

НАВЕСТИ ПОРЯДОК В МАШИННОМ ЗАЛЕ

В машинном отделении коксохимического цеха попрежнему имеется ряд недостатков, которые требуют немедленного устранения. Нет вытяжной трубы. Температура воздуха доходит в зале до 30 градусов. Пришлось выставить несколько рам, так как окна в зале застеклены наглухо, без форточек.

Установка для охлаждения масла работает плохо. Не удивительно, что при таких условиях температура подшипников турбины и эксгаустеров доходит до 65—72 градусов. При дальнейшем перегреве подшипники этих установок, а также моторов, могут расплавиться. Некоторые измерительные приборы эксгаустеров и турбины не работают совсем.

Необходимо установить вентиляцию в машинном зале, прочистить змеевики маслоохладителя, исправить неработающие манометры.

ЛОТКОВ.

Приятно прийти в чистый цех

В сульфатном отделении коксохимического завода при начальнике Пушине был невероятный беспорядок. На полу стояли лужи кислоты и растворов. Рабочие постоянно обжигались. После смены обычно еще часа два приходилось таскать вручную раствор ведрами в котлован. Пол в отделении представлял в это время сплошное озеро.

Новый начальник т. Новиков превратил наше отделение в образцовое по чистоте. Он внес ряд технических усовершенствований, облегчающих труд рабочих.

Насколько раньше было неприятно идти на работу, настолько теперь входиться в отделение с удовольствием. В чистом помещении, с введенным механизмом работать приятно, работа пошла лучше.

В. И.

Длительные перевалки

Обычно в штрипсовом цехе перевалка валков занимает вместо 30 минут 23 часа. Нужные детали механизмов никогда не подгоняются заранее. Слесари только тогда начинают делать опилку и подгонку лопаток по шаблону, когда клеть уже разобрана и можно ставить лопатки в муфту.

Не лучше дело обстоит и с подшипниками. Они даже предварительно не пришабриваются.

На днях, например, в смене инженера Аманькина 10 я клетей грелись подшипники. Пришлось остановить стан. При проверке оказалось, что из-за преступно-халатного отношения механиков, с ведома механика цеха Ли Иванова, подшипники были плохо пришабрены по шейкам валков. От этого получилась неравномерная нагрузка поперечности подшипников, что и заделало шейки валика. Пришлось поставить новые подшипники, на шабровку ушло много времени.

С. КУРМАНОВ.

Трибуна Стахановца МАСТЕРСТВО ВОЖДЕНИЯ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ПОЕЗДОВ

В прошлом году я работал на паровозе серии «ЭМ» № 37-59. Вернее, я, бывало, из поездки, поставив паровоз в депо и скорее идешь домой отдыхать.

Не только я, но и большинство машинистов мало уделяли внимания своим паровозам. На ремонте не присутствовали, на мелкий ремонт смотрели спустя рукава, а слесари мелкий ремонт не выполняли. Часто из депо мы выезжали на неисправных паровозах.

Все это приводило к тому, что мы не могли увеличить вес состава и скорость.

Стахановское движение нас всколыхнуло. Перед нами встал вопрос — можно ли увеличить вес состава и скорость.

Было много возражений. Неготовые машинисты говорили, что угольная промышленность — одно дело, а наш транспорт — другое.

— Пускай, мол, паровозы будут исправными, но ведь вес все равно не увеличат. Больше того, что положено, паровоз не увезет...

Однажды нас, лучших машинистов, позвал к себе начальник депо тов. Хуторской. Тов. Хуторской поставил перед нами задачу привести паровозы в образцовое состояние с тем, чтобы увеличить вес и скорость поездов.

Свой паровоз серии «ЭУ» № 701-30 мы с бригадой внимательно осмотрели, устранили все мелкие недостатки. Машиниста стала работать лучше. Через некоторое время она стала на обточку. Я присутствовал при ремонте. Сборку движущихся механизмов слесари производили под моим наблюдением. Силами бригады произвели мелкий ремонт. Сменили тормозные колодки, стеснили и пригнали крыльцовые поперечники. Одновременно мы навели на паровоз чистоту. Протерли и вычисти и арматуру котла.

После ремонта попробовал водить тяжеловесные поезда.

С 5 циста на станцию Дробизка начал вывозить двадцать 60-тонных хопперов, то-есть состав весом в 1200 тонн, тогда как раньше норма была — 13 больших хопперов, вес — 1040 тонн.

Первые успехи по увеличению

неса составов доказали многим нашим машинистам, что увеличить вес составов и скорость безусловно можно. Вдребезги была разбита теория о том, что паровоз «не поведет больше того, что ему положено».

Тяжеловесные составы можно водить лишь при условии, если паровоз все время находится в исправном состоянии и не имеет никаких дефектов. Так, например, поршни и золотники не должны иметь пропуска пара, песочница должна работать безукоризненно. Машинист должен ухаживать за своим паровозом, знать все его капризы.

Как же мы водим тяжеловесные составы?

Перед отправлением тяжеловесного состава мой помощник тов. Громенко внимательно осматривает все движущиеся механизмы, смазывает их. Сам лично обязательно узнаю вес состава, количество осей и состояние тормозов. После этого, приступаем к заправке топки. Уголь в топку бросаем небольшими порциями, но часто. Это дает возможность поддерживать паробразование на одном уровне. Воды в котел много не наливаем. Большие порции накаченной воды вызывают охлаждение котла и понижают давление пара.

Я очень хорошо изучил профиль пути. Водя поезд на 4 или 5-м зубе реверса и замечая, что паровоз наклонен к буксовке, подтягиваю реверс до 2 зубьев.

Когда беру с места, смотрю за тем, чтобы машина не буксовала, а для этого нужно своевременно от-

крыть песочницу.

На песочницу и песок мы обращаем самое серьезное внимание. Песок берем сухой и просеянный. Высыпаем его в песочницу через специальную сетку, устроенную в ней.

Даже самый маленький камешек не может попасть в трубу, подводящую песок под колеса паровоза.

Тщательно продуваем котел два раза в смену. Тщательная и частая продувка котла дает возможность увеличить пробег паровоза между промывками с 3500 километров до 4000 километров!

18 мая тов. Мительский заключил договор с управлением Южно-Уральской железной дороги о том, чтобы наши паровозы обслуживали участки Магнитогорск — Карталы. И со своим паровозом еху на этом участке. Изучил профиль пути. Хорошее состояние паровоза дало возможность увеличить вес составов с 1500 тонн до 1800 тонн. Таким образом мы возим всего лишь на 200 тонн меньше, чем паровозы серии «ФД».

По нашей вине не было ни одной остановки, ни одной задержки поезда в пути.

На этих днях наш паровоз стоит на промывку. Мы еще раз проверим тщательно все механизмы. Я буду лично принимать участие в ремонте.

Думаю, что после ремонта будем возить еще более тяжелые составы и увеличим скорость.

Н. В. ФИЛИППОВ,
Машинист паровоза
«ЭУ» 701-30.

Мы не хотим быть аварийщиками

До сих пор очень мало внимания обращается на работу машинистов-крановщиков обжигного цеха. Об этом их только ругают за несвоевременную подачу слитков, а условиями их труда ни администрация, ни общественные организации не интересуются. Неужели из 38 машинистов нет лучших, нет стахановцев, которые могли бы служить примером для отстающих? Большим злом, губящим пути и вагоны, является сдвиг отб-

вания крановщиками приваренных слитков прямо на вагоны. По предложению т. Краченко была сконструирована специальная машина для отбивания приваренных слитков. Но ею почему-то в цехе не пользуются. Машина стоит захлещенная мусором и конструкциями, а нас, крановщиков, судят и выгоняют из цеха, как аварийщиков, за отбивание слитков дедовским способом на вагоны. ...

РИКЛЕНКО.

О чистом Костюме и прочем

И. ШТИНОВ

Несколько лет назад хорошим тоном считалось явиться на работу в грязной рабочей спецовке, промышленной фуражке, рваных опорах вместо ботинок. Такой облик служил как бы внешним паспортом «самого его человека». Под такую внешность «самого рабочего» подлаживался подчас и классовый враг.

Сейчас культурный уровень рабочих масса настолько повысилась, что большинству рабочих очень неприятно выйти в грязной одежде за ворота завода, идти в таком виде по городу садиться в трамвай. Рабочие требуют устроиться в цехах душей и раздевалок.

30 мая при входе в штрипсовый цех можно было читать следующее объявление:

«От раз души. Работает раздевалка. Имеются шкафы — два шкафа на каждого рабочего. В раздевалке

установлено постоянное дежурство уборщицы».

Прочитав такое объявление, рабочие на следующий день явились на работу в чистых костюмах, с полотенцами и мылом. Но оказалось, что душ по неизвестным причинам не работал. В раздевалке темноты, дежурных нет. Ощущая складывалось одышка в ящики, путаясь замки, ломали и терзали ключи. А после смены чистую одежду пришлось одевать на грязное тело.

Оказывается, ответственный за работу душа десятник, чтобы избежать лишней хлопот, предпочитает держать ключ от душа дома...

Чтобы не испытывать всех этих неприятностей, некоторые товарищи, как например старший вахтенщик — стахановец Л. Бода, предпочитают складывать одежду в инструментальный ящик и укладывать в него разбрызганную воду.

Вместо того, чтобы улучшить обслуживание в раздевалке, начальник цеха тов. Карсельев не стоял своим высшим долгом объявление, что в распоряжении каждого рабочего выдается только один ящик. Этот ящик должен служить и для чистой одежды и для грязной спецовки. А рядом с раздевалкой стоят пусту-

ющие шкафы. Но некому позаботиться перенести их в раздевалку.

Такое же полное пренебрежение к культурным запросам рабочих сказывается и в устройстве других бытовых помещений.

Уборной в цехе нет, и до сих пор даже не выяснен вопрос, где она будет строиться.

В красном уголке, как уже отмечалось в нашей газете, нет ни центральных, ни местных газет, ни журналов, ни игр. Ни стоек нет никаких показателей производственной работы нашего цеха. Красный уголок прои водит настолько унылое впечатление, что туда никто не ходит. Даже спешившие совещания перестали собираться в красном уголке.

Буфет, как правило, работает только с 12 часов до 4 часов дня, хотя в цехе три смены. Не удивительно, что когда буфет открывается, вокруг создается давка. Рабочие уходящей и заснувшей смены пытаются что-либо купить. Но увы, кроме фруктовой воды, папирса высшего сорта и пирожишек в буфете ничего нет. Неужели так трудно организовать продажу хлеба, колбасы, вареных яиц, масла, молока?

Рабочие обсуждают решения пленума ЦК ВКП(б) НОВЫЕ СТРАНИЦЫ ВЕЛИЧАЙШИХ ДОСТИЖЕНИИ

Сообщение о работе пленума ЦК партии, о докладе пленуму товарища Сталина по проекту новой конституции вызвало огромный интерес среди рабочих первой бригады стана «250».

Историческое решение пленума и доклад т. Сталина открывают новую страницу величайших достижений нашего государства, величайшую историю сталинской эпохи.

У нас, в бригаде, решено широко обсудить решения пленума ЦК, что безусловно вызовет у каждого из нас новый подъем движения за стахановскую производительность.

ПАРШИН.

Начальник смены
стана «250».

ПОМОЖЕМ КОЛХОЗАМ

Коллектив штрипсового цеха, обсудив резолюцию пленума ЦК ВКП(б) по докладу тт. Чернова, Калмановича, Микояна и Клейнера, принял на себя обязательство помочь колхозникам в уборке урожая.

Коллектив просит завком партии прикрепить цех к определенным колхозам, чтобы рабочие могли оказывать помощь своим подшефным во все время уборки сталинского урожая.

ШТИНОВ.

Цехком

о нас забывает

Машинное отделение коксохимического цеха раньше находилось в ведении паросилового цеха. Рабочий коллектив этого отделения, машинисты-стахановцы чувствовали о себе заботу. Они часто получали билеты в цирк, в ДИТР, прошлым летом ездили на Банное озеро, уходящие в отпуск получали путевки в дома отдыха. Отделение регулярно снабжалось газированной водой.

Совсем иное отношение к нам сейчас. Политико-воспитательные беседы не проводятся, никаких развлечений для наших рабочих не организуется. Профорг Попов ни разу не заходил в наш машинный зал, не беседовал с рабочими.

Машинист-кадровик Новиков, пять лет работающий в нашем отделении, живет с шестью малолетними детьми в душной и сырой землянке. Ребятам, посещающим школу, нигде готовить уроки. В таких же скверных условиях ждут старые кадровики-машинисты: Карсельев, Мурзин, Якунов.

Заводоуправление сейчас оказывает значительную помощь индивидуальным застройщикам нашего завода. Неужели лучшие кадровики-стахановцы машинного отделения коксохимического цеха не заслуживают внимания и помощи в улучшении своих бытовых условий?

Машинист ЛОТКОВ.