

ПЛОД КОЛЛЕКТИВНОГО ТВОРЧЕСТВА

В нашей газете 11 сентября 1963 года была опубликована информация «Электровоз без машиниста», в которой сообщалось о внедрении схемы дистанционного управления электровозом, который обслуживает роторный вагонопрокидыватель. Авторы этого технического нововведения на комбинате считают возможным расширить тему, внести некоторые дополнения.

Управление электровозом без машиниста по сути дела не новость в технике. На ряде южных заводов такие электровозы существуют. Заслуга авторов применения такого электровоза в коксохимическом производстве в том, что они сказали здесь свое слово. На южных заводах заочно изготовлены такие электровозы. У нас же на комбинате для этой цели использован электровоз морально устаревшей конструкции, который переоборудовали.

К этой работе было привлечено много людей. Во внедрении новшества участвовали работники коксохимического производства Г. Дорогобид, Ф. Гарань, А. Даничев, М. Александрович, А. Базанов. Они разработали технические условия, которым должен отвечать электротолкатель: скорость перемещения, количество обрабатываемых вагонов, регулировка напряжения, подаваемого на троллей толкателя.

И. Васильчиков и В. Кулаков вместе с машинистами определили место размещения пульты управления вагонопрокидывателем, электротолкателем и стрелочным переводом. Место врезки стрелочного перевода было выбрано при участии начальника станции Угольная т. Халезина. Работник коксохимического производства Р. Ахмиев, сотрудник центральной заводской лаборатории автоматизации производства А. Гулянский, работник железнодорожного транспорта т. Булатов разработали три варианта схемы дистанционного управления электротолкателя. Эти варианты были обсуждены всем коллективом, принявшим участие во внедрении технического усовершенствования. Решено было оборудовать электротолкатель по схеме, разработанной инженерами цеха железнодорожного транспорта.

Железнодорожники провели полностью работу по переоборудованию электровозов. Они оборудовали тупик со стрелочным переводом для установки толкателя во время подачи вагонов. Другая группа — работники электроремонтного цеха коксохимического производства (начальник т. Базанов) занималась монтажом троллей электротолкателя, переносом пульта дистанционного управления вагонопрокидывателем в новое помещение, проводкой силовой кабель от 27-й подстанции до вагонопрокидывателя для подачи напряжения на троллей, изготовили и установили конструкцию для монтажа токоприемников электровоза. На этой работе отличились тт. Алешков, Лебедев, Морозов и другие.

Инженеры центральной заводской лаборатории автоматизации производства тт. Добрынин, Флоринский и Гулянский разработали и смонтировали схему дистанционного управления стрелочным переводом и сигнализацией положения стрелочного перевода и электровоза. Разработали возможность управления электротолкателем непосредственно с толкателя, произвели наладку и опробование системы управления толкателем-электровозом.

Таким образом в выполнении этой большой работы, которая позволила высвободить 16 человек на другие нужды производства, принимал участие большой коллектив металлургов. Это лишний раз свидетельствует о том, что большие задачи могут решаться только при сотрудничестве различных служб комбината.

Решение об образовании партийно-государственного контроля было принято на ноябрьском пленуме ЦК КПСС в прошлом году. После Пленума прошло десять месяцев. Сколько добрых дел можно было сделать за это время! Но если вы зайдете в управление ЖДТ и поинтересуетесь делами партийно-государственного контроля железнодорожников, едва ли вы назовете их добрыми. Во-первых, вам не так-то легко будет узнать фамилию председателя группы ПГК железнодорожного транспорта. Не знает его руководитель группы действия цеха эксплуатации т. Вознюк, поимает плечами секретарь партбюро цеха подвижного состава т. Семенов. И только начальник отдела организации труда управления т. Макаров дает такую справку, предварительную заглянув в тайники канцелярского стола.

Этот факт уже настораживает: если в низовых организациях не знают руководителя группы контроля ЖДТ, то о какой слаженности, целенаправленности работы всех контролеров управления можно говорить. Впрочем, руководитель ПГК транспорта платит нижестоящим организациям той же монетой: он их тоже не знает. Парадоксально, но истинно. Когда вникаешь в работу групп, невольно вспоминаешь басню Крылова о шуке, раке и лебеде.

Первым председателем группы партийно-государственного контроля цеха эксплуатации был т. Камелин. В связи с переводом его на другую работу обязанности руководителя исполнял т. Зиновьев, о делах которого секретарь партбюро цеха т. Савков лаконично заметил: «У него ничего не получилось». Вскоре был избран новый председатель — т. Вознюк. Вот что он говорит: «Меня избрали месяц тому назад. Потом я болел (а дело стояло). Сейчас думаем заняться проверкой выполнения приказа директора комбината № 372 о подготовке к зимним условиям работы». Со слов т. Вознюка можно сделать вывод о том, что новое поручение ему по душе и он заверяет, что будет отдавать ему все силы. Пока только заверяет, а группа еще ни разу не собралась.

Железнодорожники любят ссылаться на специфику своего производства, вспоминают о том, что цех разбросан по огромной территории и всех очень трудно, если хотите, даже невозможно, собрать. Но у каждой группы есть свои бюро и предназначены они прежде всего для оперативной работы, их и собрать легче.

Председатель группы ПГК транспорта т. Михайловский с жаром говорит о недостатках в вопросах планирования, говорит, а «воз и ныне там». В развале работы контролеров повинен

Так было. Но так не должно быть

На складе готовой продукции основного механического цеха царит хаос. Многие узлы и детали лежат под открытым небом и никому до них дела нет. Кто за казник, где он — неизвестно.

Продукция лежит в складе тремя ярусами, что является прямым нарушением техники безопасности. Как работники склада ни стараются, проходы загромождены, в складе очень тесно, нет габаритов. Все это можно понять, если учесть, что очень много места занимают полуфабрикаты. Они разместились в складе прямо-таки по-барски.

Начальник склада т. Хлесткин рассказал мне следующее. Лежат на складе электровибраторы для загрузки шихты и транспортер, изготовленные для доменного цеха в 1959 г. В них есть как-то мелкие недостатки, в результате чего уже 4-й год находятся эти машины на складе.

Или еще лучше: раскиснет около цеха рамы для паровозов, изготовленные котельно-ремонтным цехом. Наш цех должен их обработать. Но пошел уже шестой год, а воз... то-бишь, рамы и ны-



не там. Дождется, наверное, начальник цеха т. Леонов, пока все паровозы на комбинате заменят тепловозами и электровозами. Что же, может быть и дождется!

Если завтра сломается шестерня паровой машины ЛМЦ, заменить ее будет нечем. Потому что наварить то обломанные зубья на запасной шестерне в основном наварили, а вот обработку сле-

дать некогда. Недосуг — и все тут! Вот какие порядки у нас в цехе!..

Каждый день проходим мы мимо контейнеров с подшипниками, бывшими в употреблении. Часть из них еще можно пустить в дело. Для этого нужно только отвести их в автобазу № 10 для масляного нагрева. Но начальники участка, видимо, не в силах организовать эту операцию. Откуда, т. Баранов! Не экономите вы государственных денег!

Начальник склада т. Хлесткин, его заместитель т. Пашенко неоднократно обращались к Баранову с просьбой помочь наладить порядок на складе. Но Баранов отвечает так: такой порядок на складе был, есть и будет!

А какой же это порядок, если склад превратился в кладбище полуфабрикатов и готовой продукции! По подсчетам т. Хлесткина поисков (которые занимают около 50 процентов территории склада) хватит цеху лет на пять! По состоянию на июнь месяц остаток полуфабрикатов выражался суммой в 621355 рублей.

Нет ритмичности в выпуске продукции. Иногда месяцами лежат узлы, в которых не хватает одной-двух деталей. Часто приходится приостанавливать работу над узлом или машиной и переходить к срочному заказу. А предыдущая работа потом отодвигается в конец очереди. Много переработанных работ. Все это — лишние государственные рубли и тысячи рублей.

На состоявшемся в прошлом месяце партийном собрании коммунисты цеха обязали начальника участка сварки т. Баранова доложить по 3—4 заказа и исключить их в очередь. В первую очередь те, где недоделок мало. Но Баранов игнорирует решение партсобрания. На все напоминания он отвечает одной своей излюбленной фразой: так было, есть и так будет. Все равно порядок на складе добиться нельзя.

Главным механиком комбината т. Рейзову и руководству основного механического цеха следует навести порядок в цехе.

Ю. КРЮКОВ,
лажурный слесарь ОМЦ.

Контролеры в тупике

Прежде всего т. Михайловский. Но разве можно снимать ответственность с партийного бюро транспорта? Работой партийно-государственного контроля нужно руководить не от случая к случаю, а регулярно и не только руководить, но и помогать.

Товарищ Михайловский говорит, что он много читает литературы о новой работе и не желает превращать, как он выразился, группу в пугало. Да, такая возможность не исключена, если бить по хвостам событий, если только наказывать виновных. Но ведь для ПГК главное, кроме контроля, — предупреждение появления возможных преступлений и проступков. А черновой работы в любом деле не избежать, наказывать тех, кто этого заслуживает, необходимо.

Плохо, когда партийно-государственный контроль идет узким туннелем. Но хуже, когда и к предложениям не прислушиваются. Главный инженер транспорта т. Марфин предложил группе заняться вопросом подготовки к зиме. ПГК прислушаться хотя бы к подсказке и включиться в работу, но все прошло мимо ушей т. Михайловского.

Большую работу по выполнению оргтехмероприятий проделал нынче отдел организации труда ЖДТ. Разработаны и внедрены контактные графики по обслуживанию железнодорожными перевозками новых промышленных объектов: аглофабрики № 4, сероулавливающей установки, цеха изложниц. Электрифицировано пять километров железнодорожных путей, проведена работа по замене паровозов и тепловозов электровозами. Но еще больших успехов можно было бы добиться, если бы на помощь пришел партконтроль. Только из-за мелочей не сдал пока главный толкатель вагонопрокидывателя коксохимического производства. Еще в марте этого года приказом № 1 предлагалось обеспечить работу маневровых локомотивов без составителей, что должно было высвободить для других дел 48 человек. Но мероприятие не выполняется очень медленно.

...А той порой партийно-государственный контроль железнодорожного транспорта в глубоком тупике. И нужно приложить максимум усилий, чтобы вывести его оттуда.

В. ШУРАЕВ.

ИНЦИДЕНТ ИСЧЕРПАН

Общественный отдел кадров решает важные вопросы

Общественный отдел кадров коксохимического производства в своем послужном списке имеет не более пяти заседаний. Основная работа общественниками ведется между заседаниями.

В отдел кадров приходит человек и, как этого требуют определенные каноны, протягивает заявление: хочу работать. В большинстве случаев дело заканчивается благополучно: кто-нибудь из восьми членов общественного отдела побеседует с вновь поступающим, расскажет ему о цехе, о технологии, и человек выйдет на работу.

Но иногда приходится отказывать. Если поступающий — летун, если его трудовая книжка пестрит штампами — коксохимикам такой не нужен. Не раз отдел отказывал прогульщикам, поклонникам сорокаградусной.

Основная задача отдела — бороться с текучестью. Не так-то просто стать специалистом-коксохимиком, особенно таких профессий как газозвизик, аппаратчик, машинист коксовых машин. Внимательно рассматривают общественники каждого поступившего на расчет заявляющего. Удовлетворяются, в основном, просьбы уезжающих в другие места, поступающих учиться, а остальных...

Плотник ремонтно-строительного цеха А. К. Прокопенко

стал испытывать материальные затруднения, подал на расчет. Отдел по кадрам пригласил к себе товарища, побеседовал с ним и принял решение: повысить т. Прокопенкову разряд. Строитель остался в цехе. По этой же причине издумал уволиться слесарь М. Г. Адакий. Когда ему предложили пойти учиться, чтобы повысить разряд, он согласился и до сих пор работает в цехе.

Без сучка и задоринки даже у стюардесс все получается. Кому не известно, что на коксохиме в процессе коксования получают кокс и газ, что не знает, что коксовый газ содержит в себе отравляющие вещества? Знают об этом и слесари цеха улавливания № 1. Знают они также и требования Госкомнадзора в газоопасных местах в защитной аппаратуре. Знают, но не выполняют.

Механик цеха т. Чигвинцев как-то собрал слесарей и объявил им, что на основании приказа начальника производства № 1. Знают они также и требования Госкомнадзора в газоопасных местах в защитной аппаратуре. Знают, но не выполняют.

ник слесарей не дождался, они ушли через другой ход.

«Детские шалости» слесарей, а некоторым из них свыше пятидесяти лет, возмутили административного цеха и вот они в кабинете начальника т. Дубайло. «На курсы ходить не будем!» — категорически заявил т. Серегин. Но ведь без права работать нельзя, а как быть? Либо перевести на другие работы, где нет опасности отравления, понизить разряд, либо учиться. Такая альтернатива не устроила слесарей и по почину т. Серегина девять человек написали заявления об увольнении.

Это обеспокоило общественный отдел. Со всеми пришлось побеседовать, а т. Гришину даже домой сходили. И вот результат: восемь человек из девяти забрали заявления. В истории этой самой незадачной роли вызвался играть коммунист Серегин, заявивший, что ему некогда ходить на занятия. А ведь это нужно не механику, не начальнику цеха. Надо полагать, партийное бюро производства объективно ценит поступок т. Серегина.

Общественный отдел кадров коксохимиков сделал уже первые шаги и, судя по ним, можно сказать, что результаты работы неплохие.

В. МАТВЕЕВ.

Установка непрерывной разливки стали

СВЕРДЛОВСК. На Уральском заводе тяжелого машиностроения завершается проектирование мощной установки непрерывной разливки стали — самой крупной среди подобных установок. Она даст возможность получать заготовки для листового и сортового проката, минуя разливку металла в изложницы и прокатку его на обжимных станах.

Металлургический МЕТАЛЛ

Стр. 2. 22 сентября 1963 года