



Виктор Михайлович Фроликов — один из лучших формовщиков фасонно-вальце-сталелитейного цеха. Он был и остается в числе тех, кто неизменно способствует улучшению качества литья.

На снимке: В. М. Фроликов.

Фото Н. Нестеренко.

Качество, еще раз — качество

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

качества литья, в которых были указаны сроки исполнения их и ответственные за исполнение лица. Эти мероприятия и стали для коллектива программой действий в борьбе за снижение брака.

На этот год работники цеха наметили для себя рубеж: снизить потери от брака на десять процентов. Это свое обязательство они с лихвой перевыполняют. Благодаря неустанной, кропотливой работе инженерно-технического персонала, коллектив ежемесячно добивается больших успехов в деле улучшения качества литья.

Представители цеха, отдела технического контроля и технической лаборатории ежедневно

проводят обходы с целью выявления дефектов литья и случаев нарушения технологических инструкций. Сменные мастера формовочных участков также ежедневно знакомят формовщиков перед началом работы с технологией изготовления отливок, делая запись об этом в специальной технологической карточке, в которой расписываются бригадир или старший рабочий.

Заливку форм теперь производят в строгом соответствии с инструкцией, которая, кстати, во избежание нарушений была повторно проработана со всеми, кто имеет отношение к заливке. При за мере температуры металла, выпускаемого на электрочелюсть, обязательно присутствуют сменный мастер формовки или на-

чальник смены.

Словом, перестройке, переменам в той или иной степени подверглись многие звенья технологического процесса. Но эти перемены не дали бы добрых вехов, если бы не попали в благодатную почву. Все труженники цеха: и рядовые, и командиры производства проявили горячую заинтересованность в скорейшем резком сокращении брака, стали работать более собранно, с большим пониманием и «почтением» стали относиться к требованиям различных технологических инструкций. И именно это в первую очередь дало свои желанные плоды.

Участок крупного литья был в прошлом году главным «поставщиком» большого количества брака, а ныне к кол-

лективу этого участка нет ни у кого особых претензий. Отлично идет дело у бригад, возглавляемых опытными формовщиками А. С. Синошко и Н. А. Глобой. На участке шлаковых чаш и мульд высоким качеством литья радуют бригады Н. И. Рачинского и М. А. Антонова. Старший мастер большого пролета А. В. Матвеев и мастер Е. С. Сериков прилагают много усилий к тому, чтобы создать своим подчиненным все условия для работы без брака.

Не только эти, но и многие другие труженники цеха стараются делать все необходимое для предотвращения случаев брака, поэтому коллектив уверенно преодолевает намеченный рубеж в улучшении качества литья. Л. ХАБАРОВ.

ВАГОН — ОБЩЕНАРОДНОЕ ДОСТОЯНИЕ. БУДЕМ ЕГО БЕРЕЧЬ!

Бюро Челябинского обкома КПСС одобрило инициативу коллективов Челябинского трубопрокатного завода и Магнитогорского металлургического комбината, которые наметили и осуществляют комплекс организационных, технических и воспитательных мер, направленных на обеспечение сохранности вагонного парка.

Отметив большое народнохозяйственное значение инициативы, проявленной крупнейшими металлургическими предприятиями области, бюро обкома рекомендовало городским и районным комитетам КПСС, а также партийным и хозяйственным руководителям заводов и строек изучить опыт челябинских трубопрокатчиков и металлургов Магнитки и внедрить его на своих предприятиях.

Руководству Южно-Уральской дороги рекомендовано оказывать всемерную помощь и поддержку предприятиям в обеспечении ремонта и сохранности вагонного парка.

Дорожный комитет профсоюза Южно-Уральской и Челябинской областной комитет профсоюза работников металлургической промышленности на совместном заседании одобрили инициативу передовых предприятий, развернувших борьбу за сохранность вагонного парка, и рекомендовали широко распространить это важное начинание.

Сегодня мы публикуем письмо челябинских трубопрокатчиков, металлургов Магнитки, а также Челябинского металлургического комбината ко всем работникам промышленности и других организаций, пользующихся услугами железнодорожного транспорта.

ДИРЕКТИВАМИ XXIV СЪЕЗДА КПСС предусмотрено ускорение темпов развития всех отраслей хозяйства нашей страны. Это реальная научно обоснованная, одобренная советским народом программа. Для ее успешного выполнения требуется максимальное сосредоточение всех творческих сил, тесное взаимодействие между собой разных производственных комплексов. Четкая и полнокровная связь различных отраслей хозяйства, обеспечение их планового развития во многом зависят от железнодорожного транспорта.

Чтобы обеспечить намеченный на текущее пятилетие рост выпуска промышленной и сельскохозяйственной продукции, железные дороги должны увеличить грузооборот на 22 процента. Для этого в первую очередь потребуются дополнительные перевозочные средства — вагоны, а мы знаем, что для полного удовлетворения потребностей всех предприятий в перевозках вагонов не всегда хватает и сейчас. Напряженное положение с вагонным парком усугубляется из-за нехозяйского отношения к нему на многих предприятиях. Допускаются излишние простои и повреждения подвижного состава при погрузке, выгрузке и маневровой работе. Только в прошлом году

на подъездных путях промышленных предприятий, обслуживаемых Южно-Уральской дорогой, были выведены из строя тысячи вагонов. А ведь повреждая подвижной состав магистрального транспорта, работники промышленных предприятий рубят сук, на котором сидят. Сами лишают себя возможности оперативно отправлять продукцию, что, конечно, отрицательно сказывается на показателях работы. Таким образом, забота о сохранности вагонов — дело общегосударственное. И заботиться им надо сообща: коллективам всех предприятий страны, пользующихся услугами железных дорог, совместно с транспортниками.

Работники Магнитогорского металлургического комбината, Челябинских металлургического и трубопрокатного заводов, рассмотрев положение в своих хозяйствах, пришли к выводу, что необходимо коренным образом изменить отношение к вагону, принять самые действенные меры для обеспечения его сохранности.

На Челябинском трубопрокатном заводе не только гонели решительную борьбу с нарушениями правил погрузки и выгрузки, но и начали своими силами устранять повреждения в поступающих на предприятие вагонах. Впоследствии

эта работа получила свою конкретную организационную форму, был издан совместный приказ начальника Челябинского отделения дороги и директора завода, в котором определены обязанности той и другой стороны.

Завод в одном из цехов оборудовал путь необходимыми механизмами и отобрал 22 человека, которых железнодорожники обучили действующим на транспорте правилам ремонта подвижного состава. За качеством работ установлен контроль. Трубопрокатчики устраняют уширение кузовов, приваривают стойки, исправляют обвязку, подгоняют торцевые двери и недостающие детали, поправляют обшивку. Ходовые части, автотормоза, автосцепка оздоравливаются на ПТО станции Кир-Завод Южно-Уральской дороги.

Устранение повреждений вагонов силами промышленных предприятий хотя и требует дополнительных затрат, но пользу приносит большую. В прошлом году на Челябинском трубопрокатном было исправлено такое количество вагонов, которых заводу хватало на 16 дней погрузки. Примерно столько же отремонтировано и с начала текущего года.

Трубопрокатчики развивают свою базу оздоровле-

ния, строят капитальный пункт ангарного типа.

Значительные потери погрузочных ресурсов происходят из-за повреждения вагонов в местах выгрузки металлолома и руды. Работники Магнитки рассматривают, как выполняются эти операции, и увидели, что многие причины поломки можно устранить. На комбинате намечены меры для достижения этой цели. Прежде всего установлен повседневный и жесткий контроль за тем, как обращаются с вагонами в цехах, ведется оперативный учет допущенных случаев повреждений — о них докладывают директору. По каждому факту устанавливаются причины и виновники. На комбинате осуществляется комплексный план технических, организационных и воспитательных мер, направленных на совершенствование обработки подвижного состава.

В новом пятилетии в развитии железнодорожного хозяйства вкладывается свыше 25 миллионов рублей. Значительная часть этих средств идет на модернизацию погрузочно-выгрузочных механизмов, чтобы обеспечить сохранность подвижного состава. Вагонный вагонопроклядатель на угольном складе будет заменен на более совершенный. На Магнитке полностью отказались от грейферных кранов, здесь разработана и действует программа специального обучения людей правилам погрузки и выгрузки.

Трудно переоценить роль общественности, когда речь идет о бережном отношении к подвижному составу. Посты народных контролеров и общественных инспекторов по сохранности вагонного парка действуют во всех цехах Магнитки. Эти люди прошли инструктаж на специальном семинаре. Их замечания рассматриваются незамедлительно, и тут же принимаются необходимые меры.

Комбинат в этом году приступает к строительству механизированного ремонтного пункта. На нем при содействии МПС будет установлена вагоноремонтная

машина типа «Донбасс».

Много допускалось и еще допускается случаев порчи вагонов на Челябинском металлургическом заводе. Это объясняется серьезными недостатками в организации работы транспортного цеха, а также отсутствием надежного контроля со стороны администрации и общественности за сохранностью подвижного состава. В настоящее время на предприятии принимаются решительные меры для наведения порядка в этом деле. Создан объединенный совет общественных инспекторов по контролю за сохранностью вагонов. Под его наблюдением находятся станции Металлургическая, подьездные пути и цехи завода. Инспектора подобраны из числа передовиков производства, квалифицированных и авторитетных работников. Их первейшая задача — предупреждение нарушений правил при погрузке, выгрузке и на маневрах. Периодически объединенный совет подводит итоги работы групп общественных инспекторов, рассматривает их замечания и предложения, утверждает план дальнейших действий. Очень эффективна, например, такая мера, когда виновник повреждения вагона направляется на устранение им же допущенного брака. На металлургическом заводе также осуществляется широкая программа технического переоснащения железнодорожного цеха.

Говоря о повреждениях вагонов при выгрузке, нельзя умолчать о том, что причиной их часто являются грубые нарушения правил погрузки отправителями. Металлолом сплошь и рядом приходит неразделанным, буквально втиснутым в ку-

зов вагона, притом с деревянной обшивкой, хотя есть приказ трех министерств о преимущественном использовании полувагонов с металлургическими кузовами.

Много бед доставляет зимой смерзшаяся в монолит руда. Такими «кусками» нас чаще всего награждает Лебединское рудоуправление. Руда, отправленная в полувагонах с незакрытыми торцевыми дверями, почти неизбежно ведет к поломке их при выгрузке на вагонопроклядатель. Необходимо усилить контроль за соблюдением правил погрузки массовых грузов: руды, угля и особенно металлолома.

Мы коснулись лишь некоторых моментов той большой работы по обеспечению сохранности подвижного состава, которая началась на трех крупнейших предприятиях Челябинской области. Цель этого письма — показать, что коллективы промышленных предприятий имеют достаточно сил и возможностей, чтобы покончить с таким, прямо скажем, безобразным явлением как массовое повреждение вагонов на подъездных путях. Давно пора начать относиться к этому ценному имуществу по-хозяйски, как к народному достоянию. Мы считаем, что борьба за сохранность вагонного парка является делом государственным, и берем на себя обязательство в короткий срок осуществить комплекс организационных, технических и воспитательных мер, чтобы до минимума свести повреждение подвижного состава на наших предприятиях. Выражаем уверенность, что к этому большому и важному делу подключатся работники всех промышленных предприятий и строек.

Я. ОСАДЧИЙ — директор Челябинского трубопрокатного завода, В. КРЮЧКОВ — председатель завкома, И. ЛЯПКО — начальник железнодорожного цеха, Ю. МЕНЬЩИКОВ, Н. ЛОБОВ — начальники смен, А. МЕРЗЛЯКОВ, Г. САБИРОВ — дежурные по заводской станции, А. ВОХТОВ, М. СМОЛКОВ — составители поездов завода, А. ТРОФИМОВ, М. УЧАЙКИН — машинисты тепловоза, И. ЕПЕТЬЕВ — машинист крана, А. ФИЛАТОВ — директор Магнитогорского металлургического комбината, М. МАРФИН — заместитель директора по транспорту, Г. ЧАБАН — начальник копрового цеха, К. МИШУРОВ — начальник управления железнодорожного транспорта комбината, П. ЛЕБЕДЕВ — председатель цехового комитета профсоюза, И. ЛИСАЧКИН, А. ЖУКОВ — машинисты электровозов, М. ЖИВАГА, М. ГАЛЕСА — составители поездов, Н. ТУЛИН — директор Челябинского металлургического завода, А. САВЕЛЬЕВ — председатель заводского комитета профсоюза, Ю. СЛЕСАРЕВ — инспектор по сохранности вагонного парка.