

СВОЕВРЕМЕННО ПОДГОТОВИТЬ ТРАНСПОРТ К ЗИМЕ

СИГНАЛЫ, О КОТОРЫХ СЛЕДУЕТ ВСПОМНИТЬ

«В третьем железнодорожном районе есть смотровая канава. Много денег летом затрачено на ее оборудование, но с наступлением зимы о канаве забыли. Она занесена снегом, замусорена. Машинист лишен возможности осмотреть паровоз снизу, проверить крепление буксовых клиньев и распоров», — так писал в январе текущего года в нашу газету машинист паровоза А. Тимин. Ревизор пути Т. Карпичев, машинист-инструктор А. Корпунов, машинист паровоза Р. Добрынин тогда же сигнализировали о замусоренности путей, о неисправностях стрелочных переводов.

Транспортники прилагали немало усилий, чтобы преодолеть отставание, вызванное последствиями плохой подготовки к зиме. Сигналы машинистов, стрелочников следует учесть, чтобы в дальнейшем не допустить подобных явлений и к зиме готовиться заблаговременно, планомерно, с весны.

ВОПРОС ПОСТАВЛЕН СВОЕВРЕМЕННО

По приказу директора комбината подготовка к зиме на транспорте должна начаться с апреля. Руководители транспорта обязаны сделать все необходимое, чтобы поставить в запас к зиме десять паровозов. Однако это указание директора комбината выполняется очень медленно. К середине мая поставлены в запас только два паровоза.

Особенно плохо обстоит дело с подготовкой к зиме в службе пути, где начальником т. Полевой. В третьем районе внутривозовского железнодорожного транспорта ремонтный пункт паровозов и смотровая канава все еще под открытым небом, к постройке крытого пункта служба пути не приступает.

Закрытый утепленный ремонтный пункт на этом участке крайне необходим. Это даст возможность здесь же и промывать паровозы, не загружая депо.

На экипировочном пункте станции Заводская всю зиму, вплоть до апреля, с большими переборами снабжали паровозы смазочным материалом. Смазка, особенно цилиндрическая, застывала так, что хоть топором руби. А ведь этот пункт можно утеплить, проведя 30 метров паропровода. Этим следует заняться уже теперь начальнику службы пути т. Полевому.

На этом же экипировочном пункте необходимо отремонтировать будку водоколонки и обеспечить запас тросов.

ЭКОНОМИЯ ИЛИ ПОТЕРИ?

Возле экипировочного пункта станции Заводской есть яма для механической уборки шлама. Зимой эта яма заливается водой, замерзает и шлам убирать нельзя.

Необходимо провести водопроводную канаву, на которую нужно затратить около 1000 рублей. Но не в меру «экономные» хозяйственники из службы пути согласны

зимой ежедневно оплачивать труд 20—30 рабочих, занятых на очистке ямы от льда, чем затратить гораздо меньшие средства и обеспечить хорошее состояние шлаковой ямы.

ОСВЕТИТЬ ПУТИ

В зимние ночи много неприятностей возникает на путях из-за слабого освещения. Причиной схода с рельсов паровозов на шлаковом откосе была во многих случаях темнота. Темно и под домами, где к тому же зимой мешают густой пар.

Начальник электрослужбы ЖДТ т. Бузнецов, а также начальник доменного цеха т. Борисов должны позаботиться о том, чтобы на этих участках было нормальное освещение, особенно в зимние ночи.

ДРУГИЕ НЕОТЛОЖНЫЕ ЗАДАЧИ

Попутно возникает еще одно предложение — электрофицировать путь шлакового откоса и использовать там электровоз, так как на крутом закруглении пути мощный паровоз обязательно выходит из строя.

Но если для начальника службы пути т. Полевого и руководимого им коллектива устройство крытого ремонтного пункта, утепление помещений для смазочных материалов и кабин мотористов, экипировочных пунктов является делом, терпящим оттяжку, то ни в коем случае нельзя оттягивать дренажные работы.

Во многих местах пути проходят по участкам, богатым подпочвенными водами. Особенно на участке станции Заводская и на перегоне первого миксера. Подпочвенные воды весной выходят из-под шпал, заливают стрелки. Ночью вода замерзает, движение поездов тормозится.

Чтобы это устранить, необходимо уже сейчас привести в порядок дренажные канавы и провести водоотводные канавки от стрелок. При исправности дренажных канав были бы устранены причины, вызывающие трату больших средств на ежегодные капитальные и средние ремонты этих путей.

Отсутствие дренажа еще более ощутимо на участке между первой и четвертой доменными печами. Вследствие этого здесь часто происходят поломки рельсов. Только в апреле пришлось на этом отрезке пути сменить 50 тонн рельсов. Путь к фабрике леточной массы тоже проложен на болотистом месте, его необходимо усилить, уложить щебенный балласт.

Вопрос об этом ставился перед начальником дистанции т. Канунниковым и начальником службы пути т. Полевым, но сдвигается нет.

УСТРАНИТЬ НЕПОЛАДКИ НА ПУТЯХ

Состояние стрелочных переводов — одно из главных условий для нормальной работы транспорта. Поэтому для подготовки стрелок к работе зимой надо готовиться своевременно еще с апреля. У нас же эта подготовка проходит неудовлетвори-

тельно. На путях третьего железнодорожного района из 22 стрелочных переводов, подлежащих замене, не заменен ни один.

Много неприятностей причиняет машинистам паровозов зимой неудовлетворительное состояние путей. Немногим лучше положение теперь. Состояние путей в третьем, четвертом и пятом районах, возле прокатных цехов, на участке стрипперов и шихтовых дворов заставляет желать лучшего. Здесь было немало случаев выхода из строя паровозов по причине плохого габарита путей, зимой же число этих случаев увеличивается.

В начале мая выпел из строя новый паровоз № 3048 на участке стриппера. На шихтовом дворе второго мартеновского цеха из-за неисправности пути у паровоза № 3030 лопнула рельсовая подвеска. 13 мая на станции Заводская сошел с рельсов паровоз № 8. В первой половине мая уже было четыре случая схода с рельсов и выхода из строя паровозов из-за неисправности путей.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ

Но как бы ни была хороша подготовка к зиме материальной части транспорта все же без основательной подготовки кадров эффекта не будет. Руководители паровозного депо уверяют, что они свои кадры готовят хорошо. Однако их утверждения опровергаются фактами. Инструктаж и учеба машинистов до сих пор не организованы.

А отсутствие планомерной работы с людьми снижает качество ухода за паровозами. Недавно машинист паровоза № 349 т. Куролесов расплавил контрольную пробку, в результате чего паровоз простоял на ремонте 12 часов. Случай небрежного отношения к делу имеет место и на других участках.

Борясь с нарушителями дисциплины нужно шире популяризировать метод передовиков. А их на транспорте немало. Машинисты тт. Алексашин, В. Кузнецов, Аристов, Косов и другие уже деятельно готовят свои паровозы к зиме.

Примеру передовиков должны последовать все транспортники, чтобы сделать решительный перелом и обеспечить деятельную подготовку транспорта к работе в зимних условиях.

Бригада газеты «Магнитогорский металл»:

- А. ДУБИЦИЙ** — машинист-инструктор,
- Т. СЕНОГНОВ** — машинист паровоза,
- И. МИКИШИН** — машинист-инструктор,
- С. ФРОЛОВ** — машинист-инструктор,
- Т. ПАНАСЕНКО** — мастер восьмого околка службы пути,
- П. БОРЦОВ** — машинист-инструктор,
- П. ШУРЫГИН** — начальник станции Заводская,
- А. КОЛОМИЦ**, **Г. РЫБАНОВ** — сотрудники редакции «Магнитогорский металл».



На снимке: один из лучших старших операторов листопркатного цеха Рябов Виктор Канаевич. Фото К. Шитякова.

Налаживаем связь с подшефной МТС

Коллектив основного механического цеха шефствует над Черкасинской МТС, Кизильского района. Чтобы ознакомиться с положением в этой МТС, выявить ее нужды и оказать практическую помощь 14 мая начальник цеха т. Белов и секретарь партбюро т. Левин выехали в МТС.

Для подшефной МТС коллектив нашего цеха направил комплекты резов, сверл, ножовочного полотна, тисы и прочий инструмент.

В. УШАКОВ, председатель цехкома.

Беседа врача

О женской консультации

С первых дней Великой Октябрьской социалистической революции наше правительство развернуло широкую сеть учреждений охраны материнства и младенчества, в числе которых женские консультации являются одним из основных звеньев. Цель женских консультаций — не только наблюдать за беременной женщиной, но и устранять все то, что может вредно влиять на ее здоровье.

Женская консультация, проводя лечебно-профилактическую работу среди женщин, одновременно является культурно-просветительным учреждением и школой здорового и счастливого материнства.

Беременная женщина с первого месяца должна находиться под наблюдением женской консультации. В случае, если беременность протекает ненормально, консультация принимает соответствующие меры. Особенно важно раннее посещение консультации для женщин-работниц.

В целях лучшего обслуживания женщин работающих на заводе, организован прием женщин врачами-гинекологами на здравпунктах проката и доменного цеха. Прием ведется ежедневно, кроме общих выходных. Каждая работница комбината может получить соответствующую помощь, не затрачивая лишнего времени на ходьбу в поликлинику.

Р. ВОРОБЬЕВСКАЯ, врач консультации.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ МАТЕРИАЛОВ

„Нарушитель трудовой дисциплины“

Под таким заголовком была помещена в нашей газете 15 мая статья о пьянстве в рабочее время дежурного по станции Грапитная Карташева. В своем ответе начальник службы движения т. Глушко сообщает редакции следующее:

«Факты, изложенные в статье „Нарушитель трудовой дисциплины“, подтвердились полностью. За пьянство в рабочее время и за срыв работы Карташев снят с должности дежурного по станции и переведен в грузчики».

Ответственный редактор **Д. М. ГНИЛОРЫБОВ**.

ЗА ЗДОРОВЫЙ ПАРОВОЗНЫЙ ПАРК

На опыте прошлых лет мы убедились, что готовить паровозы к работе в зимних условиях необходимо уже с первых весенних месяцев. Подготовка к зиме не должна ограничиваться только утеплением ремонтных помещений и самих паровозов. Бесперебойность работы в суровых условиях зимы прежде всего определяется техническим состоянием самого паровозного парка. Учитывая ошибки в подготовке к зиме в прошлом году, коллектив нашей службы взялся за оздоровление паровозов с первых же месяцев весны. Начиная с марта, мы неустанно добиваемся снижения процента больных машин, стараемся сделать все необходимое, чтобы улучшить техническое состояние паровозного парка.

Первых значительных успехов коллектив паровозной службы добился в предмайском социалистическом соревновании. В апреле план по ремонту паровозов выполнен на 113,3 процента. Коллектив среднего ремонта выполнил свое месячное задание на 111,4 процента. В апреле цех текущего ремонта произвел сорок промывок и один паровоз выпустил с об'емом под'емочного ремонта.

В борьбе за достойную встречу Первого

Мая проявляли подлинный трудовой героизм передовые стахановцы, наши старые кадры. Мастер среднего ремонта т. Горюхов, не считаясь ни с какими трудностями и временем, обеспечил высокое качество ремонтных работ. Слесарь-арматурщик тов. Шведов появлялся на всех производственных объектах, приходил на помощь паровозным бригадам и организовал умелую подготовку арматурного хозяйства на все паровозы, выпускаемые из текущего ремонта. Мастер промывки т. Шунин без малейших задержек обеспечил промывку котлов и подготовку паровозов к заправке.

Инициативным организатором показал себя начальник цеха текущего ремонта т. Милев. Слаженно, организованно работала в этом цехе, обеспечивая быстрый и добротный ремонт, комплексная бригада под руководством мастера т. Ткаченко.

Выполняя свои обязательства в предмайском социалистическом соревновании, коллектив депо сумел свести парк больных паровозов до 14 процентов. Два мощных паровоза серии С0 поставлены в запас. Это первый и довольно существенный

вклад в дело подготовки паровозного хозяйства к зиме. Наши паровозы должны встретить зиму в хорошем техническом состоянии. Парк больных паровозов мы обязаны свести к норме, то-есть до 13 процентов.

Но этого недостаточно. Все наши усилия, предпринятые весной и летом, могут быть сведены на-нет, если мы к зиме не подготовим вполне надежную ремонтную базу. Поэтому перед хозяйственным руководством паровозной службы поставлена задача провести ряд серьезных строительных работ. Необходимо заново построить колесный цех, расширить цех текущего ремонта с тем, чтобы более широким фронтом организовать в зимних условиях промывку паровозов. Предстоит большая работа по наведению порядка на экипировочных пунктах, расположенных на разных участках комбината.

Коллектив паровозной службы примет все необходимое, чтобы сделать паровозное хозяйство работоспособным в суровых условиях зимы.

М. МАЙСЮКОВ, секретарь парт-организации паровозной службы.