



ТАКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ НЕТЕРПИМО

СЛОВО ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ

Внутризаводское железнодорожное хозяйство, если можно так выразиться, кровеносная система комбината. По ее многокилометровым стальным жилам день и ночь мощные электровозы и тепловозы, трудолюбивые паровники растаскивают во все уголки предприятия составы, груженные сырьем, готовой продукцией, строительными, ремонтными и другими материалами. От того, насколько четко будет организовано движение, насколько полно будут использоваться вагоны, в большой степени зависит слаженный ритм работы всех переделов комбината. За последние годы грузооборот внутри предприятия в связи с вводом в действие новых металлургических агрегатов, девятой доменной и большегрузных мартеновских печей значительно увеличился. Естественно, увеличилось и количество подвижного состава. Все это говорит о быстрорастущей мощи нашего комбината, высокой технической его оснащенности. В условиях постоянного роста, увеличения мощностей агрегатов, службе подвижного состава комбината отводится все большее значение.

Но надо прямо сказать, что эксплуатации вагонов не уделяется должного внимания. В копровом, листопрокатных, доменном и других цехах во время погрузочно-разгрузочных работ не ведется очистка вагонов. Первые, кто ощущает на себе последствия такого отношения, это рабочие вагонного депо. Зачастую квалифицированные рабочие прежде, чем приступить к ремонту вагонов, занимаются очисткой их от мусора. Иногда приходится выгружать его по несколько тонн, хотя заниматься этим должны в тех цехах, из которых присылают вагоны, где имеются для этого все возможности. Чем это чревато для ремонтников объяснить нетрудно: непригодно использованные специалисты, задерживаются сроки выполнения ремонтов, захламленность депо извлеченным мусором не дает возможности качественно производить ре-

монты, снижается культура и эстетика производства. И все-таки ремонтникам приходится с этим мириться вот уже на протяжении ряда лет. Многолетняя тяжба железнодорожников с цехами, поставляющими замусоренные вагоны, не принесла им никакого результата. Но, как говорят, у чаши тоже есть края и иногда она переполняется. Иные вагоны ремонтникам приходится отправлять назад. Так были отправлены для очистки полувагоны №№ 9237 и 9557. Но копровники, которым они были адресованы, не торопятся этим заниматься. Первый вагон стоит на запасных путях уже полтора месяца, второй, который отправлялся на очистку трижды, стоит два месяца. Мы позвонили в копровый цех, чтобы выяснить причину такой задержки.

— Откуда я знаю наши или нет эти вагоны, — ответил заместитель начальника копрового цеха М. Зайцев, — мы их не регистрируем. К тому же, если они находятся на территории вагонного депо, их уборкой должны заниматься ремонтники. Закрепленные за нами вагоны работают на многих участках комбината, за всеми не уследишь...

Выходит, зачем утруждать себя уборкой: загнал грязный вагон на территорию вагонного депо и потирай спокойно руки — дело за ремонтниками.

Подобное отношение к очистке вагонов не делает чести руководителям отдельных цехов, мешает работе транспорта, полному использованию его подъемной силы. Ведь по сути говоря, очисткой вагонов в отдельных цехах занимаются лишь тогда, когда отправляют их на ремонт и то, как видно из приведенных примеров, нерегулярно. А ведь это влечет за собой нерациональное использование электрической и других видов энергии.

Взять тот же копровый цех. Третьего января на мартены был отправлен с металлостальной состав из восьми вагонов. В среднем в каждом из 6 вагонов перевозилось по 14 тонн «мертвого груза», то есть мусора. А ведь иные скрапные вагоны делают в сутки по 3 рейса. Не обязательно быть экономистом, чтобы увидеть насколько это нерентабельно и бесхозяйственно.

Подобные примеры не единичны. И что самое досадное, такое отношение вошло в систему.

Вот еще один из примеров: с десятого января на Южный участок копрового цеха в трех вагонах из старого листопрокатного цеха было доставлено 85 тонн обрезки, тогда как это количество вполне можно было привезти в двух. Но этого не позволил сделать опять же злополучный мусор.

Вагонов в железнодорожном хозяйстве стало больше, а нагрузка на каждый уменьшилась. Коэффициент использования подвижного состава сейчас ниже, чем был года четыре назад. А ведь всем ясно, что мы должны добиваться эффективности, в основном, не за счет количественного увеличения, а рационального хозяйского использования имеющихся возможностей. Нерачительный уход за вагонами

вызывает большие непроизводительные простои. Случается, что на комбинате бывают излишки вагонов для перевозки скрапа. Они отправляются на станцию Магнитогорск. Но там предъявляются более жесткие требования к чистоте вагонов. Только в декабре со станции вернули назад 118(!) вагонов, отправленных копровниками. Их очистку пришлось производить рабочим участкам погрузки-выгрузки железнодорожного транспорта. Многие рабочие были оторваны от выгрузки полезных грузов. За это копровники остались должны железнодорожникам 295 рублей. 127 рублей 50 копеек должны доменники, им вернули 51 вагон. Такое положение нарушало ритмичность работы участка погрузки-выгруз-

ки, задерживало выгрузку огнеупоров и других материалов.

Как видно, заинтересованность в своевременной очистке вагонов должна волновать не только железнодорожников. Этот вопрос должен затронуть каждого рабочего комбината, каждого командира производства. Ведь с переходом на новую систему планирования хозяйства подобное положение на железнодорожном транспорте нетерпимо.

А. БЫКОВ, начальник вагонного депо,

Д. ТКАЧЕНКО, мастер пункта технического осмотра,

З. ЯКУШЕВ, сотрудник газеты «Магнитогорский металл».

Коммунист Александр Петрович Кротов, которого вы видите на снимке, более 20 лет работает в цехе подвижного состава. Опытный специалист, долгое время работая старшим мастером электродепо, он в совершенстве освоил системы электровозов внутризаводского транспорта. Последние три года Александр Петрович водит электровозы, которые раньше сам ремонтировал. Приобретенные навыки помогают ему неоднократно выходить победителем соревнований. Тепловоз, обслуживаемый бригадой Кротова, всегда на ходу, всегда в образцовом состоянии.

Фото Н. Нестеренко.

Передовик производства



ТРУДНОСТИ ПОКА ОСТАЮТСЯ

Магнитогорский металлургический комбинат в основном обслуживается железнодорожным транспортом. По железной дороге доставляется сырье на комбинат и по железной дороге отправляется готовая продукция. Казалось бы, железнодорожному транспорту должно уделяться особенное внимание. Но пока с полным основанием этого не скажешь.

В цехе пути, к примеру, до сих пор встречаются трудности в работе. Это мешает нормальному развитию железнодорожного транспорта на комбинате.

Как известно, на любом участке решающую роль играют кадры. У нас же в цехе пути и с кадрами дела обстоят неважно. Придет молодой специалист к нам в цех, поработает год-два и старается убежать, — трудно, мало людей, не хватает материалов. А грузоперевозки на комбинате с каждым годом возрастают, увеличивается вес и количество поездов.

Ваше мнение, товарищи?

Сегодня мы публикуем имена товарищей, представленных и присвоению звания «Ударник коммунистического труда».

ЖДТ КОМБИНАТА

А. С. Николаева, Р. Ю. Луницкая, Н. Ф. Сафонова, В. А. Голдобина, А. И. Мясникова, Н. Ильцова, А. Н. Чекрыгина, Л. М. Канищева, рабочие по ремонту пути, Н. Д. Янков, старший рабочий по ремонту пути.

В настоящее время в цехе пути не хватает бригадиров. Причина, на мой взгляд, заключается в том, что не всем им платят за руководство бригадой; бригадирские получают только те, у кого в коллективе более шести человек. Правильно ли это?

И еще. Наши рабочие обслуживают мартеновские, агломерационные цехи, коксохимическое производство и не получают дополнительных отпусков, тогда как рабочие этих цехов и производств пользуются такими льготами. Кроме того, там люди работают до пенсионного возраста 55 лет, а у нас 60, хотя работают бок о бок в одинаковых условиях.

Есть и другие немаловажные причины, которые также создают трудности в работе. Прежде всего — недостаточное снабжение материалами. Так, например, у меня на участке несколько километров железнодорожного пути из рельсов типа Р-50 и Р-43. Многие рельсы имеют значительные дефекты, но заменить их нечем. В настоящее время пути требуют замены рельсов на станциях Коксосортировочная, Угольная, Входная. Особенно на станции Входная восточного парка рельсы не выдерживают нагрузок подвижного состава и часто ломаются. Такое же положение по западному парку и третьему экипировочному пути.

С нами рядом находится калибровочный завод, который изготавливает пружинные противоугоны и шайбы гравера. Казалось бы, чего проще достать эти материалы. Но мы пока капитальный ремонт путей производим, не имея в достаточном количестве противоугонов

и совсем не имея шайб гравера. В таких условиях ремонт по-настоящему произвести нельзя.

В настоящее время нам нужны рельсы типа Р-50, противоугоны, шайбы, лигнофосфорные накладки.

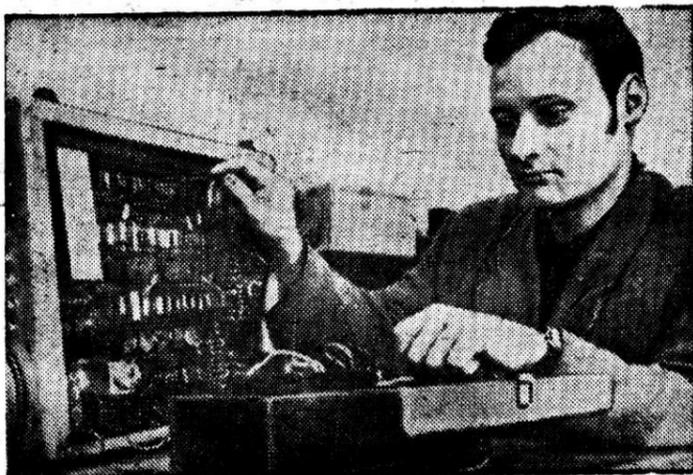
Со временем на путях сильно засоряется балластный слой. Для его вырезки нужна машина. Для нормальной работы путейцев надо получить хотя бы 20 штук гидравлических разгонщиков и дрезину для перевозки стрелок. Сегодня мы не можем переменить рельсы длиной 25 погонных метров, так как у нас нет дрезины грузоподъемностью 3 тонны.

Давно назрел вопрос о решении такой проблемы, как сборка рельсов на железобетонных шпалах в звенья. Для этого необходимо на шпалопропитке установить козловой кран.

С каждым годом у нас все больше становится централизованных стрелок и станций, но ни у кого руки не доходят установить точки для подключения электроисполнительного путевого инструмента. Без этого нельзя по-настоящему механизировать путейские работы, особенно в горловинах станций, где много стрелочных переводов.

Идя навстречу XXIII съезду Коммунистической партии Советского Союза, железнодорожники цеха пути прилагают все усилия к тому, чтобы успешно завершить первый год новой пятилетки. Но путевцам нужна помощь со стороны дирекции комбината и отдела снабжения.

П. КОРОТКИЙ, старший мастер цеха пути.



В мастерской по ремонту телевизионной аппаратуры цеха технологической диспетчеризации работает электромонтер Алексей Михайлович Доля.

Молодой специалист, в совершенстве овладевший техникой, ведет ремонт быстро и высококачественно. За последнее время А. М. Доля выходил неоднократно победителем в социалистическом соревновании по цеху.

НА СНИМКЕ: А. М. Доля за работой.

Фото Н. Нестеренко.