



В цехе ремонтного куста прокатных цехов хорошо работает токарь коммунист Михаил Павлович Шкуратов, систематически выполняющий по полторы нормы в смену.
На снимке: токарь М. Шкуратов.

Фото Е. Карпова.

На строительстве нагревательной печи № 4.

Важной стройке—большое внимание

Четвертую нагревательную печь ждут все производственники листопрокатного цеха № 1. Рабочие не один раз в день подходят к строительной площадке, интересуются, как идут дела. Пуск печи позволит цеху увеличить производительность труда, улучшить качество проката, даст возможность другим печам работать нормально, без повышенной нагрузки.

Несколько недель тому назад здесь врезался ковшом в мерзлую землю экскаватор. Сейчас уже все механизированные земляные работы закончены. Строителям отбойными молотками приходится разбивать железобетон старых фундаментов, дробить скальный грунт. Но вся беда заключается в том, что на участке имеется всего лишь 9 молотков и то старых. По специальному приказу директора сюда должны были выделить 15 молотков, однако они до сих пор не поступали. Отбойные молотки стали настоящей проблемой. Не достает на строительном участке и анкерных болтов, нужных для монтажа конструкций шлеппера и ролганга.

Строители закончили сооружение фундамента шлеппера печи

№ 1. Вместе с этим параллельно ведутся работы по сооружению шлеппера печи № 4 с подпорной стеной и строительству ролганга выдачи металла. Однако для шлеппера № 1 до сих пор не поступило металлоконструкций, хотя монтажные работы по графику надо было начать еще пятого января.

У строителей много претензий к чертежам, выполненным Гипромезом. В них имеются большие неточности, отклонения.

В марте строители должны уже подойти к существующему шлепперу, чтобы приступить к его демонтажу. Только эти работы могут затормозиться из-за того, что не будет пущен шлеппер № 1.

Сооружение нагревательной печи № 4 — один из важнейших строительных участков на комбинате, поэтому сюда должно быть направлено все внимание не только работников управления капитального строительства комбината, но и основного механического, кузнечно-прессового и других цехов комбината, которые поставляют сюда необходимые материалы.

С. ЯСЬКО.

Когда вручен комсомольский билет

Скромная небольшая книжечка в красных корочках, но какое огромное значение имеет она в жизни каждого молодого человека нашей страны. После того, как секретарь райкома комсомола вручил билет, у юноши или девушки сразу появляются новые обязанности, более серьезное, обдуманное отношение к каждому своему шагу, поступку.

Кому в нашем цехе неизвестен Валерий Белобородов. Иной раз диву даешься, как успевает он справляться с такой массой нагрузок, поручений. Как находит время, чтобы регулярно тренироваться по баскетболу, хоккею, вести эти секции в цехе, заниматься спортивной работой у себя в бригаде и попутно с этим успешно закончить школу рабочей молодежи. Сейчас Валерий председатель физкультурного совета цеха. Это новая большая нагрузка, и он впрягся в нее с первого дня.

Недавно Белобородов был принят в комсомол. Рекомендацию ему давали и комсорг их группы Александр Базаев. Что и говорить, когда подписывались, ни у того, ни у другого не дрогнула рука. В таком парне, как Валерий, можно не сомневаться — не подведет. После того, как Валерий стал комсомольцем, у него как будто еще прибавилось энергии. Надо было в подшефную школу послать вожатых, Белобородов отозвался первым. И сейчас там ведет спортивную секцию. Создали в цехе спортивный кру-

жок — Валерий его активный участник. Побольше бы таких боевых, инициативных. С ними любое дело по плечу, ведь Валерий, за что бы ни брался, всегда работает напористо, с огоньком и не останавливается на полпути.

Очень хорошо проявили себя после вступления в комсомол секретарь Виктор Простынюк, токарь Геннадий Обрезков. Они сразу же влились в число комсомольских активистов, которые не жалеют для своей организации ни сил, ни труда.

Иногда, когда секретари комсомольских организаций начинают говорить о вступлении в комсомол, многие выступают с такой мыслью:

— Прежде чем рекомендовать парня или девушку в члены ВЛКСМ, следует обязательно дать им выполнить несколько поручений, чтобы проверить, не будут ли они просто балластом, небокопителями, от которых, как говорят, ни жарко, ни холодно.

Что ж, эта мысль, конечно, верна, спорить здесь не приходится и все же... Представьте себе, пришел в цех недавний выпускник ремесленного, технического училища. На производстве он показал себя неплохо, мастер, окружающие отзываются о нем хорошо, на субботники он выходит. А что-то более серьезное ему не поручили, не знает цеха, людей, стесняется, да и нет у него еще опыта. Рекомендовать его в комсомол, конечно, можно, но зато

уж потом не следует с него спускать глаз, давать ему сначала небольшие поручения, постепенно увеличивая степень их серьезности. Иначе отойдет он от коллектива, так и не привыкнув к живой общественной деятельности.

Недавно у нас произошел такой случай. На цеховом бюро ВЛКСМ мы разбирали вальце-токаря Валентина Кузнецова, сравнительно недавно ставшего комсомольцем. Досталось ему за опоздания, за плохую учебу, за неучастие в общественной жизни. И вдруг выяснилось, что Кузнецову, собственно, никто ничего не поручал. В его комсомольской группе совершенно забыли, что у них прибавился новый товарищ, которого нужно растить, которому нужно помогать. Забыли о нем и цеховые активисты. Валентин сам на бюро попросил поручение. Он неплохо рисует и взялся оформить красочную таблицу будущих соревнований в Скви-Велли. Неделю трудился над таблицей Кузнецов, и она вышла на славу, пожалуй, такой не найти в другом цехе. Оказывается, Кузнецов далеко не такой пассивный, и кто знает, может, ему не пришлось бы выговаривать, если бы мы его сразу постарались вовлечь в общественную жизнь. Поручения воспитывают комсомольцев, заставляют жить интересами коллектива, шагать в ногу со всеми.

Г. РУБАН,
секретарь бюро ВЛКСМ сор-
тепекатного цеха.

ОБЕЩАНИЯ ЕСТЬ, А ДЕЛА НЕТ

На трамвайной остановке в «часы пик» всегда много народа. Вот подходит большой ленинградский вагон. На кабине вагонов висит табличка: «Поезд следует в депо». Он идет туда на технический осмотр, который в нормальных условиях следовало бы проводить ежедневно в условиях магнитогорского профиля трамвайных дорог.

В чем дело?

Главная причина нерегулярного технического осмотра вагонов, а, следовательно, и нарушения графика движения поездов заключается в том, что у нас нет второго депо, где можно было бы производить все нужные работы. Имеющееся депо не может обеспечить нормального обслуживания поездов.

Сейчас трамвайный парк насчитывает 250 вагонов, из них 144 — четырехосные. А депо с пристройкой рассчитано на полное обслуживание только 90 вагонов, да и то двухосных. И на линию можно выпускать только 155 вагонов. Это зачастую приводит к тому, что получаются недо-ремонт, скороспешные осмотры и, как следствие, частые аварии. Поезда работают на пределе из-за сложного профиля трамвайных путей, а осматриваются они редко. Только по этой причине в прошлом году было более 700 задержек, что, безусловно, лихорадило, коверкало график движения.

В Правобережном районе города базируется 60 поездов. И вот с правого берега их необходимо перегонять время от времени на левый берег в депо для ремонта или осмотра. К тому же еще следует добавить, что пропускная способность имеющегося депо ниже всякой критики. Одновременно в депо на канаву могут стать только 2 поезда с трехосными вагонами или 3 поезда с двухосными вагонами. Скоро будет введен в эксплуатацию южный переход через реку Урал, прибавится новая магистраль, придут новые вагоны.

Вот так обстоят дела. Каков

же вывод? Давно руководители комбината ведут разговор о строительстве второго депо с большим ремонтным хозяйством. Но дальше разговоров дело не идет. Пока они тянули год от года, вагоны стоят под открытым небом. Дождь и снег, ветер и пыль до неузнаваемости изменяют их, выводят из строя механизмы.

Много у трамвайщиков есть и других нужд. От времени многие вагоны обшарпались, краска слезла, оборудование пришло в негодность. Необходима покраска, ремонт оборудования. Однако сде-

лать даже этого мы не можем из-за того, что у нас нет мебельного цеха.

И другое. В Челябинске, например, подвижной состав трамвайного хозяйства почти одинаков с нашим. Но обслуживающего персонала у них на 400 человек больше. Недостача рабочей силы тоже сказывается на движении поездов, на уходе за ними.

Пора кончать с разговорами. Магнитогорску нужно нормальное движение трамвайных поездов.

Н. ДОРОНОВ,
начальник трамвайного цеха.

Диспетчер или стрелочник?

На 4-м посту станции Стальная нередко можно наблюдать весьма любопытные явления. Идет, допустим, паровоз с пятого района из-под экипировки, и диспетчеры станции бросают селекторы и бегут к железнодорожным путям.

— Для чего? — спросите их.

— Стрелки для паровоза делать, — ответят. — Больше некому.

— А где же стрелочники?

— Их нет.

Действительно, на этом посту в сменах трех диспетчеров нет стрелочников. Еще хорошо, если диспетчеры могут иногда покинуть свои рабочие места и бежать к стрелкам. А если работы много? Тогда паровоз может стоять у стрелок по двадцать и более минут. Так было, например, 4 фев-

раля в смене диспетчера т. Васильева. Само собой разумеется, что останавливается вся работа под разливочными площадками.

Звонили мы несколько раз начальнику района т. Дзюбе, начальнику железнодорожного транспорта т. Баранову, но они как только услышат нашу просьбу — дать стрелочников, — кладут трубку. И больше даже не звонят — не ответят. А ведь они понимают, что от четкой работы транспортников во многом зависит подача горячих плавок на второй блюминг и ритмичная работа стрипперного отделения.

П. НЕНЕВОЛЯ,
работник цеха
подготовки составов.

Как ни странно, но...

Модельное отделение является основным поставщиком моделей для цехов фасонного литья. Но кроме этого наш коллектив выполняет заказы для всех цехов комбината, а иногда и для других заводов города и области.

Коллектив в отделении дружный, сплоченный. В основном здесь трудится молодежь, пришедшая из ремесленных училищ, и демобилизованные воины Советской Армии.

В нашей бригаде отличаются успехами в труде комсомольцы Василий Присяжный, Владимир Казаков и недавний воин, а теперь модельщик 4-го разряда Борис Фечин. Каждый из них ежедневно выполняет свою плановую норму не ниже 120—140 процентов.

Другие? Другие тоже... Впрочем, вот перед нами показатели работы за январь. Самый наименьший результат у модельщика

Сорокина — 102 процента; и самый высокий у Шалахова — 155 процентов. Хорошо трудятся ребята!

Но как ни странно, а план отделения в целом... не выполнен. Такое же положение было весь 1959 год.

Почему? Да, потому, что по штатному расписанию в каждой бригаде не хватает по несколько человек. Руководители отдела организации труда обещали урегулировать этот вопрос, но, видимо, еще, как говорят, три года не прошло.

А пока у инженерно-технических работников модельного отделения нет никакой надежды в скором времени получить премиальное вознаграждение за успешное выполнение плана.

А. МАКСИМОВ,
мастер модельного
отделения ФВЛЦ.

Недостойный поступок

Борьба со снежными заносами на путях внутризаводского транспорта является одной из ответственных задач не только железнодорожников, но и тружеников всего комбината. Мы должны обеспечить правильную работу транспорта в любую погоду, в бурю и метель. Поэтому директор комбината обязал приказом руководителей определенных цехов и отделов в период бурь высылать людей на закрепленные участки путей для очистки пути и стрелочных переводов от снега.

В эту зиму снега немного. Но все же были дни, когда снегоуборочные машины железнодорожного транспорта не справлялись и требовалась помощь от цехов и отделов.

Большинство работающих на очистке путей очень хорошо относились к своим обязанностям. Это трудящиеся прокатных цехов, жилищно-коммунального отдела УХХ Сталинского района и ряд других. Они трудились организованно, добросовестно.

Исключением из этого был коллектив заводоуправления, работающий на уборке снега 2 февраля.

Вместо 35 человек прибыло 32, одного еще пришлось отправить, так как обут он был не для работы на очистке путей.

Это бы еще ничего, но работали они тихо, проще сказать, с ленцой. Дотянули до 12 часов и ушли обедать, а после обеда 6 человек явились в нетрезвом виде.

Кое-как дотянули до положенного времени, бросив лопаты и рукавицы, разбежались. На замечание нашей работницы Р. Крапотинной, что нужно собирать инструмент и сдать рукавицы, последовали слова, какие, может быть, украшали лексикон ломового извозчика в далекое, старое время.

Так и ушли, проработав едва четыре часа. А старший группы М. Мацвай не только мер не принял, но сам отбыл в числе первых. Сообщили мы об этом начальнику АХО т. Григорьеву, ответственному за посылку людей на очистку путей. Нужно, чтобы коллектив разобрался в недостойных поступках своих товарищей, оставивших о себе такую дурную славу. М. МИХАЙЛОВСКИЙ,
дорожный мастер.