

Когда наш разговор зашел о коммунисте Егорове, секретарь партбюро третьего листопрокатного цеха сказал: «Побольше бы таких коммунистов, как наш Николай Григорьевич».

В листопрокатный цех № 3 Н. Г. Егоров пришел в 1973 году после окончания прокатного отделения Магнитогорского индустриального техникума. Ему, молодому специалисту-прокатчику, в цехе не смогли сразу предоставить место по специальности и временно предложили поработать на агрегате продольно-поперечной резки № 2 под руководством старшего резчика В. Н. Инжутова, возглавлявшего тогда третью бригаду резчиков. Егорова это не обескуражило, хотя свою трудовую деятельность пришлось начинать с освоения новой для него профессии. Подумав, он согласился. Поначалу Егорову приходилось нелегко, ведь несмотря на то, что теоретическая подготовка у него была хорошая, не хватало порой практических навыков. А освоение оборудования и технологии резки металла он должен был, по сути дела, с нуля. Помогли ему в этом товарищи по работе, опытные кадровые специалисты, старшей. Видели: не чурается молодой специалист «черновой» работы, хоть и с дипломом в кармане. Не занимается, старается до всего дойти сам, а где не получается — не стыдится признаться, что чего-то не знает. Освоил приемы труда Николай быстро, и вскоре его назначили резчиком.

Но заветной мечте так и не пришлось тогда осуществиться, резчиком четвертого разряда Егоров ушел на действительную службу в ряды Советской Армии. По призыву Николая Григорьевича эти годы стали для него хорошей жизнен-

ной школой. Командовал взводом, был комсомольским вожаком роты. А когда вернулся в цех после увольнения в запас, снова неудача — по крайней мере, он так расценил тогда предложение поработать отжи-галщиком в термическом отделении цеха. «Подумал, взвесил все за и против, — говорит Николай Григорьевич, — и решил пойти на встречу цеховой администрации, тем более, что предложение такое мне сделали по производственной необходимости. Значит, на этом участке я был тогда нужнее цеху».

— ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ КОММУНИСТА —

СЛУЖИТ ПРИМЕРОМ

Его путь к профессии вальцовщика оказался длиною в пять лет, и когда Егорова перевели на пятиклетевой стан, опять пришлось начинать все заново, с первой ступени, с должности подручного. «Осваивать прокатку металла толщиной в бумажный лист было непросто, — рассказывает он, — и оборудование на стане сложное, уникальное. Убедился и понял я тогда: чтобы стать настоящим специалистом, нужно не только много, упорно работать, нужно постоянно пополнять свои знания, нужно учиться».

И опять на помощь новичку пришли его товарищи по бригаде. Бывший старший вальцовщик Владимир Иванович Еременко, вальцовщик Николай Никитович Левчук, люди с солидным рабочим стажем и богатым опытом, не скупясь,

делились с Егоровым своими знаниями, помогли ему и советом, и делом.

«Им, моим учителям-наставникам, я во многом обязан тем, что стал профессиональным прокатчиком», — говорит Николай Григорьевич.

Оборудование стана и прокатку металла техник Егоров освоил отлично, попутно овладел несколькими смежными специальностями: стропальщика, оператора, вальцовщика.

— Егоров работает четко, уверенно, у него есть свой рабочий почерк, — так характеризует его на-

чальник прокатного отделения коммунист Б. А. Катаев.

Так же, как когда-то старшие товарищи Николая Григорьевича, накопленные годами опыт и знания передает он пришедшей на стан молодежи. Авторитет его в коллективе второй бригады бесспорен. И когда Егоров подал в цеховую первичную партийную организацию заявление о приеме его в ряды членов КПСС, коммунисты листопрокатного третьего отделения единодушно проголосовали за его кандидатуру.

Вот уже на протяжении многих лет коммунист Егоров возглавляет профсоюзную группу бригады № 2, и, как отзываются о своем профгруппорге сами прокатчики, успешно справляется с общественной работой. Благодаря настойчивости, умению убеждать товарищей Егорову удалось не-

только оживить, сделать более интересной и разнообразной общественную жизнь коллектива бригады, но и повысить активность каждого из ее членов. Сейчас в бригаде практически не возникает такого вопроса, в свое время доставлявшего немало хлопот, как посещаемость сменно-встречных собраний. Люди приходят заранее, стараясь не опоздать, потому что сменно-встречное для них и начало рабочего дня, и информация о всех цеховых делах, и деловой, принципиальный разговор о нуждах и проблемах бригады.

Чаще стали организовывать в бригаде культпоходы в кино и театр, выезды за город для совместного отдыха, активизировалась и работа прокатчиков в добровольной народной дружине.

Профгруппоргом Егоров и мастер К. В. Яковлев не забывают навещать товарища, если он болен, и во многом благодаря их стараниям не гаснет в бригаде интерес к шефской работе. В 10«А» классе средней школы № 4 прокатчики второй бригады — частые гости.

Словом, и как активист, и как производственник коммунист Егоров всегда находится в гуще событий цеха и бригады.

Ко всему сказанному мной о Николае Григорьевиче хотелось бы добавить вот что. В 1982 году, когда Егоров вступил в партию коммунистов, он обратился ко мне с просьбой дать ему рекомендацию. Я согласился. И сейчас, спустя годы, мне не приходится краснеть за него. Коммунист Егоров с честью оправдывает высокое звание члена КПСС, служит примером и в производственных, и в общественных делах.

И. ЧЕЦКИЙ,
ветеран труда комбината.

РАБОТАТЬ, А НЕ ОТБЫВАТЬ

(Окончание.)

Начало на 1-й стр.)

бинья крана № 3 оказалась чья-то взъерошенная голова. Сонные глаза с удивлением смотрели вниз, на неизвестных людей. Это был машинист крана М. Н. Шаробыров. Грубым чужим вмешательством вырванный из объятий сна, он не сориентировался вовремя и «демаскировался», высувшись из кабины без предварительного уточнения обстановки. А вот его коллега с пятого крана вел себя гораздо тоньше. Убедившись, что сигналы ему подавали участники рейда, он тут же, не растерявшись, в качестве вещественного доказательства предъявил тряпку, которой он, якобы, производил технический уход за вверенным ему оборудованием.

Наивный прием, скажет читатель. И ошибется. Машинист действовал, зная, что любое нарушение нужно еще доказать. То, что он в кабине крана где-то внутри задержался — объяснить можно. И почву для такого объяснения он под-

готовил. Это подтвердили и наши беседы с начальником смены Ю. А. Кусмарцевым и мастером термического отделения ЛПЦ № 3 А. В. Зайцевым.

— Никто из моих подчиненных не спит в рабочее время, — категорично заявил Кусмарцев. — Оба машиниста подметали мусор с подкрановых балок. Света не было? Может, им без освещения работать удобнее, — сказал он.

Не выдал своих и Зайцев:

— Зачем вам фамилия машиниста пятого крана? Он же вам показал, что занимался уборкой кабины. Это Шаробыров не сообразил вовремя, хотя тоже был делом занят. Хотите — пойдемте сейчас и проверим: оба работают.

В народе бытует мнение, что старые истины хороши тем, что они проверены жизнью. В том числе и такая: работа потому и называется работой, что надо работать.

В. ПРОХОРОВ,
инженер ЦНИЛ,
В. ИВАНОВА.



Многие годы трудится токарем в первом цехе ремонта металлургического оборудования Владимир Васильевич БУШЕВЦЕВ. Богатый производственный опыт и природная смекалка помогают ему добиваться высоких показателей в выполнении заданий.

Ударник коммунистического труда, неоднократный

победитель внутрицехового социалистического соревнования В. В. Бушевцев является наставником молодежи. За высокопроизводительный труд, большой вклад в воспитание молодежи В. В. Бушевцев награжден орденом Трудового Красного Знамени и орденом «Знак Почета».

Фото Т. Усик.

БРИГАДА — РЫЧАГ ПЯТИЛЕТКИ

В СОЮЗНИКАХ — ПОДРЯД

В январе 1985 года бригада БелАЗистов из автотранспортного цеха была передана в ведение рудника — создали участок горного транспорта. Такая реорганизация всегда дело сложное и хлопотное. А в мае прошлого года бригады водителей, обслуживающие рудник горы Дальней, а вслед за ними — и на Куйбасе, перешли на бригадный подряд.

МНЕНИЕ МЕХАНИКА

— Почему мы решили перейти на эту систему? — сменный механик участка горы Дальней Р. Х. Шайдулин на минуту задумался. — Вопрос сложный. Понимаете, старая система строилась по принципу — каждый отвечает сам за себя. За водителем был закреплен автомобиль, шофер его сам ремонтировал. Все вроде бы правильно. Но вот в бригаде кто-то заболел или ушел в отпуск, а у другого водителя машина сломалась и нет запчастей, стало быть, ремонт затягивался, и простаивали оба автомобиля — и тот, который на ремонте, и тот, на котором некому работать. Неудобно? Конечно. Ведь производство несет потери. Так вот, первое преимущество бригадного подряда в том, что теперь такая ситуация исключена. Вышел из строя один автомобиль — водитель садится на другой, свободный. Время простоев сократилось.

Второе преимущество. Раз машины не закреплены, у всех стали равные ус-

ловия труда. Разговоры сами собой прекратились: мол, этому план легче делать, потому что у него машина новая, а у меня — сплошные простои.

Подумали в бригаде и о том, как лучше организовать текущие ремонты. Их надо проводить не индивидуально, а специальной ремонтной бригадой. А как это осуществить на практике?

— Очень просто, — рассказывает Шайдулин. — Вот вы говорите, что во многих цехах существует проблема технологов и ремонтников, одни делают одно, другие — другое, и у каждой стороны претензий друг к другу хоть отбавляй. У нас такого нет. И вот почему. Раз бригада работает на единый наряд, а у каждого водителя в оплате труда заложено проведение текущих ремонтов в определенном объеме, из числа работающих членов бригады мы выделяем трех человек только для ремонтных работ. Нет, это распределение не постоянное, обычно по желанию самих водителей,

сроком на два-три месяца. Получается свое ремонтное подразделение, которое обеспечивает стабильный выход машин на линию. А зарплату распределяем в зависимости от трудового вклада каждого, по КТУ.

Даже приблизительные подсчеты подтверждают, что новая система намного выгоднее прежней. Раньше каждая машина выходила на линию 10—12 смен, остальное время затрачивалось на ремонт, соотношение между рабочим и ремонтным периодом составляло примерно пятьдесят на пятьдесят процентов. Теперь время простоев автомобилей сократилось в среднем до семи рабочих смен. Выигрыш несомненный.

Кроме того, переход на бригадный подряд дал возможность более быстрыми темпами развивать техническую зону обслуживания участка.

— Вот посмотрите, — Шайдулин не без гордости показывает свое хозяйство. — Стоянку для машин обо-

рудовали в основном силами водителей. Сами бетонировали, сами проводили водопровод. Тесновато, конечно, но мы стойку еще будем расширять, уже щельбы водители завезли. Гараж тоже строим практически сами. Нам на все работы выделили только одного строителя, да еще иногда присылают на помощь рабочих с соседних участков. Так что приходится «крутиться» самим. Поэтому и получается не так быстро, как хотелось бы. Но все же с переходом на новую систему организации труда и это дело ускори-

МНЕНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ

— Как мы оцениваем бригадный подряд? — переспросил водитель бригады № 1 участка г. Дальней В. И. Федоров. — В целом, конечно, система хорошая. И для производства, и для нас, водителей. Выход машин на линию стал более четким, простои сократились. Качество ремонтов повысилось. Но вот есть одна «запята». Мы, когда переходили на эту систему, прикинули, наметили положение о распределении заработной платы. С мая по сентябрь, когда наше положение было, так сказать, самостоятельным, итоги по нему подвели. И получилось, что не только наш труд стал интенсивнее, напряженнее, но и зарплата увеличилась. А потом нашу систему подкорректировали экономисты, уточнили ее, и зарплата снизилась. Резуль-

тат: работаем больше, а получаем меньше.

— Верно, — говорит водитель Т. Сибатуллин, — для производства эффект есть, а для нас — не очень. Раньше, когда мы работали на сдельщине, я сдавал, например, 15 пудовых листов. А теперь сдаю 16—17 листов. А зарплата если и не уменьшилась, то и не выросла. Мы в бригаде часто обсуждаем этот вопрос, почему так получилось. И пришли к выводу, что снизились расценки.

— В системе есть недостатки, — говорит водитель А. П. Василенко. — Хотя бы потому, что не все в ней водителям ясно. А от этого сомнения разные возникают, многие водители не уверены, нужно ли вообще было переходить на бригадный подряд.

— Ну, это неправильно, — возражает бригадир второй бригады Б. П. Лавренов. — Нельзя из-за отдельных просчетов ставить под сомнение хорошее дело. Совершенствовать систему надо — тут я согласен. А если с другой стороны на дело взглянуть, то ведь есть и плюсы. Ваша зарплата стабилизировалась. Раньше как было, вспоминаете: один месяц густо, другой — пусто, сплошной тариф. Сейчас такого нет. И потом, ведь действительно условия работы у всех стали равными. Дисциплина труда улучшилась, а это плюс несомненный. И заинтересованность повысилась, и критичность к оцен-

ке своего труда, принципиальность. Разве это можно перечеркнуть? Это и есть — человеческий фактор. И еще что хочу сказать. Вы, товарищ корреспондент, когда будете про нас писать, обязательно отметьте, что бригадный подряд у нас прижился во многом благодаря нашему механику Раису Хамидуловичу Шайдулину. Он нас сумел убедить, доказать, что бригадный подряд будет на пользу делу.

Говорили водители и о том, что прогульщиков в их коллективе стало меньше, что сами они теперь больше заботятся об условиях своего труда. Рассказали, как убедил их механик съездить к соседям, на рудник Южный, посмотреть работу, как там поставлены дела у водителей. Съездили, посмотрели, и не без пользы для себя: понравились приспособления для подъема цилиндрического подвеса. Собрали такой же у себя на участке, и это помогло облегчить операцию, которую раньше выполняли вручную, с помощью канатов.

— Да таких примеров можно много привести, — говоритצועвевой второй бригады Ю. Н. Разживин. — Конечно, по новой системе работать лучше и интереснее. Но вопрос о зарплате все равно остается пока открытым.

МНЕНИЕ ЭКОНОМИСТА

— Экономический эффект от внедрения бригадного подряда, безусловно, есть,