

Четко обслуживать цехи завода!

Как лучше и полнее выполнить приказ великого Сталина к XXIV годовщине Красной Армии? — Такая задача стояла перед хозяйственными, партийными и профсоюзными работниками заводского железнодорожного транспорта, собравшемся 4 марта. Все выступавшие обратили внимание, главным образом, на то, что мешает высокой производительности транспортников, четкому обслуживанию цехов комбината.

Слабым участком на заводском транспорте более чем достаточно. Работа транспорта в основном измеряется умелым использованием подвижного состава. Однако у нас очень мало делается для лучшего и быстрого использования вагонов. Как можно терпеть столь безобразное явление, когда на путях вагоны перепроставляют в среднем по 14 часов! По вине транспортников снижается темп работы цехов завода.

Некоторые из выступавших пытались объяснить такое положение всевозможными объективными обстоятельствами. Так, начальник железнодорожного поста «Литейный» тов. Карпенко начал убеждать собравшихся в том, что на территории его станции не хватает железнодорожных путей и что паровоз у него плох, да и на выгрузке теснота невозможная. Но тут же выяснилось совсем другое. Тов. Кар-

пенко плохо руководит станионной работой и даже не замечает, что вагоны у него проставляют по несколько суток подряд.

Наши станции, путевые околотки и диспетчерский персонал может работать с образцовой четкостью. Это не раз подтверждалось главными делами железнодорожников Магнитки. Совсем недавно смена тов. Сазонтова сумела вывезти для сдачи на Южно-Уральскую дорогу 4 маршрута руды. К сожалению, у нас очень мало делается для организации такой, подлинно стахановской работы. Социалистическим соревнованиям руководят плохо, именно поэтому стахановцев на транспорте насчитывается не более 25—30 проц. от общего состава рабочих.

Железнодорожники Магнитки должны придать особо важное значение предложению кузнецки о продлении социалистического соревнования на весь 1942 год. Нужно улучшить руководство во всех звеньях нашего транспорта с тем, чтобы каждый железнодорожный коллектив работал на высоком уровне производительности, темпами военного времени. Надо быстрее загружать и разгружать вагоны, без единой задержки продвигать поезда, лучше и экономичнее использовать паровозы.



Пятёрочки родины, работницы нашего комбината с огромной любовью работают о бойцах Красной Армии. На снимке (слева направо): активистки стана «300» № 3 тт. Михайлова, Макарова, Петрова и Лубочникова готовят подарки фронтовикам. Фото Ан. Догадова.

ЗОЛОТЫЕ РУКИ

Золотые руки — такая слава с давних пор идет за декальщиком. Но раньше каждый из нас никогда не рассчитывал стать декальщиком. А в военные времена пришлось об этом подумать. Там на фронте, в Красной Армии, не думают о славе, но совершают боевые подвиги и становятся героями великой Отечественной войны. В эти дни фронт и от тыла требует подвигов. Никакие препятствия не должны останавливать нас. Вот с этими мыслями и пришлось взяться за знакомую нам работу — стать декальщиками.

До сих пор мы были самыми обыкновенными слесарями, а тут вдруг собрали нас, организовали вроде бригады и поставили задачу — изготовить новый, очень сложный, требующий тонкого исполнения инструмент.

Нечего греха таить, первое время струхнули, растерялись. Главное — дело немалое и очень трудное. Но раздумывать было некогда. Раз требуется, — надо делать. И вот мы принялись за работу. Воодушевлено то, что именно нам доверили такое ответственное дело. Весь коллектив новой бригады, забыв об отдыхе, проводил в цехе по 14 часов, упорно решая поставленную перед ними задачу. Опытные слесари тт. Бузулуков, Пильганов, Девят, Ипшимов и Пичальников переучивались снова и в то же время учили новому делу молодежь.

Изготовление измерительных приборов для своей мастерской мы закончили успешно. Трудное это было дело. Первое время без привычки от шлифовки мельчайших деталей побаливали пальцы. Ло-

миле спину, приходилось сильно напрягать зрение. Потом все это прошло. Приспособились, привыкли. Наученные опытом, измышляли лучшие способы работы.

Вскоре мы почувствовали в себе силу и уверенность. Победа, наконец, была в наших руках. Первые комплекты инструмента в счет заказа оказались вполне доброкачественными. В ноябре мы уже работали на полную мощность, а в декабре производственные нормы были выполнены всеми декальщиками.

Бригада многим обязана старому слесарю тов. Бузулукову. Он обучал молодежь лучшей слесарке, точности при обработке деталей. А вот слесарь тов. Ипшимов никогда в жизни, как он любит говорить, не встречался с подобной работой и все же первую партию инструмента изготовил без малейшего брака. Только времени пришлось затратить побольше. Зато вторая партия была сделана в полтора раза быстрее.

Сейчас период освоения пройден. Работа проходит нормально, от нас получают инструмент во время, и еще не было случая, чтобы нас упрекнули в каком-либо качестве изделий. Мы стремимся работать не только хорошо, но и быстро. Слесари-декальщики тт. Бузулуков и Пильганов обычно выполняют 180 проц. нормы.

Мы готовы выполнить любое задание в интересах нашей родины, во имя победы над ненавистным врагом.

КАШИРИН,
мастер бригады декальщиков.

УСКОРИТЬ ПРОДВИЖЕНИЕ ПЕЗДОВ

Тов. Гарпановский, зам. начальника станции Емова

Многие удивляются и разводят руками: откуда берется большой перепростой вагонов? Удивляться не следует. У нас очень мало заботятся о том, чтобы подвижной состав использовался по-хозяйски.

Коллективы станций, по сути дела, работают вслепую. И все получается как бы неожиданно. О назначении грузов мы узнаем тогда, когда поезд приходит на станцию. Разве так надо работать по-настоящему? Почему бы диспетчеру заблаговременно не предупреждать станцию о характере и назначении прибывающих грузов? Тогда каждая станция могла бы подготовиться к работе задолго до подхода поезда. Но у нас не введен этот элементарный порядок, нет четкости в работе.

Главным кондуктора вместо того, чтобы руководить работой поезда на станции, часто проставивают целыми часами в станионном помещении. Шакошён, надо широко применить скоростной метод обработки и формирования составов. Уже одно это намного улучшит работу транспорта, ускорит продвижение поездов.

НЕ РАБОТАЮТ С ЛЮДЬМИ

Тов. Вознюк, начальник станции Доманная

Операторы и конторский персонал часто путают грузовые документы. В результате грузы отправляются не туда, куда предназначены. Так возникают бесцельные перегоны подвижного состава.

Очень мало у нас работают с людьми. Взять хотя бы такой пример. На станции Гранитная бригады в ожидании смены просиживают часами, — рассказывают анекдоты, сказки, а начальнику станции тов. Дворецкому никогда и в голову не придет провести беседу, поговорить с людьми о том, как лучше организовать работу.



Составитель поездов тов. Якимова.

СОСТАВИТЕЛЬ ПЕЗДОВ

В Магнитогорск я приехала 14-летней девочкой. Моя родина — деревня Берёзовка, Челябинской области. И родители, и дед, и прадед жили в этой степной глуши. Солнце водит ездили на лошадах. Поедет отец на базар в Троицк или в Иласт и живи его почти целую неделю. О железной дороге мы и понятия не имели.

Привезли меня в Троицк, усадили в вагон. Страх берет — все боялась, как бы, чего не случилось, вон как быстро мчится поезд. Могла ли я тогда думать, что вскоре сама стану железнодорожницей.

Магнитки еще не было. Я застала только первые котлованы под домные печи. Бывало очиняю железнодорожные пути и нет-нет, да и посмотрю на стрелочницу Серпякову. Работа быстрая, искрометная. Сама Серпякова такая маленькая, хрупкая, а поезда, мощные паровозы слушались ее. На какой путь переведет стрелку, туда, глядишь, и идет состав. Очень мне захотелось быть такой же, как Паша Серпякова, прямо во сне себя видела стрелочницей.

В стране нашей любая, кажется небыточная мечта может осуществиться. Направили меня на станцию Производственная. Учиться, говорят, а потом дадим

тебе стрелочный пост. За 8 дней я освоила обязанности стрелочницы. Экзамен сдала на «хорошо». С той поры бесменно работаю на одной и той же станции заводского транспорта.

Однажды вызывает меня начальник станции тов. Глушко и говорит:

— Давай, Якимова, продвигайся дальше, поступаю на курсы, будешь составителем поездов.

Это предложение мне пришлось по душе. Быть составителем — это же острая работа. Составитель — крупная фигура на транспорте. Еще подзадорило и то, что у нас не было ни одной женщины-составителя. Выходит — я первая.

Снова экзамен. В журнале ставит отметку — «отлично». Началась новая работа. Самостоятельно, без указок и подсказок со стороны, я вошла на формиро-

вание поездов на другой же день после технических испытаний.

Первое дежурство было не из легких. Принимать работать на стрелочнице. Здесь не задремлешь. Надо быстро подавать составы изложниц и выводить с путей блокпосты порожних. Оплошай, замешкайся — и тотчас поднимется тревога. Переход в работе железнодорожников неизбежно задерживают мареновцев, обжигников. Но мне попался хороший машинист — Степан Фролов. Там, где у меня получалась неурядица, он тут же приходил на выручку: рассказывал, показывал на практике, как быстрее справиться с фарсом при спешке вагонов. Я со своей стороны в точности передавала ему распоряжения диспетчера о размещении вагонов на производственных объектах.

Также успешно шло дело с машинистом тов. Ядыкиным, но к этому времени уже не одна женщина работала составителем на нашем транспорте. В 4-м железнодорожном районе появились тт. Фатеева, Угрюмова, в 3-м районе — тт. Шаравина, Иванова, Бузыкина и много других.

На работе всякое бывает — и неудачи, и радости. Иногда трудновато приходилось. Об этом я рассказываю на двух примерах. Однажды мы отправились с составом шлаковых чипов на северную свалку. Приехали на место, и видим — кантовальщиков нет. Конечно, можно бы-

ло вернуться, но такая «пропулка» могла сорвать работу мареновских печей. Что делать? Немного думая, мы вдвоем с машинистом сами принялись за кантовку. Справились с делом неплохо и получили от начальника цеха денежную премию.

На обслуживание транспортера обычно требовалось более часа. Но как-то получая распоряжение от диспетчера Богатырева:

— Вот тебе 15 минут — и два оборота к транспортеру и обратно.

Расстояние — километра полтора с тремя промежуточными остановками. Мы организовали поездку прямо с хода и до места пролетели, как говорится, пулей. За несколько минут поставили порожние и вывели груженные вагоны. Задание было выполнено точно в срок.

В военное время старалась работать еще лучше. В январе, в самую холодную пору, выполняла норму на 180 проц. В феврале сделала еще больше. За все время у меня не было ни одной аварии, ни одного случая брака в работе.

Буду еще крепче помогать фронту. Мои поезда станут продвигаться еще быстрее. Я знаю, что каждая тонна перевезенного металла — это новый удар по фашистской грабительской армии.

Ф. ЯКИМОВА,
составитель поездов станции Стайная.