

## ПОСТ "ММ" НА КОКСОХИМЕ

### НАДЕЖНЫ ЛИ ТЫЛЫ?

Коллектив энергетической службы коксохимического производства насчитывает менее 240 человек. На его плечи ложится ответственность за бесперебойную работу всего энергетического хозяйства производства — электродвигателей и аппаратуры, кабельной продукции и средств автоматики и управления. Задачи обширны.

## 2. В РОЛИ ПОЖАРНОЙ КОМАНДЫ

Служба главного энергетика коксохимического производства включает в себя коллектив кустового электроремонтного цеха и цеховой энергетической персонал. Восемьдесят три работника кустового цеха поручено вести ремонт электродвигателей всех цехов производства, монтаж и обслуживание средств автоматики, капитальные ремонты всего электрооборудования КХП. Помимо машин и механизмов, имеются в виду осветительные системы всего производства, оборудование центральной диспетчерской. А кроме этого, приходится вести постоянный контроль за состоянием аппаратуры управления и сложного кабельного хозяйства. Для полноценного выполнения всех этих работ коллектив цеха нуждается еще в нескольких специалистах.

Правда, сейчас удается как-то выжить из положения: трижды в неделю в цех приходят учащиеся профтехучилища. В этой группе до 20 ребят, поэтому принято считать, что кустовой электроремонтный цех в кадрах не нуждается. Так ли это? Не приняв старательности многих практикантов, нельзя согласиться с тем, что они равноценны по своим опыту и возможностям кадровым рабочим. Им пока что невозможно поручить самостоятельную работу вне стен цеха, без руководства и контроля опытных производственников. Конечно, к лету, времени выпуска из училища, ребята приобретут некоторый опыт и сноровку, освоятся с производством. Проблему кадров для КЭРЦ нельзя пока считать полностью решенной, впрочем, и в качественном отношении — мастерство молодых ребят далеко от совершенства, и это очевидно.

Главный энергетик производства В. Г. Кулпин настроен оптимистически:

— Несмотря на то, что до полного штата в цехе не хватает примерно 12—15 рабочих, положение в целом нельзя считать тревожным. Правда, если смотреть глубже, то наша служба должна быть несколько усилена. Вероятно, так и произойдет со временем. А пока приходится справляться имеющимися силами. И эта задача, с некоторым напряжением, была бы посильной. Мешает одно серьезное «но». Коллективу службы главного энергетика приходится сейчас зачастую выступать в роли пожарной команды. Вместо планомерного проведения предусмотренных профилактических осмотров и ремонтов электрики вынуждены почти ежедневно бросаться в авральном порядке на устранение аварий электрооборудования во втором коксовом, допускаемых по вине персонала ца-

ха. Хочется верить, что положение здесь удастся исправить.

Это действительно очень серьезная проблема. Пока получается, что авралы съедают значительную часть рабочего времени электроремонтников. Причем не только тех, что вызваны из кустового цеха, но и всех 29, работающих непосредственно во втором коксовом. Цеховым электрикам практически совершенно не остается времени на профилактические осмотры оборудования. Хотя надо выполнять еще и мелкие ремонтные работы в ходе каждой смены. Получается замкнутый круг: лишенное профилактики оборудование теряет надежность из смены в смену, а во время как люди, чья опека оно поручено, отвлечены на устранение аварий. А ведь некоторые из них произошли как раз из-за недостатка внимания. Разорвать этот порочный круг могут и обязаны прежде всего сами же эксплуатационники. Именно от них зависит прекращение аварийности электрооборудования. Вот тогда с электроремонтников можно будет требовать планомерной профилактики.

В этом убеждает подожжение в других цехах производства. Условия работы в углеподготовительном цехе, например, такие же, как во втором коксовом. Но здесь проблемы с состоянием электрооборудования нет. Причем в этом цехе до полного штата электриков не хватает пяти человек. Тем не менее им удается, правда, с известным напряжением, поддерживать высокую работоспособность своего хозяйства.

Для исправления положения во втором коксовом цехе ведется реконструкция части электрохозяйства. По первой—четвертой батареям в ближайшее время будут заменены все троллеи на загрузочных вагонах и двурельсовых машинах. Это, несомненно, повлияет на повышение производства кокса. Но опять хотелось бы напомнить, что при всех усилиях ремонтников благополучное состояние электрооборудования зависит в первую очередь от самих эксплуатационников.

Сложность в том, что положение коллектива службы главного энергетика коксохимии становится год от года все сложнее. С каждым годом возрастают объемы работ. Было время, когда на коксортировке, например, все электрооборудование состояло из рубильника и пускателя. А сейчас... Но особенно заметны перемены на загрузочных вагонах. Не так давно здесь стояло всего по шесть электродвигателей. Сегодня электрику приходится иметь дело уже с тридцатью пятью агрегата-

ми. Помимо этого постоянно растет насыщенность производства средствами автоматики, за которой тоже нужен глаз да глаз.

Получается, что, хотя на самом деле штаты остаются прежними, рабочих рук в энергослужбе становится как бы меньше. А поскольку растет нагрузка на персонал, качество его работы невольно снижается. Все настойчивее звучит вопрос о том, что такие ножницы необходимо «раздвинуть». Как?

Совсем недавно энергетики коксохимического производства переведены на другую сетку оплаты. Разница весьма ощутима. Как считают руководители энергослужбы, возросшая полновесность заработанного рубля сыграет серьезную роль в закреплении кадров.

Наконец, пора поднимать престижность их работы. Не профессии — ее охотно осваивают ребята в профтехучилищах, — а именно работы. Надо шире знакомить коллектив производства с незамысловатыми на первый взгляд делами коллектива энергослужбы, активнее поддерживать лучших людей. И поощрять не только рублем. На коксохимии нет второстепенных профессий, как нет и незначительной работы. Здесь от каждого члена коллектива зависит конечный результат — увеличение производства кокса.

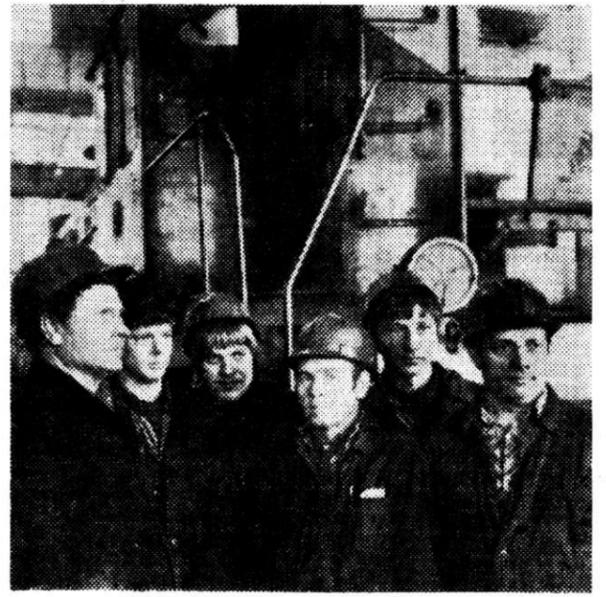
Подытоживая разговор о «тылах» коксохимии, нужно признать, что этот участок производства нуждается в усилении внимания. Главный вывод, который напрашивается после знакомства с состоянием ремонтной службы КХП, касается не «тылов», а именно «первого эшелона» технологов. От них, в первую очередь, зависит состояние оборудования. А упущений на этом участке немало. Почему-то в стороне стоят от важной, сложной, но крайне нужной работы по воспитанию подчиненных многие инженерно-технические работники коксовых цехов, и прежде всего второго коксового. Слабо ведется обобщение и распространение опыта лучших производственников, умеющих трудиться высокопроизводительно и безаварийно. Практически не ведется соревнование под девизом «качественно отремонтировано — качественно обслуживается» — соревнование за продление межремонтного срока службы оборудования. Предстоит продумать формы морального характера, стимулирующие хозяйское, добросовестное отношение к порученному участку работы каждого труженика коксовых цехов. И, конечно, одновременно надо поднимать авторитет ремонтников, искать пути более активного их участия в соревновании за безаварийную работу. Нужен, короче, широкий комплекс мер, способных вывести коллектив коксохимии из трудного положения.

Н. ГОРШКОВ, старший аппаратчик цеха переработки химвеществ;  
И. РАДОМСКИЙ, электросварщик коксового цеха № 1; Л. КУЛАКОВ, газосварщик коксового цеха № 3; Ю. СКУРИДИН, наш корреспондент.

### На правом фланге пятилетки

Железнодорожники комбината, несмотря на трудные зимние условия, успешно несут трудовую вахту по бесперебойному обеспечению цехов сырьем и материалами, а также своевременно отправляя продукцию потребителям. Ритмичной работе движущихся ремонтных служб.

На снимке: группа передовых слесарей-ремонтников тепловозного депо локомотивного цеха — Михаил Васильевич КОПЫТОВ, Виктор Анатольевич ЕФАШКИН, Вячеслав Витальевич ЧЕРКАШИН, Роман Петрович ЦЫГАНКОВ, Анатолий Иванович ЛУЧКИН, Александр Петрович СЕРГЕЕВ.  
Фото Н. Нестеренко.



В Балтийском морском пароходстве есть судно, которое носит имя нашего города — «Магнитогорск».

Наша газета в свое время рассказывала об истории появления сегодняшнего «Магнитогорска» на океанских трассах. В начале тридцатых годов на Балтике был пароход под таким именем. В канун Великой Отечественной войны экипаж его был интернирован и, томлясь в застенках фашистских концентрационных лагерей, не забывал честь и достоинство советских моряков.

В начале 60-х годов одноименное судно появилось в составе Дальневосточного морского пароходства, потом оно было безвозмездно передано Болгарии и стало носить имя «Захарий Стоянов». Магнитогорцы обратились в Министерство морского флота СССР с просьбой присвоить одному из новых строящихся судов имя своего родного города. Вскоре и появился контейнеровоз-гигант на Балтике — «Магнитогорск».

Дата рождения судна — 14 мая 1976 года. С этого дня экипаж судна поддерживает тесную связь с коллективом Магнитогорского металлургического комбината. Недавно журналист Анатолий Семинов побывал на «Магнитогорске» и сделал с его экипажем рейс на Кубу и южное побережье США. Предлагаем вашему вниманию его путевые заметки.

## „Магнитогорск“ выходит в море

Через несколько минут начнется первое в моей жизни плавание. Улавливаю, как начинают работу двигатели «Магнитогорска». Впереди — Балтийское море. Что я знаю о нем? В древности его называли Янтарным за обилие в нем янтаря. Это наиболее прекрасное из всех морей Атлантического океана. Звалось оно и Варяжским морем, Свейским, то есть Шведским. Здесь в средневековье проходили важнейшие торговые пути. Тут когда-то было много пиратов. Балтийское море редко бывает спокойным. Но нашему судну повезло. Качка была минимальная. Но это не помешало появиться у меня зверскому аппетиту и сонливости, на что судовой врач сказал: «Это организм адаптируется». Ничего себе адаптация, когда мне явно не стало хватать человеческого обеда.

Подходим к порту Хельсинки. Рейд. Нам предстоит взять на борт группу финских специалистов по судостроению с перевалочком. И вот подходит небольшое суденышко со смешным названием «Примус». Это прибили финны. Сколько у них груза! Чемоданы, сумки, ящики, авоськи... Основательные люди. Итак, все в сборе. Курс — ФРГ.

На второй день погода была прекрасная. Солнце. Балтийское море стало каким-то праздничным. Видно далеко-далеко.

На судне стала функционировать так называемая «артелка». В ней можно купить конфеты, печенье, сигареты. Вскоре и библиотека открылась. Она пользуется большой популярностью. Матросы, свободные от работы, разобрали все книги.

Вышли в Северное море. До свидания, Балтика! Через сутки вошли в пролив Ла-Манш, Па-де-Кале — самый узкий его участок.

Справа — Англия, слева — Франция.

По подсчетам английских страховых компаний, это самое опасное место на земном шаре для морских кораблей. Здесь происходят столкновения и аварии судов в десятки раз чаще, чем в любом морском районе. Пролив является примером трудного навигационного плавания. Дело в том, что через пролив, наименьшая ширина которого 29 километров, проходит в сутки более тысячи судов. В любой момент здесь их находится не менее 50.

Ла-Манш — ворота в Атлантический океан. Пропали последние видимые очертания суши Английского королевства. И вот он, Атлантический океан, которому принадлежит пальма первенства весьма сомнительного качества. Он занимает первое место по числу погибших судов.

Качка усиливалась. Судно круто берет к югу. Уходим от непогоды. Будем плыть более дальним путем, зато, как считают, более спокойным. Океан покрыт белыми барашками. Волны шипят. Накрывает дождь. Волнение 6—7 баллов.

Корабль — кусочек суши для меня. Здесь свой микроклимат. Его равнодействующая — дружба и уважение, четкое выполнение своих обязанностей и помощь товарищу. Нас на судне 54 человека, различных по характеру, заботам, интересам, стремлениям.

Например, молодой кубинец Аугусто Родригес Темес. Аспирант. Учится в Ленинграде. Женат на девушке из Архангельской области. Обаятелен. Прост, сдержан. Нежно рассказывает о родной Гаване, где родился и провел детство. Восторженно — о России, где получает образование. Кубинец хочет быть хорошим специалистом по рыболовецким судам.

Сергей Середа — дублер старшего помощника капитана. Он на удивление молод, на мой взгляд, для этой должности, ведь ему всего 28 лет. Как специалиста его хвалят.

Алексей Масленников и Андрей Кудрин — повара третьей категории, окончили оба Ленинградское профессиональное училище, которое готовит кадры для заграничного плавания. Комсомольцы. На «Магнитогорске» их первый рейс.

Чувствуется, что приближаются тропики — экипаж готовится к купальному сезону. Приводится в порядок плавательный бассейн. Свободные от вахты матросы занимают его покрывалом. Тепло. Около тридцати градусов. Почти такая же температура и у воды. Океан ласков, смирен, призывен. Так и хочется искупаться.

Но тут мое внимание привлекли какие-то бумажки, коробки от сигарет, металлические предметы, пропавшие у судна. И это только на той ниточке, которой идет наше судно! Загрязнение становится настоящей трагедией для океана. В него ежегодно попадает от пяти до десяти миллионов тонн нефти и ее производных, с речным стоком 20 тысяч тонн свинца, пять тысяч тонн ртути... Я заинтересовался у дневального Лены, когда она делала уборку кают: «Куда потом этот мусор? В океан?»

Она удивленно посмотрела на меня, мол, откуда я свалился такой, что не знаю элементарных вещей, но потом, подумав, решила просветить меня: «Для мусора у нас есть специальный контейнер. Вернемся домой, сдадим его». Помолчала, добавила: «В океан нельзя, если все в океан, что тогда с ним будет?»

Вот и Гавана, столица Кубы! Нам, свободным от вахты, выдают разрешение на выход в город.

Аугусто вместе с отцом, коммунистом, директором одного из предприятий Гаваны, знакомит нас с Гаваной.

Набережная. Она идет вдоль моря. Бетон, асфальт.

[Окончание на 4-й стр.]