

Магнитогорский МЕТАЛЛ

Орган парткома, профкома, комитета ВЛКСМ и управления Магнитогорского дважды ордена Ленина, ордена Октябрьской Революции и ордена Трудового Красного Знамени металлургического комбината имени В. И. Ленина

№ 24 (7534)
Газета выходит с 5 мая 1935 года

ЧЕТВЕРГ, 26 февраля 1987 года
Цена 2 коп.

ПИСЬМО РАБОЧЕГО НА ВАЖНУЮ ТЕМУ

Когда весна на пороге

О работе станции Западная железнодорожного транспорта комбината, о снегоборьбе на ее территории и в январе, и в начале февраля писали газеты «Магнитогорский рабочий» и «Магнитогорский металл». Но сейчас, когда погода как будто установилась, хочется разобраться во всем, что было запланировано и сделано, в успехах и просчетах снегоборьбы.

Станция Западная обслуживает три мартеновских цеха сырьем. За сутки на ней обрабатывается более 900 вагонов. Невысокий уровень путевого развития не всегда позволяет станции работать ритмично. Небольшая неисправность электрической централизации, любая аварийная ситуация — и станция дает сбой. Много здесь маневровой работы.

Для того, чтобы создать хотя бы относительно нормальные условия, в последнее время на станции выполнено несколько технических мероприятий. Уложен дополнительный путь — перегон по направлению третьего мартеновского цеха, удлинен 14-й путь, построен новый парк в южной горловине станции, введена в эксплуатацию установка осушки воздуха, проведена реконструкция электрической централизации стрелок и сигналов и т. п.

Приказом директора комбината за станцией Западная закреплена снегоуборочная техника. Это снегоуборочная машина, шетка «Ветерок» и шетка на базе электровоза. Закреплены и цеховые коллективы, которые во время обильных снегопадов и метелей должны направлять в помощь работникам станции определенное количество людей. Централизованные стрелки оборудованы системой пневмоочистки, назначение которой обеспечивать очистку стрелок в первые два-три часа с начала снегопада, пока ведется организация техники и людских ресурсов на снегоборьбу. Есть также возможность обдувать стрелки воздухом вручную, при помощи шланга.

Как работала в экстремальных условиях техника? В основном, редко: боялись поломки. Дело в том, что железнодорожные пути станции Западная буквально засыпаны металлоломом разного размера, мусором. Несмотря на то, что осенью металлолом и мусор убрали и вручную, и с применением техники, стационарные пути снова завалены. Произошло это из-за небрежности копровиков обоих цехов, из-за неаккуратной погрузки ими металлолома в муровые составы и на «вертушки». Сколько об этом говорилось, но порядка так и не наведено. Из вагонов с металлоломом постоянно сыплются и мусор, и металлический лом, засоряя железнодорожное полотно, мешая движению и работе техники во время снегоборьбы.

Щетки работали, главным образом, на очистке перегонов и железнодорожных путей. Стрелочные переводы очищали с помощью «Ветерка». Много труда вложили мои коллеги из службы СЦБ, чтобы система пневмоочистки работала нормально. Электроклапаны часто замерзали, и приходилось отдельные из них отогревать пальной лампой.

Причина такой «механизации» в том, что с наступлением холодов из кислородно-компрессорного цеха мы стали получать нагретый, даже горячий воздух, который установка была не в состоянии осушить. Попадал в электроклапаны воздух температурой выше 20 градусов, что приводило к образованию наледи. Пришлось устанавливать вентилятор над теплообменни-

ком, просить смежников по возможности охлаждать воздух. После принятых в экстренном порядке мер положение нормализовалось. Но ведь об этом можно было позаботиться раньше. Сейчас мы ждем новую трассу от магистрального воздухопровода и надеемся, что полученный из нее воздух будет сухим.

Работу пневмоочистки осложнила также нехватка вентилей для перекрытия воздуха. Приведу пример. На 71-й и 81-й стрелках были разбиты электроклапаны, и для восстановления работ было необходимо перекрыть воздух к этим стрелкам. Но из-за того, что отсутствовали два вентилей на двух конкретных стрелках, пришлось на время ремонта перекрыть воздух полностью. В итоге не обдувались еще 90 исправных стрелок. Вот цена, казалось бы, простой непредусмотрительности.

Были во время снегопадов и сильные морозы сходы муровых составов, аварии. За два месяца — декабрь и январь — на станции Западная по этой причине были разбиты 12 централизованных стрелок, шесть трансформаторных ящиков, три снегофора, четыре электропневматических клапана. Список этот можно было продолжить. Но кому предъявить этот счет? Пришлось закрывать отдельные участки станции, а значит на них прекращалось движение поездов на два — десять часов.

Ежедневно на станции работали посланцы разных цехов. В отдельные дни их численность достигала ста человек. Люди старались, но отдача от их усилий могла быть намного больше, если бы не слабая организация труда. В разговорах людей я не раз слышал такие замечания: вручную чистить снег надо там, где не пройдет техника, а технику надо применять больше, так, как это делали, например, на очистке 11-го и 14-го путей — снег вручную наваливали на пути, а потом снегоуборочная машина его убирала. Конечно, из-за интенсивности движения поездов по всей станции этого делать нельзя, но искать, как ускорить и облегчить уборку снега мы просто обязаны. К сожалению, руководители станции Западная, в частности начальник района А. В. Стяжкин и мастер околотка А. Я. Писарев, больше препирались друг с другом, так и не сумев разделить между собой обязанности по организации работ.

Круглосуточно работали на станции мои коллеги из службы СЦБ во главе со старшим электромехаником А. К. Ярошевичем. И я не слышал недовольства простых тружеников ни из-за вынужденной работы по двенадцать часов, ни на отсутствие выходных дней. Все понимали: так нужно. Хорошо работали посланцы производственного отдела управления ЖДТ во главе с Б. А. Моллером, электроремонтного цеха, прокатного цеха № 9.

Февраль на исходе. Но наша уральская зима еще не закончилась. Бураны и снегопады возможны и в марте. Да и не последняя это зима. Важно, чтобы уроки каждой из них, в том числе и нынешней, не только запомнились, но и научили, как надо действовать.

М. ГАТТАРОВ,
бригадир электромонтеров СЦБ ЖДТ, наш общественный корреспондент.

Доброй славой в коллективе проволочно-штрипсового цеха пользуется оператор стана 250 № 2 Алексей Лаврентьевич Кравченко. Труд его отмечен правительственными наградами, а доверие коммунистов выразилось в том, что его избрали партгрупоргом.

Фото Н. Нестеренко.



ВЕСТИ ИЗ ЦЕХОВ

Заказы — в срок

Немало ответственных заказов выполнил в феврале коллектив цеха металлоконструкций. Один из них — детали для ремонта каупера 22-бис. Другой большой и трудоемкий заказ — управление главного механика. Формы, которые изготавливали у нас в феврале и над которыми будем работать и в марте, необходимы при строительстве будущего дома для домостроительных форм уже отправлена заказчику.

Сейчас у нас полным ходом идет подготовка к капитальному ремонту второго разряда доменной печи № 5, к ремонту второй мартеновской печи. На 120—130 процентов выполнены сменные задания котельщики М. Н. Пензин, А. С. Черных, В. Ю. Семенов, А. Л. Фадеев, А. К.

Салаватов, разметчик Е. Е. Муравьева. Отлично трудятся электросварщики И. Н. Затеев, В. В. Переродин, В. А. Надеев, С. А. Иванов.

В. МЕШКОВ,
и. о. начальника цеха
металлоконструкций.

С опережением графика

Коллектив девятой агрегата работает в паре с десятой доменной печью. Под руководством старшего мастера блока этих печей Михаила Петровича Ложкина здесь добиваются стабильно высоких результатов. К примеру, КИНО здесь самый низкий в цехе, расход кокса на тонну чугуна тоже. Особое внимание доменщики уделяют низкой зашлакованности чугуна.

Похоже, что ушли в прошлое те времена, когда мартеновцы жаловались на них за то, что в чугуновозных

ковшах сверху была толстая корка шлака. На блоке девятой и десятой печей на всех четырех дворах имеются канавы для спуска шлака.

И еще один существенный момент. Экономичной работе агрегатов во многом способствует организация здесь специализированной бригады, которая отвечает за своевременный ремонт желобов и горновых канав. Руководит бригадой опытный старший горновой член партбюро Александр Григорьевич Воронцов. Создание нового производственного подразделения позволило увеличить стойкость канав, а это ведет к уменьшению расхода глины, песка, всех заправочных материалов, а также улучшает график выпуска чугуна.

Г. АВРАХОВ,
начальник
БОТЗ до-
менного цеха.

ГОСПРИЕМКА В ЦЕХЕ — ПЕРВЫЙ ОПЫТ

В седьмом листопрокатном цехе производится очень нужная народному хозяйству продукция — гнутые профили. С приходом представителей государственной приемки требования к качеству профилей возросли. Не скрою, поначалу это многим не понравилось. Рассуждали так: мол, раз продукция нарасхват, то над качеством особенно «убиваться» не стоит. На некоторые технологические упущения смотрели сквозь пальцы. А на претензии государственных контролеров в первые дни не очень-то обращали внимания.

КОНТРОЛЬ, НУЖНЫЙ ВСЕМ

Работать в такой обстановке было нелегко. Представители госприемки решили досконально изучить технологические процессы, выявить узкие места производства, обнаружить «глубинные» причины нарушений и создать надежные предпосылки для улучшения качества продукции. Такой анализ мы сделали. Цех знаем хорошо. Например, старший представитель государственной приемки Рудольф Иванович Кириллов — бывший мастер, ветеран. Я до этого работал оператором стана № 1—4. Многие беды мы знаем по собственному опыту. Так что начинать нам пришлось не с нуля. Важно было, чтобы прокатчики увидели в нас союзников, в основе нашего контроля должна лежать действенная помощь. И доказывать это мы должны ежедневно, ежечасно. А поводов — хоть отбавляй. Круг вопросов обширный: это и совершенствование технологии, и улучшение организации труда, и качество ремонтов оборудования, да и человеческий фактор нельзя забывать.

Сегодня можно подвести некоторые итоги. Самые первые, самые что ни на есть предварительные. Например, на стане № 1—4 улучшили калибровку, на стане № 2—8 удалось изжить серьезный порок — закусывание передних концов, а это не просто, поскольку тут продукция профилируется поштучно. К слову, в перспективе здесь планируется изменить технологическую цепочку — перед чистовыми клетями врезать летучие ножницы, это позволит поднимать производительность стана и повысить качество проката. Даже эти первые шаги убедили прокатчиков, что в лице представителей госприемки они имеют единомышленников. Мы не какие-то «надзиратели», а заинтересованные специалисты. И холонок отчуждения отступает. Постепенно технологи стали осознавать, что работать сегодня по старинке нельзя, надо ломать сложившуюся психологию: план — любой ценой. К нам стали обращаться за советом, за помощью. Скажем, старший вальцовщик Рафаил Хайретдинович Файзуллин

сообщил нам о том, что на одном из уголков пошла «волна». Решение принято коллективно: добавили четвертую клеть — и дефект исчез. Хочется подчеркнуть, что больших затрат здесь не было, на изготовление клетки ушло не так уж много рабочего времени. Зато выигрыш налицо: при ремонте этих калибровок уменьшается снятие верхнего слоя, и они дольше не изнашиваются, да и вальцовщикам лучше настраиваться. Это значит, что люди уже меньше нервничают. А доброе настроение — это половина успеха.

Многое зависит от того, как реагируют на замечания госприемки командиры производства. Я уже говорил, что в коллективе сложилась своеобразная традиция: задание выполнить во что бы то ни стало, а качество — какое уж получится, заказчик возьмет любую продукцию да еще спасибо скажет. Бывший начальник цеха Василий Николаевич Кочубеев сразу же взял твердый курс: главное теперь — безупречное качество профилей! Но нелегко перестраиваться, трудно ломать привычки.

Мы делаем упор на оперативность. Чтобы любое замечание тотчас же реализовывалось. Чтобы разрыв между словом и делом был минимальным. Не всегда это получается. Но тут, видимо, всем нам надо набраться терпения, строить свою работу по принципу: мы делаем одно дело. Личные эмоции — в сторону. Ведь порою мы больше нервим и времени тратим на «выяснение отношений», чем на устранение какого-то дефекта.

(Окончание на 2-й стр.)