



## СИТУАЦИЯ СЕРЬЕЗНАЯ...

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

ного и довольно-таки скоростного обеспечения коксопечей горячим питанием. Давно наступил момент для установки столового оборудования Челябинского завода. И будто бы уже более трех дней

оно находится на складе заказчика погруженным в кузов автомашин. Но, поскольку столовая потребует коксохимическому производству лишь после ввода батареи № 8-бис в эксплуатацию — заказчик не торопится задействовать Челябинский завод.

Драматических ситуаций на строительстве «восьмерки-бис» более чем достаточно. И большинство из них — по вине заказчика. А почему?

**В. ТУМАНОВ,**  
член комитета народного контроля треста Магнитострой.  
**Ю. СКУРИДИН,**  
наш корр.

## ВОДА ДОЛЖНА БЫТЬ ЧИСТОЙ

За последние годы заводской пруд заметно преобразился: в нем чистая вода, все лето зеленеют деревья и кустарники на водоразделительных косах, и канули в былые времена, когда на поверхности водной глади всплывали жирные нефтяные пятна. В этом большая заслуга руководителей цехов, партийных и профсоюзных организаций, строителей; немалый труд вложили в дело оздоровления пруда работники водной инспекции.

Основными источниками загрязнения водного бассейна являются те цехи, которые используют воду заводского пруда для технологических процессов. А таких цехов — большинство. И у каждого свои очистные сооружения. Но не сразу и далеко не все руководители, ответственные за эффективность эксплуатации таких сооружений, отнеслись к ним с должным вниманием, высокой ответственностью за снижение производственных отходов, загрязняющих воду. Так, в прошлом году водной инспекцией были обнаружены случаи загрязнения воды в цехе изложниц, в коксохимическом производстве, из-за неправильной эксплуатации очистных сооружений отстойника на слабине, водооборотного цикла южной группы прокатных цехов, на станах «2350», «4500». На руководителях, допустивших нарушение эксплуатации оборудования, были наложены взыскания, а в этом году к названным цехам претензий нет. Но появились новые «грязнули» — это цех металлоконструкций, горнообогатительное производство, фасоннолитейный цех. За их работой водная инспекция установила строгий контроль.

Особая требовательность предъявлена к цехам, работающим на замкнутом водооборотном цикле, в первую очередь, к комплексу очистных сооружений северной группы прокатных цехов и ПТНП. Хотя переход на замкнутый цикл водооборота и дал значительный эффект, но все же вода в заводском пруду далека от санитарных норм. Самые серьезные очистные сооружения замкнутого водооборота работают хорошо, но это еще не предел их возможностей, к тому же нередко появляются новые источники загрязнения — организации, не входящие в систему комбината, но в меньшей степени делающие «погоду» на пруду. С ними водная инспекция вела борьбу несколько лет, прежде чем положение изменилось в лучшую сторону.

Благодаря общим усилиям, вода в пруду стала значительно чище, но такой ли, как того требуют санитарные нормы? Нет. Для этого необходимо перевести все цехи на замкнутый водооборотный цикл.

А строительство таких комплексов ведется весьма медленно, с серьезными недочетами. Так, сооружения водооборотного цикла стана «2500» горячей прокатки были сданы в эксплуатацию 27 декабря 1978 года. Но сданы с серьезными недоработками, на которые был составлен соответствующий акт приемной комиссии. Строители обещали устранить недочеты в ближайший срок, но «ближайшие» сроки тянутся и по сей день. Лишь в конце июня нынешнего года на площадке сооружения вновь появились строители.

Не лучше обстоят дела и со строительством комплекса водооборотного снабжения травильных отделений ЛПЦ № 2 и 3, ПТНП. Сооружение его началось еще в 1979 году, комбинатом отпущены строителям огромные средства, но дело продвигается непростительно медленно.

Возведение объектов охраны природы, забота о чистоте водного и воздушного бассейнов должна стать заботой каждого из нас.

**В. СОТНИЧЕНКО.**

## „НУ, „ЗАПСИБОВНА“, ПОЕХАЛИ!“

Практика отечественной металлургии знает немало случаев, когда по тем или иным причинам приходилось передвигать доменную печь с одного места на другое. Но, пожалуй, своеобразной рекордсменкой по таким перемещениям следует признать доменную печь Западно-Сибирского металлургического завода, совершившую в 1976 году стометровую прогулку по заводской территории. Во-первых, сибирячка значительно солиднее других «путешественниц» (ее объем 3000 кубометров, масса около 13 тысяч тонн), а во-вторых, ни одна из печей не преодолевала столь большое расстояние.

И вот настал день, когда могучая домна, опоясанная шутилой надписью «Ну,

«Запсибовна», поехали!», отправилась в путь на катках из специальной стали по двум широким бетонным полосам, покрытым стальными сляками.

Сотни работников завода с интересом наблюдали, как печь, повиная туго натянутым тросам, медленно, но верно двинулась к своему постоянному «месту жительства». Каждую минуту она преодолевала 300 миллиметров, а тем временем чуткие тензометры следили за состоянием всех ее конструкций. К вечеру «Запсибовна» прошла значительную часть пути, а рано утром, в предрассветный час, опередив расчетный график, печь закончила свой маршрут. В начале 1977 года домна-передвижница уже дала первый чу-гун.

Коллективы ремонтных служб проводят большую работу по своевременной профилактике и замене устаревшего оборудования, обеспечивая бесперебойный ритм производства. Большую помощь в ремонте кранов в сталеплавильном производстве оказывают труженники кранового участка ПРМО № 1. Здесь трудятся специалисты высшего класса, которые стремятся выполнять работы только с высоким качеством.

На снимке нашего фотокорреспондента Н. Нестеренко вы видите передовых труженников коллектива, ударников коммунистического труда электросварщика Алексея Павловича Рыжкова и слесаря механических работ Фатыха Гизетдиновича Гизетдинова и Владимира Александровича Пенчука, которые производят все сборки узлов кранов с заводским Знаком качества.

## Общественный смотр сохранности вагонов парка МПС

Ежедневно на комбинат поступает 1700—2000 вагонов парка МПС с рудой и огнеупорами, углем и деталями, другими важными грузами. Важно не только быстро обработать эти вагоны — то есть разгрузить, подать в цехи под погрузку продукции и вывезти на железную дорогу. Важно также сохранить неповрежденным каждый вагон парка МПС.

Естественно, на ремонт вагонов дополнительный персонал не выделяется. Значит, нужно отвлекать людей с основного производства. Как выходят из положения? Например, в горно-обогатительном производстве создана небольшая бригада. Костяк в ней составили опытный плотник и сварщик, владеющий второй профессией плотника. На время большого ремонта к ним добавляются еще не-

вают примерно такие же трудности, что и коллектив ГОПа: угли по дороге слеживаются, при разгрузке требуется повторять кантовку вагонов не один раз. Отсюда повышенный износ и преждевременный выход вагонов из строя.

Выходит, проблему сохранности вагонов нужно решать с двух сторон. С одной стороны, требовать от поставщиков выполнения договорных обязательств в отношении влажности

## ПРОБЛЕМЫ РЕШАТЬ СООБЩА

Положение с вагонным парком сейчас напряженное, поэтому сохранность и ускоренный оборот вагонов становятся задачами повышенной важности. Не случайно Министерство путей сообщения совместно с Минчерметом СССР решили провести летом нынешнего года смотр сохранности вагонного парка. Важная кампания проводится железнодорожниками Магнитогорского узла и транспортниками комбината. Однако в этом смотре призваны участвовать все производства и цехи комбината, имеющие дело с вагонным парком МПС. Нужно выполнить мероприятия, гарантирующие сохранность вагонов при погрузке и выгрузке грузов, на маневровых работах, привести в порядок вагонопрокидыватели и грузоподъемные машины, погрузчики и разгрузчики, то есть взаимодействующую с вагонами технику, привести также в порядок железнодорожные пути и габариты... Работы предстоит немало. Но все это — лишь одна сторона дела.

В ходе смотра за каждого работника комбината нужно довести понимание важности бережного использования вагонного парка. А это задача не из легких, ее решение потребует немалого времени и усилий со стороны администрации и профсоюзного актива подразделения нашего предприятия.

Смотр делает пока первые шаги. Об эффективности начатой работы говорить рано. Но есть обнадеживающие примеры хозяйственности, допускаемой даже в ходе смотра.

Первого июля на складе привозных руд горно-обогатительного производства поврежден один из вагонов парка МПС. Поврежден — это очень мягко сказано: вагон при разгрузке доведен до такого состояния, что хоть списывать. На ремонт уйдет несколько дней.

Разобраться в причинах случившегося на место выехали главный ревизор управления железнодорожного транспорта комбината Ю. В. Егоров, представители Магнитогорского узла Южно-Уральской железной дороги, другие специалисты. Анализ происшествия потребовал нескольких часов. А пока специалисты разбираются в случившемся, можно взглянуть на проблему с другой стороны.

Существует положение, согласно которому ремонт вагонов выполняют в тех цехах и производствах, где

сколько человек. Эти люди, оторванные от основной своей работы, вынуждены восстанавливать вагоны, поврежденные во время разгрузки работника м и склада привозных руд. Аналогичное положение в коксохимическом производстве, у копровиков...

Речь идет не только об экономическом ущербе, к которому приводит отвлечение работников на восстановление вагонов. Дело в другом. Прежде всего — моральная сторона проблемы: один по небрежности ломает вагон, другой должен мобилизовать свое мастерство на ремонт того же вагона, хотя у него есть и другие обязанности. А восстановление испорченной железнодорожной «тары» ведется за счет цеха или производства, и отнюдь не на деньги из кармана прямого виновника. Правильно ли это? Правильно ли, что работник, разрушивший вагон, практически никакого ущерба себе лично не наносит?

Заместитель начальника аглоцеха № 2 по подготовке рудного сырья Г. И. Пахомов основную причину поломки вагонов парка МПС видит не в недобросовестности работников склада привозных руд:

— Беда в том, что мы получаем много вагонов с сырьем повышенной влажности. Договором с поставщиками определен предел влажности поставляемых концентратов — 10 процентов. На деле зачастую получаем вагоны с рудным концентратом, имеющим влажность 11 и более процентов. По дороге вода уходит, сверху концентрат сбивается в прочную корку, слеживается и становится, как камень. Скандовали такой вагон раз — никакого результата. Опрокидывают его второй раз, третий... В конце концов доходит до того, что деревянная обшивка ломается.

Г. И. Пахомов видит выход из положения в том, чтобы Министерство путей сообщения увеличило число цельнометаллических вагонов для перевозки руды.

Усилия в этом направлении прилагаются немалые. Но на балансе МПС сегодня многие тысячи старых вагонов с деревянной обшивкой. Враз заменить их цельнометаллическими невозможно. Остается учить людей работать аккуратно. А при необходимости и наказывать.

Сырье с повышенной влажностью получают и коксохимики. Они испыты-

сырья. С другой стороны, добиваться, чтобы на разгрузке вагоны не приходили в негодность.

В конце июня состоялось заседание технического совета в управлении ЖДТ комбината с участием представителей Магнитогорского узла ЮЖД. Кстати, такие совместные обсуждения общих задач и вопросов стали доброй традицией не один год назад. Сообща удается находить лучший выход из положения. На последнем заседании решено направить представителей железнодорожников комбината и станции Магнитогорск — грузовой к руководителям Целинной железной дороги. Соседи южноуральцев должны серьезнее относиться к приемке эшелонов: не принимать вагоны с повышенной влажностью сырья. Так что в одном направлении работа ведется.

Остается активизировать ее в другом. На комбинате десятки людей ежедневно имеют дело с вагонами парка МПС. И от каждого из них зависит их сохранность. Машинисты вагонопрокидывателей, все, кто занят на разгрузке вагонов прямого парка, должны понимать: каждый поврежденный ими вагон выведется из оборота в среднем на сутки (хотя бывает, что и на неделю), на переборку вагонов к месту ремонта отвлекаются локомотивы, а это перерасход топлива или электроэнергии, затрудняется работа персонала станций ЖДТ комбината. В конечном счете все это приводит к увеличению времени оборота вагонов парка МПС, несвоевременному получению грузов и запоздалой отпавке готовой продукции. Такая вот выстраивается цепочка...

А теперь несколько слов о том, чем закончился спор специалистов возле поломанного вагона на складе привозных руд. Точка зрения Г. И. Пахомова была отвергнута участниками совещания. Признано, что вагон выведен из строя в результате недобросовестности работников склада привозных руд. Виновные будут наказаны. Но их имена сегодня называть не следует: думается, люди поймут. Не только свою вину в случившемся, а и ту роль, которую могут сыграть в сохранности вагонного парка МПС, в снижении остроты транспортной проблемы на комбинате.

**С. КУЛИГИН.**