

## ПОЧЕМУ НА ТРАНСПОРТЕ УВЕЛИЧИВАЮТСЯ КРУШЕНИЯ

Количество крушений и аварий на внутризаводском транспорте позорно растет.

Причины крушений — нарушение новых „Правил технической эксплуатации“ и отсутствие развернутой самокритики.

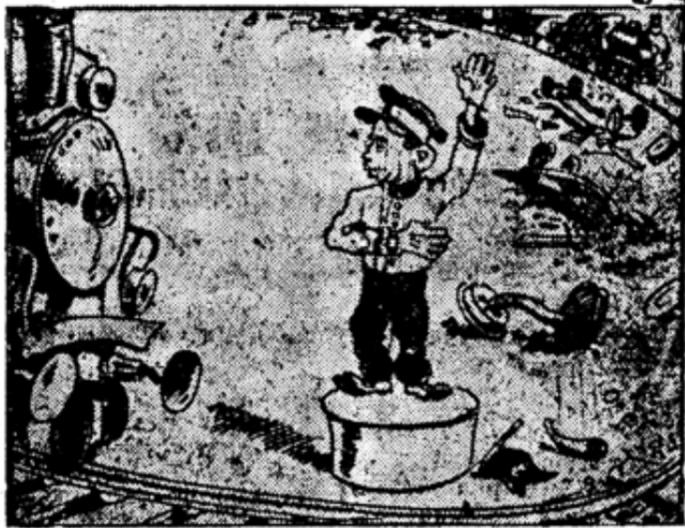
Вот конкретные примеры. 15 октября машинист мотовоза Антонов проехал красный диск и на пересечении широкой колеи столкнулся с идущим паровозом. Крушение. Убыток 27928 руб. Машинист паровоза Павлушкин увеличил норму в два раза, но не учел нужное ему количество тормозов согласно „Правил технической эксплуатации“. В результате сдержал поезд он не смог, въехал в туннель и повредил части подвижного состава.

В большой степени плохой работе способствуют командиры управления транспорта, начиная от начальника Метельского и кончая начальниками станций. Инструкции движения

поездов и сигнализации до этого времени на транспорте нет. По новым „Правил технической эксплуатации“ стрелки должны иметь нумерацию: со стороны четного направления поездов — четные номера, а со стороны нечетного — нечетные номера. Кроме этого, зеленые стекла стрелочных указателей и зеленые флажки должны быть заменены желтыми, однако на этот счет ничего не сделано и делать не думают.

Не мало на транспорте недоразговоров о том, что, якобы, в условиях внутризаводского транспорта нельзя применять новые „Правила“ и что у нас, якобы, не хватает квалифицированных работников. Такие построения дезорганизуют работу. Надо разбить такое мнение и по-большевистски взяться за проведение в жизнь наркомовских „Правил“.

Березуцкий.



На старых позициях...

Рис Шабанова

## ДО СИХ ПОР— ПО СТАРЫМ ПРАВИЛАМ

На внутризаводском транспорте изучение новых „Правил технической эксплуатации“ дорог организовано плохо.

Среди части командиров за последнее время чувствуется некоторая самоуспокоенность.

„Правила“ не проработаны. Машинисты паровозов Коновалов и Авакумов заявляют:

— Мы работаем по старинке, по старым правилам, а новых еще и не знаем. Хотя сейчас 1600 экземпляров „Правил технической эксплуатации“ имеется, но их почему-то нам не дают.

Правда, часть составителей, сцепщиков, стрелочников и дежурных по станции получили „Правила“, но зато на многих станциях перестали работать кружки.

Не так давно стахановец-

составитель тов. Кулешов отправился с поездом от станции Гранитная до станции Сортировочная. Тормозная площадка, вопреки правилам, была поставлена второй от хвостового вагона.

Таких, как Кулешов, на транспорте не мало. Большинство железнодорожников не знает новых „Правил“ и все это потому, что командиры транспорта не сочли нужным заниматься с транспортниками.

Надо немедленно возобновить работу кружков, разъяснить рабочим, что „Правила технической эксплуатации“ определяют систему организации движения поездов, требуют дисциплины, четкости и организованности в работе.

Петровский.

## Краны без сигнализации

Краны заготовочного цеха без сигнализации. Часто из-за этого бывают несчастные случаи.

Необходимо срочно обратиться на это внимание начальнику цеха и инспектору завода по технике безопасности. Данченко.

## Дайте обтирочный материал

До сих пор в обжимном цехе крановщикам приходится носить из дома различные тряпки для протирки механизмов.

Мы просим начальника обжимного цеха т. Голубицкого снабдить нас обтирочным материалом.

Р.

## Бригада требует спецодежду

В химзаводе работает одна бригада чернорабочих, которой приходится выполнять грязные работы, например, переносить смолу, бензол, кислоту и т. д. По колдоговору этой бригаде следует выдавать спецодежду и по 400 граммов мыла в месяц. Но этого у нас нет.

Мы несколько раз обращались по этому вопросу к начальнику химзавода тов. Эрносу.

Мы просим, наконец, инспекцию охраны труда заставить наших руководителей обеспечить нас спецодеждой.

Семенов Е. Р.

## Аварийщики

Слесарь 4-й бригады заготовочного цеха Лазейный вывел из строя кран „Шенк“ № 2 на два дня. Администрация цеха не реагировала.

По халатности крановщика этой бригады тов. Пьянкова во время перевозки упал блямб и ушиб работницу. На этот случай администрация также не реагировала.

Данченко.

## Хулиганы в цехе

Я работаю на кране в кузнечном цехе с января 1936 г. Окончила ФЗУ и работаю неплохо. Но вот вместо помощи кузнецы тт. Найденев и Вакуленко пошли на путь издевательства над молодой работницей. Не проходит ни одного дня, чтобы они не обругали меня отборными словами и не нанесли публичного оскорбления.

Я подала заявление в РКБ т. Карапану, но он, покровительствуя хулиганам, не принял мер.

Иванова,

комсомолка кузнечного цеха.

## С ПАРТИЙНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ДОМЕНЩИКОВ

## Резко снизить потери!

23 октября на партийно-технической конференции доменщиков начальник цеха тов. Боробов сделал доклад о реализации приказа наркомата тов. Орджоникидзе об уменьшении производственных потерь и улучшении качества чугуна.

Доменщики имеют на миллионы рублей потерь. В частности, по коксу потери составляют 5232000 рублей в год. Это прежде всего объясняется тем, что в коксе много мусора, процент которого доходит до 15 в то время, как на Юге процент отходов кокса составляет не больше трех. Барабан и крепость нашего кокса плохие. Сами грызли в доменном цехе работают отвратительно и вместе с мусором пропадает доброкачественный кокс.

Большие потери имеются по скрапу, закозлению ковшей и в канавах. Чугунные ковши вместо того, чтобы работать 40—50 дней, работают 10 дней.

Так же много имеется потерь на разливных машинах.

Выступавшие в прениях товарищи вносили ценные предложения и указывали на недостатки в работе цеха.

Тов. Михалевич, зам. начальника, сказал, что домен-

ный цех имеет около 9 промнекондиционного чугуна, хотя можно довести некондицию до нуля. В цехе имеются большие простои из-за механизмов. Шихтовка делается неважно.

Тов. Злобин, слесарь, высказал, что для того, чтобы найти гайку или болт определенного размера и диаметра надо затратить много времени в цехе нет в достаточном количестве инструментов, и механиков это не беспокоит.

Тов. Хусид, электрик цеха заявил, что в цехе еще нет борыбыза экономии электроэнергии.

Тов. Клишевич, главный инженер завода, отметил, что цех в целом имеет еще большие простои. Механики не стоят на той высоте, которая от них требуется для того, чтобы уменьшить потери по цеху. Надо также уделить больше внимание качеству нашего чугуна, ибо на каждой тонне недоброкачественного чугуна мы теряем 20 рублей.

На конференции доменщики были приняты ряд конкретных мероприятий.

Перед доменщиками сейчас стоит задача — по-большевистски взяться за выполнение решений партийно-технической конференции.

В. Володин.

## Трибуна стахановца металлургии

## ЖЕЛЕЗНЫЕ ФУРМЫ С МЕДНЫМИ РЫЛАМИ

На большинстве металлургических заводов почему-то считают, что фурмы для доменных печей должны быть обязательно медными. Иначе фурмы, как будто, не могут быть стойкими.

Четыре года тому назад я заявил патент на комбинированную фурму — железную с медной головкой. Теперь мы не делаем ни одной фурмы целиком из меди, а все — комбинированные.

Обычно из стандартного листа меди весом 112 кг выходили 2 фурмы. На изготовление фурмы уходило 6,5 часов. Обходился работа, кроме стоимости меди, в 15 р. 34 коп.

Комбинированную фурму мы изготовляем за 2,5 часа. Стоимость работы 5 р. 80 коп. Из одного листа меди получаем 10 фурм. Частая экономия от уменьшения расхода меди составляет в год только по нашему заводу 38 тыс. руб.

Как изготавливается комбинированная фурма? Котельный цех готовит заранее по плану железную паргу. Внутри парги вставляется опорное кольцо с отверстиями для болтов и железный кувшин. На штампе изготавливается медная головка (рыло), имеющая вид закрытого с одной стороны цилиндра, высотой в 100 мм и диаметром в 270 мм.

На дне этого цилиндра пробивается штампом дыра диаметром 150 мм. Наружная кромка цилиндра приваривается к парге автогенным или на горне. Край отверстия на дне цилиндра заглубляется внутрь и припаиваются к кувшину, так что внутренний диаметр медного рыла имеет 180 мм.

На изготовление каждой обходилось 4 руб. Для удешевления фурмы для ускорения процесса изготовления головки мы использовали стойкий штамп, состоящий из чугуна, матрицы и железного вкладыша (Пуансона). Для пробивки отверстия на дне медного цилиндра применяли второй маленький штамп.

Помимо экономии меди, мы имеем еще большой производственный эффект. Теперь уже нет такого дождения, чтобы доменный цех не дался в фурмах. В мастерской стойкий вапак фурм (до 80 штук).

О стойкости комбинированных фурм можно говорить много. Я не исчисляю таким фактом. В декабре 1935 года нач. доменного цеха тов. Петров, желая застраховаться от возможных неприятностей, потребовал давать ему фурмы, изготовленные целиком из меди. За доуправление пошло ему навстречу Дობблди 7 тонн меди. Через 2 месяца доменный цех уже не имел меди, ни фурм. Все прогорело.

Средняя стойкость комбинированной железной фурмы с медным рылом — 25 дней, а при хороших условиях — около 1,5 месяцев. Тонн 7 тонн меди хватает уже не на два месяца, а больше, чем на год.

Процесс изготовления фурм очень прост. Каждый завод может их изготавливать их у себя в медной мастерской.

Н. Д. Ельцов

мастер завода имени Ворошилова. Межзаводские переключки газет. За индустриализацию. Техника.

От редакции: Редакция не может выказатьсь по этому поводу. Гору, Раичова, Шудгина, Ребова, Михалевича и Клишевич