

Включайтесь в конкурс!

Подведены итоги ежегодного Всесоюзного конкурса на лучшее предложение по экономии электрической и тепловой энергии. Каждый год участники этого конкурса — рационализаторы Магнитогорского металлургического комбината — за внедренные оригинальные предложения по экономии электроэнергии получают призовые места.

На прошедшем 23-м конкурсе вновь отмечены внедренные на комбинате предложения, технически новые, дающие большой экономический эффект, которые могут быть применены на других предприятиях. Пятнадцать работников комбината — авторов этих предложений премированы и награждены дипломами участников Всесоюзного конкурса на лучшее предложение по экономии электрической и тепловой энергии.

Авторы трех из них коснулись разработки и внедрения новых режимов работы системы электроснабжения комбината, применения быстроснабжающихся дросселей в анодных цепях управляемых ртутных выпрямителей и реконструкции аэродинамической схемы дымососов котлов среднего давления. От внедрения только этих трех предложений комбинат получил экономию, составляющую более тридцати шести миллионов киловатт-часов электроэнергии в год.

В настоящее время на комбинате проводятся работы по отбору и оформлению рационализаторских предложений на очередной, двадцать четвертый конкурс.

С целью привлечения широкого круга работников комбината к разработке и внедрению средств наиболее рационального расходования электрической и тепловой энергии на комбинате проводится свой внутренний конкурс на лучшее предложение по экономии электрической и тепловой энергии. Лучшие предложения, имеющие техническую новизну и дающие экономии электрической или тепловой энергии, будут премированы и направлены на всесоюзный конкурс через комиссию содействия конкурсу при энергосбыте Челябинска.

Предложения на конкурс принимаются до 31 декабря 1969 года включительно.

П. ТИТОВ, инспектор Челябинскэнерго.



В основном механическом цехе изготавливаются детали для огнестойкой машины, которая будет установлена на блюминге № 2.

НА СНИМКЕ: слесари-сборщики Петр Степанович ЯЦЕНКО (слева) и Владимир Андреевич ОКИН за сборкой очередного узла машины.

Фото Н. Нестеренко.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МАГНИТОГОРСКИЙ МЕТАЛЛ

Орган парткома, профкома и управления Магнитогорского ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени металлургического комбината

№ 141 (4573)
Год издания 29-й

ЧЕТВЕРГ, 28 ноября 1968 года

Цена 1 коп.

Идет сверхплановый агломерат

Со спекательных машин аглофабрик ежедневно сходят сотни тонн дополнительной продукции. Всего с начала месяца труженики аглофабрик горного управления изготовили и погрузили в думпкеры, кроме запланированного количества, еще свыше 23 тысяч тонн агломерата.

Отличился коллектив аглоцеха № 2, которым руководит Николай Константинович Гостев. Он внес в копилку сверхплановой продукции более 12 тысяч тонн сырья для домен.

В. ПЕТРЕНКО.

СОКРАТИТЬ ПРОСТОИ ВАГОНОВ!

Большую часть угля для коксования наш комбинат получает с обогатительных фабрик Кузбасса и Караганды, где уголь проходит мокрое обогащение. Обогатительные фабрики выдают концентрат с влажностью 7 процентов и более. Необогащенный уголь, предназначенный для обогащения на углеобогащательной фабрике ММК, поступает тоже с влажностью — до 8 процентов.

В пути вагоны с углем находятся 2—3 суток. При низких температурах уголь примерзает к днищу и кузову вагона и при выгрузке на вагонопогрузочных устройствах коксохимического производства полностью из вагонов не высыпается. Остатки угля после выгрузки в отдельных вагонах составляют 10—15 тонн. От остатков угля после разгрузки вагоны очищаются на угольной эстакаде грузчиками ЖДТ. При нормальной выгрузке в летнее время с очисткой вагонов справляется бригада грузчиков, состоящая из 30 человек (в четырех сменах). В зимнее время очистка вагонов от смерзшегося угля превращается в трудно разрешимую проблему. Количество грузчиков, занятых на очистке, возрастает до 120 человек и больше, но проблема остается нерешенной. Разрешить ее можно только в том случае, если весь поступающий уголь непосредственно перед выгрузкой разогревать в тепляках.

В 1965 году отдельные партии вагонов с большими остатками угля начали разогревать в тепляке, находящемся в ведении управле-

ния ЖДТ на станции Входная, и это дало определенные положительные результаты. В 1966 году совместным приказом по управлению ЖДТ и коксохимпроизводству от 11 февраля был разработан единый технологический процесс обработки вагонов с углем, поступающими под выгрузку на станцию Угольная. В приказе конкретно определено количество вагонов для разогрева в тепляке — 180 физических единиц в сутки. Но и в том же году и в прошлом количестве вагонов в тепляке вагонов с углем в сутки редко превышало 100 физических единиц, в остальное время тепляк был занят разогревом песка, руды и других грузов.

Всю прошлую зиму производилась доработка и испытание нового тепляка для разогрева смерзшихся грузов инфракрасными лучами, построенного там же, на станции Входная. И только в апреле текущего года была сдана в эксплуатацию и опробована одна секция на 15 физических единиц.

Но как бы то ни было, появи-

лась возможность довести количество разогреваемых вагонов до 300 единиц, а с пуском второй секции — разогревать все 100 процентов поступающих угля.

Практически в настоящее время в тепляках станции Входная разогревается в среднем по 150 физических вагонов, в отдельные же сутки ноября количество разогреваемых вагонов колеблется от 90 до 200 единиц, что крайне недостаточно. Руководство ЖДТ этому важному вопросу уделяет мало внимания. График подачи и вывода вагонов из тепляка часто срывается. Значительно больше положенного расходуется времени на доставку разогреваемых вагонов на станцию Угольная. Нет необходимого контакта между диспетчером ЖДТ и начальником смены углеподготовительного цеха. Зачастую оставляет желать лучшего и информация об углях, находящихся в пути: иногда даже на прибывшие угли нет документов. Все это отрицательно сказывается на планировании работы разгрузочных механизмов, а в конечном счете — на обороте вагонов.

Нужно отметить также, что технологический процесс разогрева вагонов в новом тепляке обрабатывается крайне медленно.

Для сокращения простоев вагонов, увеличения их оборота на станциях Входная — Угольная руководству ЖДТ нужно принять все меры по улучшению использования имеющихся тепляков.

Н. ЗЮЗИН, секретарь партбюро углеподготовительного цеха КХП.

НАШЕГО ПОЛКУ ПРИБЫЛО

В июле этого года к нам, в службу сигнализации, централизации и блокировки железнодорожного транспорта комбината прибыла группа молодых рабочих — выпускников городского профессионально-технического училища № 41. Знакомство с ними состоялось намного раньше: во время их производственной практики. И вот теперь, когда они начали самостоятельно трудиться в нашем коллективе, мы окончательно убедились, что это хорошие, трудолюбивые парни.

Многие из них за короткий срок освоили и успешно эксплуатируют устройства СЦБ на вверенном участке. За успешное освоение устройств сигнализации, централизации

и блокировки и за хорошую работу многим из них повышены производственные разряды. Особой похвалы заслуживают монтеры Р. Садыков, А. Ковпан, А. Токарев, В. Емельянов и другие. Многие из ребят учатся в школах рабочей молодежи, А. Ковпан в этом году закончил 11 классов и думает в следующем году поступить в институт.

Мы надеемся, что и остальные выпускники училища приложат все силы к тому, чтобы как можно быстрее освоить устройства СЦБ и продолжат повышение своего общеобразовательного и технического уровня.

М. ГАТТАРОВ,
старший электромеханик
службы СЦБ ЖДТ.

О СТАЛЬНЫХ ПУТЯХ И О МЕХАНИЗАЦИИ

В то время, когда я начинал работать в цехе пути железнодорожного транспорта комбината, все работы по ремонту пути производились вручную. Разгонку зазоров, например, производили с помощью рельса длиной 12,5 метра и весом 600 килограммов. Потаскаешь день такую «штучку», и домой идешь, как говорится, без рук и без ног. 10—12 человек таскали такую рельсину. А теперь при гидравлическом разгонщике с этой работой справляется всего 2 человека.

А сколько неприятностей приносили путевым паровозам: то путь шлаком засыплет, то водой зальет. Зимой же вода особенно неприятна: приходится киркой и лопатой долбить лед. От электровозов же, сменивших паровозы, — ни шлака, ни воды на путях.

Срок службы по механическому износу деревянной шпалы на комбинате на отдельных участках составляет 1—2 года. А вот когда начали укладывать железобетонные шпалы, срок этот резко увеличился. Взять хотя бы перегон Доменная—Сортировка (опытный участок, протяженностью 400 погонных метров), где установлены такие шпалы. И шпалы, и рельсы служат здесь надежно с 1963 года, только знай смазывай да подкручивай болты, можно не бояться, что через год шпалы выйдут из строя из-за механического износа. Заметим еще, что механическая укладка звеньев с железобетонными шпалами производится краном, старый путь тоже разбирается краном, балласт грузится в вагоны шарофрезерной лопатой, дозируется хопперами-дозаторами, путь подбивается машиной.

А вот рихтуется путь все еще вручную, работа по вырезке загрязненного балласта тоже выполняется вручную. Операции эти очень тяжелые. Нужно приобрести щебеноочистительную машину. В этом заинтересованы не только путевцы: надежность и долговечность путей — это ведь не только их забота. Дальнейшая механизация путевых работ освободит путевцев от тяжелого ручного труда, и от нее — механизации — зависит дальнейшее развитие путевого хозяйства, которое должно идти в ногу с развитием комбината.

П. КОРОТКИЙ, мастер цеха пути.