

Чтоб колеса стучали

СМОТР творческих сил

Железнодорожный транспорт призван сыграть не последнюю роль в выполнении комбинатом производственного задания шестого года семилетки. Подведение итогов минувшего года не обрадовало транспортников. Дело в том, что нами, с помощью цехов комбината, был допущен перепростой вагонов парка МПС на 1,3 часа. Кроме того, к концу года из-за отсутствия необходимого количества вагонов и должной борьбы за снижение их простоев часть проката была не отправлена потребителю.

Не радуют первые итоги и текущего года. В феврале уже имеем более 250 тысяч вагоно-часов перепростоя. Каковы же причины появления таких внушительных цифр? Главными из них являются следующие.

Железнодорожный транспорт — не последняя спица в колеснице.

РАЗМЫШЛЕНИЯ, ПРЕДЛОЖЕНИЯ, СОВЕТЫ, КРИТИКА.

ОДИН ИДЕТ..., ТРИ СТОЯТ

В настоящее время нас не удовлетворяют существующие тяговые подстанции. Да и могут ли они удовлетворять, если не пройдет такой смены, чтобы не было неоднократного отключения напряжения? Зачастую можно наблюдать такую картину: один поезд идет, а несколько стоят и ждут, так как при одновременном движении получится перегруз и напряжение на подстанции автоматически отключится. Из-за слабой мощности тяговых подстанций невозможно пустить поезда одновременно на перегон со станции Входной на ст. Магнитогорск и со ст. Сортировочной на ст. Входную, со ст. Ежовка на ст. Рис и со ст. Флюсовую на ст. Пересечение. Можно ли в такой обстановке достичь хорошего оборота вагонов? Нет, конечно.

Внутризаводские перевозки непрерывно растут, да и потребляемая электровозами мощность не стоит на месте. И только мощность тяговых подстанций остается прежней. Диспропорция не из желательных.

ПО ПОЧИНУ... ПРЕДКОВ

Большая часть вагонов парка МПС с углем идет под выгрузку в адрес КХП. От того, как быстро коксохимика разгрузят их, зависит и простой и обеспечение прокатных цехов вагонами под погрузку. Однако, коксохимика не спешат. Часто вагонопрокидыватели простаивают то по технической неисправности, то из-за несвоевременной подготовки фронта выгрузки. Особенно велики были простои вагонопрокидывателей в конце января и в начале февраля, когда угольные маршруты сутками стояли на ст. Магнитогорск, а то и на всех станциях ЮУЖД.

В зарубежной и отечественной практике уже давно существуют способы механизированной очистки вагонов и закрытия люков. Можно не сомневаться, что желез-

нодорожники читают технические журналы и информационные бюллетени, что они знают, как ведут очистные работы вагонов на Кузнецком комбинате. Читают и знают, но при очистке все еще на вооружении стоят такие «высокопроизводительные» орудия труда, как лом, лопата и метла. Нужно отказаться от прадедовских методов и смелее внедрить новое. Это даст возможность железнодорожникам высвободить для других работ целую армию грузчиков, резко сократить простой вагонов парка МПС.

Такие явления — не редкость. Они не могут не вызывать тревоги. Давайте, товарищи работники цехов комбината, договоримся: вначале заглядывать в святцы и только после этого ударять в колокола. Так будет лучше для всех, кто пользуется услугами транспорта.

ВАГОНПОТОКУ—НОВОЕ РУСЛО

Очень лимитирует транспортников путевое развитие. Возьмите, к примеру, станцию Доменную. Эта станция предназначена для пропуска агломерационных соста-

ХОТЯ И РУКОЙ ПОДАТЬ

От фасоннолитейного до чугунолитейного рукой подать. Как тот, так и другой цехи снабжаются песком с аварийного склада. Разница заключается только в том, что в фасоннолитейный песок привозят в автомашинах, а их соседям — в думпкарах. Пока вагоны придут адресату, много воды утечет, а много ли времени нужно песку, чтобы он смерзся, тем более в сильные морозы? Сколько ручного труда расходуется на выгрузку песка, ведь в чугунолитейном в распоряжении лом да лопата.

Еще два года тому назад я поднимал этот вопрос и мне ответили, что это дело недалекого будущего. «ведутся работы», «имеется в виду» и т. д. В общем, вопрос остается открытым, а песок упорно не хотит возить автотранспортом. Почему? Трудно сказать.

В любую погоду — в дождь, метель, морозы, жару и слякоть, днем и ночью непрерывно несет трудовую вахту многотысячная армия железнодорожников. Но даже самые опытные специалисты порою теряются в догадках, решая нелегкую задачу, как выйти из создавшегося положения, чтобы и цехи не страдали и вагоны не стояли.

Железнодорожный транспорт не последнюю скрипку играет в работе комбината. И для того, чтобы транспортное обслуживание было нормальным, необходимо устранить имеющиеся недостатки.

Г. СИДОРЕНКО,
поездной диспетчер ЖДТ.

ЭЛЕКТРОВОЗ-ЛЕБЕДКА. СМЕШНО? — ОБИДНО

Цех эксплуатации перевозит составы мощными современными электровозами. Приятно смотреть на красавцы-локомотивы, когда они стремительно увлекают за собой десятки вагонов, груженных магнитогорским металлом. Но до чего больно смотреть на них, когда они используются... в качестве лебедок. Бывает, когда один электровоз на бункерах четвертой аглофабрики подтягивает хоппера с известняком или окалиной при их выгрузке, а другой — подтягивает хоппера на станции Дробилка при погрузке их рудой для доменного цеха. Электровозы «подтягивают», а готовые маршруты стоят. Мне кажется, что давно уже назрела необходимость заменить электровозы лебедками, это улучшит использование локомотивов.

СНАЧАЛА ГРЯНЕТ, ПОТОМ ОГЛЯНЕТСЯ

Железнодорожный транспорт комбината — огромное и сложное хозяйство, работа которого рассчитана буквально по минутам. Для оперативной перевозки грузов необходима четкая связь между железнодорожниками и работниками цехов. Ошибки и просчеты в подаче транспорта могут и непременно приведут к ненужным потерям времени. Так случилось, когда по настоянию диспетчера мартеновских цехов т. Суворова мной был послан электровоз на ст. Флюсовую. Когда локомотив прибыл, то известняка для погрузки думпкаров не оказалось, и электровоз резервом ушел обратно. В результате ложного вызова было потеряно время и остался невыданным на дорогу маршрут с металлом на ст. Сортировочную.

20 февраля мастер 4-й аглофабрики т. Кузин сообщил железнодорожникам, что на бункерах привозных руд вагоны выгружены. Но прибывший за ними электровоз простоял два часа, так как вагоны не были еще очищенными.

Путь у нее короткий. Мы же вынуждены пропускать и расформировывать на этой станции передачи в 50—70 вагонов, а это неизбежно сдерживает пропуск сырьевых поездов. В этих передачах грузы для города Магнитогорска, ММЗ и других полуучастелей можно направить по новому руслу — через ст. Куйбас на ст. Пересечение.

По этому руслу давно пора направить маршруты с рудой. Крайне медленно решается этот вопрос. А ведь осуществление его создает благоприятные условия для пропуска агломерата по станции Доменной, облегчит работу с порожняком на ст. Кольцевой и других станциях.

ТО ГУСТО, ТО ПУСТО

Заступая на смену, диспетчеры ЖДТ получают сведения о подходе поездов на ст. Магнитогорск. На деле же эти сведения далеки от истины. Ст. Магнитогорск зачастую предъявляет то по три—четыре угольных маршрута подряд, то несколько маршрутов в адрес одного какого-либо цеха комбината. Естественно, что одни вагоны попадают на фронт выгрузки, а другие стоят в ожидании фронта. Сами работники ЖДТ не в состоянии решить вопрос о равномерном подходе грузов в адрес цехов комбината на ст. Магнитогорск, но решать его нужно, так как от него зависит работа и транспорта и всех участков и агрегатов производства.

К концу месяца выпуск продукции цехами, ее отгрузка, заявки на вагоны парка МПС и их выполнение резко возрастают. Железнодорожники хотя и с большим трудом, но справляются с этим. Раз мы выходим из положения, значит у нас есть резервы, которые можно реализовать в том случае, если будет ритмичность работы на всем протяжении месяца. Начинать нужно с достижения равномерного подхода грузов в адрес комбината.



За широкой спиной

Истинных маяков большая армия в цехах комбината. Они показывают пример во всем: в работе, общественной жизни, в личном поведении. Среди них не только отдельные лица, но целые коллек-

С третьего по десятое марта на комбинате проводится четвертая научно-техническая конференция молодых специалистов на тему «О задачах по дальнейшей механизации и автоматизации производственных процессов».

Подобные конференции стали уже традиционными у нас на комбинате. Они являются своеобразным смотром творческих сил молодых инженеров и техников, активно способствуют развитию инженерной мысли и инициативы молодых специалистов.

На конференции будут работать горная, коксохимическая, доменная, сталеплавильная, прокатная, энергетическая, механическая и железнодорожная секции.

На заседаниях этих секций будут заслушаны доклады молодых специалистов по актуальным вопросам повышения производительности труда за счет механизации и автоматизации производственных процессов.

Руководителями секций являются ведущие специалисты комбината. Необходимо, чтобы в работе конференции приняли активное участие все молодые специалисты-металлурги.

А. ЦЫКУНОВ,
зам. секретаря завкома ВЛКСМ.

Молодые специалисты

Комитет комсомола комбината, Совет молодых специалистов и отдел кадров напоминают вам о том, что открытие IV производственно-технической конференции молодых специалистов состоится во вторник, 3 марта, в 5 часов вечера в актовом зале ЦЗЛ.

Все — на конференцию!

Ваше мнение, товарищи?

Сегодня мы публикуем имена работников железнодорожного транспорта, представленных железнодорожником к присвоению высокого звания ударников коммунистического труда.

Тимин А. П., Макеев А. Н., Леоненко В. В., Сафронов А. А., Квачко Г. М., Чабанов И. А., Плохов М. Е., Ханенко Н. И., Скопинцев В. М., Хохлов М. И. — машинисты паровозов, Таранин Н. Г., Выдрий Д. З., Коротков И. И., Здобнов П. Н., Пищальников В. А., Стеновой Н. А., Малышев К. И., Школьник В. А., Семенов И. А., Лопатин Н. Г.

Шуть Г. В. — помощники машинистов паровозов, Шамрай И. Г., Филев А. К., Глебов Г. А., Халтурин П. В., Подяков Н. Ф., Загайнов М. И., Чулков Д. Д., Бедпалько И. И., Воронцов Г. Ф., Беляков В. В., Шигорин И. И., Сторожев Л. А., Пушкарская Н. И., Хлебущкин П. Д., Чумаков Я. П., Стрельников Б. В., Овсянников Н. В., Голушко И. Н., Крюков И. Д., Кунцын И. Я., Никитин Г. С., Фисенков Н. С., Коршунов А. Н. — машинисты электровозов, Кольцов Н. М., Бабраков П. Д., Ковалев Н. К., Сайдагов В. И.,

Батраков П. Д., Размерица Н. С., Михайловский А. М., Рыжов И. Н. — помощники машинистов электровозов, Велигон Ф. Н., Курдюков В. К., Селяков В. П., Столяров Н. К., Бурдаков А. Г., — машинисты тепловозов, Журавов Н. В., Белов В. Я. — помощники машинистов тепловозов, Мясникова Н. К., Лесняк Е. П., Утусикова Т. К., Загоруйко Т. А., Новикова Е. С., — токари, Чернов И. А., Текос В. А., Поддубский И. Т., Лукинных Д. М., Полетаева А. П., Астахина А. Д., Федорова К. В., Дегтерева К. А.

— осмотрщики вагонов, Плеханова Е. В., Голяндина Т. Г., Журавлева А. И. — осмотрщики-автоматчики, Борискевич А. В., Шевелев И. М. — грузчики, Шестопалова А. А., Шевченко Н. В. — смазчики, Рогов Г. К. — бригадир, Лосев В. А., Полтавцев В. Г. — электросварщики, Волков С. В. — машинист крана, Аникеев П. Е. — составитель, Чеботаев Н. А., Зиганшин И. З. — слесари, Бикмулина Р. — осмотрщик вагонов, Мангаров И. А. — старший электромонтер, Прошко А. З., Власенко Г. С., Кулеш П. И., Скомороха В. М., Буник Н. Л., Голдобин А. К. — электромонтеры, Мисецкая Н. А., Куркина В. П., Шунина Э. В. — весовщики,

тивны, известные не только труженикам комбината, но и далеко за пределами города Магнитогорска.

И нередко за широкой спиной маяков мирно почивают на чужих лаврах те, которые при таких же равных условиях не дают того, что им положено дать. Так, только в цехах управления главного механика можно насчитать десятки рабочих, не выполняющих нормы. А сколько таких агрегатов, которые месяцами ходят в «отстающих». Это ведь прямой резерв для увеличения выпускаемой продукции, который не всегда замечается.

Проплагируя маяков, надо посмотреть, кто же скрывается за их широкой спиной, почему они не могут стать такими же маяками.



Стр. 3. 1 марта 1964 года