

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ! ЦЕХИ КОМБИНАТА ТРЕБУЮТ ОТ ВАС ЧЕТКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

„КАПКАН“

Стоит только отправить чугуновозы от томен на разливочные машины, — и помнишь как их звали. Они попадали словно в капкан. Не имея свободных чугуновозов, на домнах срывают график выпусков чугуна, снижают дутье, работают таким ходом. В результате домны недодают тысячи тонн чугуна.

Почему так получается? Дело в том, что транспортники из рук вон плохо обслуживают разливочные машины. Вот далеко неполный перечень безобразной работы транспортников.

Диспетчер третьего района т. Богатырев 4 января не давал паровоза для постановки трех чугуновозов под слив чугуна и отправки трех порожних чугуновозов в домны в течение двух часов. Богатырев упорно утверждал, что паровоз для этой цели стоит на разливке. Когда же ему доказывали обратное, он и слушать не хотел.

На другой день в смене мастера Халина диспетчер Иванов задержал подачу порожняка под холодный чугун на два часа.

Ночью 6 января в смене мастера Юрова, по вине того же Иванова, разливочная машина простояла пять часов — снова отсутствовал порожняк. Днем 6 января нужно было срочно отправить на пятую домну один чугуновоз. Об этом диспетчеру Костину было заявлено своевременно, но он подал паровоз только через 40 минут и то после настояний начальника смены тов. Кардасевича. В этот же день дежурный по станции «Чугунная» т. Кочубей подал порожняк со склада под машины с опозданием на 20 минут. По этой причине слив чугуна на машинах №№ 3 и 4 был задержан, на домны чугуновозы отправлены не были.

Надо сказать и о работниках склада чугуна, которым руководит тов. Алексашенко. Здесь вошло в привычку после разгрузки оставлять на платформах не только склади, но и «чугунки» чугуна, а затем на все это ставить контейнеры. 4 января поставили контейнер на «чугунки». Паровозная бригада не обратила на это внимания, в результате контейнером с ходу зацепили за носок люка, свернули люк в сторону, а контейнер свалили с платформы. Пока все привели в порядок, разливочная машина простояла пять часов.

Так обслуживают важнейший участок завода безответственные работники ЖДТ вместе с работниками склада чугуна. По распоряжению ЖДТ тов. Пашену и зав. чугуновым складом тов. Алексашенко навести в своем хозяйстве должный порядок.

А. ГРИГОРЬЕВ, мастер разливочных машин.

ПОРОЧНАЯ СИСТЕМА

Транспортники призваны четко, по графику, доставлять в мартеновские цехи шихтовые материалы. К сожалению, подача вертушек не по графику стала системой. Особенно много времени вертушки простаивают на станции «Сортировочная», где начальником тов. Беличенко. Криво подвозят мартеновцев и работники станции «Шихта», где начальником тов. Дворецкий.

Возмутительный случай имел место 4 января. Второй блюминг стоял на ремонте, и мы не могли получить около 600 тонн тяжелосортной шихты для обжига. Стапельщики цехи работали с большим напряжением. Обрезки пришлось заменить другой железной шихтой, для доставки которой были выделены три вертушки. Вертушки загрузили, доставили на станцию «Шихта», а здесь они застряли. Около трех часов потребовалось дежурно-

му по станции тов. Андронкову для постановки вертушек на эстакаду шихтового двора. Это произошло потому, что паровоз, посланный под «забывание» на станцию «Сортировочная», был там задержан для маневровых работ. А потом, одновременно, на эстакаду прибыли все вертушки. Образовалась «пробка». И только благодаря самоотверженному труду машинистов кранов тт. Семидевова, Андронкова, Попова, бригадира т. Голицына и представителя шихты т. Клыкова удалось предотвратить большой простой вертушек.

Мы располагаем суточным запасом железной руды вместо пятидневного. Об этом известно транспортникам, но тем не менее они доставляют рудные думпкары с перебои, не по графику.

Порочную систему в работе транспортников необходимо искоренить.

П. ОКОЛЕЛОВ, инженер.

Как в воду канула

Есть в третьем мартеновском цехе вертушка, курсирующая до шашотно-динасового цеха и обратно. Она предназначена для перевозки огнеупоров. Однако на литейном пролете нет огнеупорного кирпича, а вертушка где-то бродит по заводским путям. 3 января вертушка ушла в очередной рейс и словно в воду канула. 5 января не было тем футеровать пять ковшей — отсутствовал кирпич, а транспортников это меньше всего беспокоило. Перебои в доставке огнеупоров не всегда позволяют нам иметь достаточно промежуточных ковшей.

Дело доходит до абсурда. Станки, пробки иной раз приходится носить по несколько штук. Недавно мы гоняли на шашотку машину, чтобы получить 20 пробок.

Вот еще один пример безобразной работы транспортников. Нам необходимо вывести из чугунолитейного цеха 19 плит для оборудования печи № 16, нужна семидесятилетняя платформа. Больше недели добивались ее, но ничего не добились. Звонил начальнику мартеновского узла ЖДТ тов. Глушко — бесполезно. Попросил содействия у главного сталеплавильщика тов. Шнеерова — все напрасно.

Нам известно, что на Кузнецком заводе у литейных пролетов мартеновских цехов порожняк под погрузку отходов стоит в очереди. Почему этого не может быть у нас?

Дирекция комбината должна помочь нам наладить бесперебойное обслуживание мартеновских цехов.

В. ЩЕПАНСКИЙ.

Ускорить оборот вагонов

Для отгрузки из коксового цеха коксовой мелочи предназначены три вертушки местного парка. Мелочь мы всегда имеем в избытке. Однако алгофабрика часто испытывает самую острую нужду в этом топливе. Объясняется это тем, что работники службы движения ЖДТ (начальник тов. Быстриков) не могут ускорить оборота вертушек. Как правило, вертушки курсируют черепашьими темпами, стоят бесконечно долгое время загруженными на втором пути цеха, либо порожними на путях алгофабрики и, наконец, задерживаются в других местах.

Вместо того, чтобы наладить нормальную работу вертушек, транспортники используют другим более легким и незаконным путем. Несмотря на категорическое запрещение дирекции грузить коксовую мелочь в вагоны прямого парка, на-

чалышек ЖДТ тов. Пашену игнорирует это распоряжение и продолжает отправлять мелочь на сторону вагонами прямого парка, оставляя алгофабрику и другие предприятия города без топлива.

Известковые печи комбината используют коксовый орешек. Этого топлива также много. А между тем, печи нередко остаются без орешка, ибо транспортники отгружают его на сторону прямым парком, что также запрещено директором комбината.

И все же, несмотря на то, что транспортники используют прямым парком, коксовые печи часто простаивают, но будучи обеспечены порожняком под мелочь и орешек.

И. НЕЧЕН, старший диспетчер коксового цеха.

ПУТИ НАШЕГО УСПЕХА

20 декабря минувшего года, ко дню рождения великого Сталина, наш коллектив досрочно выполнил годовой план по грузо-разгрузочным работ. Тем самым мы выполнили свои обязательства в социалистическом соревновании. Тогда же мы обещали до конца года произвести дополнительно к плану 300.000 тонн по грузо-разгрузочным работ. С этой задачей грузчики справились. Сверх годового плана мы дали 306.000 тонн переработанных нами грузов.

Естественно, что успех сам собой не пришел. В борьбе за план приходилось преодолевать серьезные трудности, вызываемые недостаточной емкостью складов и фронта по грузо-разгрузочных операций. Это в свою очередь вызвало дополнительные перевалочные работы, так как нужно было освобождать вагоны НКПС, груженные углем, марганцевой рудой и другими грузами. Выполнить годовой план, мы однако не сумели снизить простой вагонов НКПС и остались в долгу перед государством.

Успеха мы добились благодаря тому, что во втором полугодии провели серьезную работу по восстановлению экскаваторного парка: купили электрический экскаватор, реконструировали паровые экскаваторы, переклкнули их на электрическую энергию, отремонтировали шарунтовой кран «Кировец», соорудили трансформаторный киоск, проложили подземный кабель длиной 400 метров для питания экскаваторов энергией. Большое внимание мы уделили и благоустройству бытовых помещений грузчиков в первом, третьем и четвертом районах. Все это явилось серьезнейшей опорой коллектива в борьбе за план.

Успех дела немалым без живых людей. Замечательные стахановцы по грузо-разгрузочным работ решили победить. Только так можно говорить о звеньевых и грузчиках первого района тт. Зиньков, Хисматуллин, Колыганов, о молодом руководителе звена грузчиков Воронкове. Во втором районе отличными жокаками соревнования зарекомендовали себя грузчи-

ки Квашин и Шагалов. На выгрузке и погрузке чугуна отличаются грузчики тт. Абрамов, Булатов, Константинов, Распашов, Ларкин. По четвертому району стахановский класс работы показывают грузчики тт. Брагимов, Тазнев, Лунева. Все они выполняли норму выработки от 150 до 220 проц., зарабатывая от 1500 до 2900 рублей в месяц.

Рационализация рабочих мест и гвардейский труд наших стахановцев, привели к тому, что во втором полугодии производительность труда возросла до 30 процентов в сравнении с первым полугодием.

В новом, 1944 году наш коллектив взял обязательство повысить производительность труда на 20 проц., свести к нулю простой вагонов парка НКПС. Наш коллектив все свои силы приложит к своевременной доставке чугуна, кокса, руды, угля производственным цехам. Но нашей вине не будет ни одной задержки в доставке сырья, топлива и материалов цехам завода.

А. ВЕТОХИН, начальник службы погрузки-выгрузки.

Обзор стальной печати

„ЗА БРОНЮ“

Редколлегия степной газеты «За броню» (орган коллектива блюминга № 3) во главе с ответственным редактором тов. Сикорским добросовестно старается освещать все вопросы цеховой жизни. Вот первый номер за 1944 год. На видном месте помещена приветственная телеграмма товарища Сталина строителям и металлургам Магнитки, затем напечатана статья «Работать по-новому» о плохой работе коллектива в декабре и задачах в новом году. Здесь же вы найдете заметки: «О сменном-встречных», «О работе комсомола», «О ремонте».

К сожалению, уже из самих заголовков, но их однообразие и неопределенности, можно судить о бедности отдельных материалов. Все заметки идут без подписей. Общие разговоры о безобразиях не подкреплены конкретными фактами. Вот что написано в заметке «О сменном-встречных»: «Многие мастера не являются на собрания. Многие агитаторы не проводят чисток газет, не всегда рабочие берут на себя конкретные обязательства». Не заметка, а сплошной ребеус. Кто эти «многие», срывающие полезное общественное дело? Ничему не научит такая беззубая заметка. Не лучше выглядит и статья «О работе комсомола». В ней написано: «Многовоспитательная работа отсутствует, индивидуальных договоров нет. Мотивов не чувствуется как руководители».

В противоположность этим материалам статья о некачественном ремонте третьего блюминга дохочнее: «Оборудование было отремонтировано таким образом, — говорится в статье, — что сразу же потребовался новый ремонт. Около третьих ковшей был поставлен ролик с большим диаметром и металл не пошел по ролямтам. Руководил ремонтной бригадой около третьих ковшей тов. Фонарев». Так же резко ставит газета вопрос и об аварийщиках в заметке «К ответу аварийщиков».

Следует пожелать редакционной коллегии, чтобы помещаемые материалы были более конкретными и имели больше действительности. Необходимо также иметь побольше рабкорского актива и помещать заметки за подписями авторов.

Соревнование по технике безопасности

Поставив перед собой задачу свести до минимума временную нетрудоспособность рабочих, особенно из-за травматизма, наш коллектив разворачивает социалистическое соревнование по технике безопасности, включает договор с коллективом домночного цеха. Мы предлагаем осуществить следующие мероприятия: добиваться снижения несчастных случаев на производстве, развить профилактическую работу, направленную на предотвращение травматизма, в первом квартале этого года провести экзамены рабочих по профессиям, указанным в информационном письме отдела техники безопасности от 2 января 1944 года, составить краткие инструкции для отдельных профессий и детально ознакомить с ними всех рабочих, внести не менее трех рационализаторских предложений по технике безопасности.

Общими усилиями добьемся снижения заболеваемости и поставим на должную высоту технику безопасности.

А. САВРУЦКИЙ, председатель цехкома первого мартеновского цеха.

ИЗВЕЩЕНИЕ

Партийный комитет при заводском партийном комитете (завком металлургов, второй этаж, комн. 25-26) работает ежедневно, кроме воскресных дней, с 10 часов утра до 10 часов вечера.

ЗПК.

Ответственный редактор
Е. Л. ГОЛЬДМАН.