. Вот эти данные: в 6 часов 40 минут проходит через площадь Мира трамвай маршрута № 16. сели все; через три минуты подходит четырнадцатый маршрут; осталось уже около сорока человек; столько же не могут сесть в следующий трамвай. Время идет. Часы показывают семь утра. Народу на остановке становится все больше. Подходит трамвай шестнадцатого маршрута, на остановке остается около 50 человек; через две минуты после ухода одиннадцатого маршрута на остановке остаются еще 40 человек; через семь минут не может забрать всех спешащих на работу трамвай четырнадцатого маршрута... Можно продолжать еще и еще. При всем при том, что график движения в эти часы выдерживается, люди не могут уехать на работу. Это печальное перечисление можно продолжать. Но хватит. Такая картина будет продолжаться до 8 часов, а в иные дни и дольше.

ЗДЕСЬ зафиксировано положение дел в час «пик» лишь на одной остановке. Сколько их по городу? Сколько людей спешит в эти часы на работу? И всем надо уехать! Причина столь высокой нагрузки кроется, конечно же, в нехватке трамваев. Подумать только, почти четырехсоттысячное население города обслуживает всего лишь 344 единицы подвижного состава управления трамвая. Причем на линию в часы «пик» выходит не более 260 вагонов. Достаточно ли это? Ответ может быть только один: нет! Но нет пока и возможности расширить вагонный парк управления трамвая.

Значит, вывод напрашивается сам по себе: надо хозяйски эксплуатировать тот подвижной состав, который имеется в наличии. В ОТ тут-то мы и сталкиваемся с одной из проблем. К тому же, с проблемой, надо сказать, живучей: состояние наличного трамвайного парка. Раскладка здесь такова: из общего числа вагонов менее четвертой части — производства Усть-Катавского вагоностроительного завода (это те красавцы с отодвигающимися дверями, светлыми салонами, удобными креслами), остальной вагонный парк составляют вагоны производства Рижского и Ленинградского вагоностроительных заводов, которые резко отличаются от новейших собратьев и по своему эстетическому виду, и по оснащенности оборудованием. Особенно оборудова-

и очень внушительная — 26 754 человеко-дня. Спрашивается: стоит ли овчинка выделки, т. е. стоят ли экономленные киловатт-часы электроэнергия здоровья тысяч людей? А взаимосвязь здесь существует. И притом самая прямая: после работы, вымывшись, рабочие садятся зачастую в трамвайные вагоны ничем не отличающиеся от рефрижераторов. Да и ждать приходится порой немало.

МЫ уже рассказывали в начале статьи об интервалах движения в часы «пик». В это время график выдерживается, ибо трамвайщики везут людей на работу, поэтому на линии наибольшее количество трамваев. Но, учитывая, что когда массы народа едут на работу, другие массы еще стоят у станков, у мареновских печей, у прокатных станков. Им еще надо сдать смену, помыться

и очень внушительная — 26 754 человеко-дня. Спрашивается: стоит ли овчинка выделки, т. е. стоят ли экономленные киловатт-часы электроэнергия здоровья тысяч людей? А взаимосвязь здесь существует. И притом самая прямая: после работы, вымывшись, рабочие садятся зачастую в трамвайные вагоны ничем не отличающиеся от рефрижераторов. Да и ждать приходится порой немало.

СКОЛЬКО тратится времени вступая на остановках! Подобные сетования приходится слышать не раз. И пассажир прав, ибо зачастую он не знает, когда пойдет по расписанию нужный ему трамвай. Да и не откуда узнать, т. к. ни на одной из трамвайных остановок города нет расписания движения, хотя они должны быть. Как это ни парадоксально, но это так. На наш вопрос по этому поводу начальник службы движения управления трамваев В. И. Стафилов только и мог ответить, что да, это упущение, мы же думали об этом... Только думать — мало. Надо делать. Надо идти навстречу пассажиру, помогать ему планировать его выход из дома, будь то в рабочий или выходной день. Кстати, о выходных. В субботние и воскресные дни, когда большинство жителей нашего города отдыхает после трудовой недели, движение трамваев в городе почему-то сокращается, будто жизнь в городе замерла. В эти дни трудно куда-либо уехать быстро. А ТЕПЕРЬ о самой культуре обслуживания. Приятно рассказать об отмеченном участниками рейда водителе трамвая № 189 первого маршрута Л. И. Будаевой. Она объявляет все остановки, предупреждает о закрытии дверей. Она ничего не делает «сверхестественного», выполняет свои прямые обязанности, предусмотренные инструкцией. С таким водителем приятно ехать. Однако далеко не все водители трамваев отличаются такой приверженностью к инструкции, хотя и знают ее. Соблюдать установленные требования — не прихоть. Это должно стать нормой, ибо наряду с коренными магнитогорцами в трамвае едут и гости города, да и далеко не все из магнитогорцев знают одинаково хорошо левобережную и правобережную части города. А в зимнее время это требование справедливо еще и потому, что намерзшие окна в салонах трамваев не позволяют сразу сориентироваться пассажиру, на какой остановке он находится.

Ни к чему иному, как к культуре обслуживания пассажиров трамвайщиками, нельзя отнести и такие явления: трамвай подходит на остановку и ждет, не открывая дверей, пока уйдет вперед стоящий трамвай. Кому-то из пассажиров надо бы на него пересестись, но... приходится ждать следующего. Этот вопрос положительно решен на остановках «Юность», «Профсоюзная», но на остановках «Металлургов», «Береговая», «Четырнадцатый участок» он до сих пор не решен. Много проблем у магнитогорского трамвая. Здесь рассказано далеко не о всех. Но быстрое решение даже тех проблем, что указаны, обернется экономией нашего с вами свободного времени, сохранения здоровья, нервов.

Участники общественного рейда: Г. БРОЧЕНКО, электромонтер ЛПЦ № 6; В. БРИТКО, бригадир на участке основного производства в а КХП; А. СИРОТЮК, секретарь бюро ВЛКСМ обжимного цеха № 3; М. НИКОЛАЕВ, слесарь ЦРМО № 1; В. ФЕДОРОВ, электрогазосварщик ЦРМО № 2; Н. КОРОТЕЦ, машинист локомотивного депо; Н. ДАВЫДОВ, электрогазосварщик П Г П; В. ХАРЛАНОВ,

◆ «РЕЙД ММ»
ТРАМВАЙ: КАК ОН НАС ОБСЛУЖИВАЕТ

ПРЯМАЯ ВЗАИМОСВЯЗЬ

РАБОТА		по 4-бригадному графику		ММК	
11.12.3 1981 ГОДУ НА					
Бригады	1	2	3	4	Кол-во рабочих смен
1	1	2	3	4	1
2	2	3	4	1	2
3	3	4	1	2	3
4	4	1	2	3	4
Месяцы	1	2	3	4	Бригады
Январь	1	2	3	4	1 2 3 4
Февраль	1	2	3	4	1 2 3 4
Март	1	2	3	4	1 2 3 4
Апрель	1	2	3	4	1 2 3 4
Май	1	2	3	4	1 2 3 4
Июнь	1	2	3	4	1 2 3 4
Июль	1	2	3	4	1 2 3 4
Август	1	2	3	4	1 2 3 4