

О СТАХАНОВСКИХ ШКОЛАХ

Зам. наркома черной металлургии тов. Евстратов прислал на имя директора тов. Иванова специальное письмо по вопросу организации стахановских школ. В своем письме тов. Евстратов пишет:

«Широко внедрять передовой опыт стахановцев, мастеров социалистического труда во всех сменах, пехах и предприятиях, дать высокую производительность труда, высокое качество продукции — такова задача стахановских школ».

В целях широкого распространения передовых стахановских методов работы, подтягивания отстающих производственных участков до уровня передовых и устранения имеющихся на ряде заводов недоучетов в организации и работе стахановских школ, Наркомчермет предлагает:

1. Стахановские школы организовать непосредственно в цехах, на производственных участках, агрегатах, у доменных и мартеновских печей, на прокатных станах и т. д. Количество обучающихся в стахановской школе должно определяться возможностью усваивать обучающимися практические приемы работы, показываемые руководителями.

2. Руководителями стахановских школ сделать стахановцев, мастеров перво-

го класса, в совершенстве овладевших техникой своего производства, дающих высокие образцы производительности труда и организации рабочего места. В помощь руководителям школ для подготовки к занятиям прикрепить квалифицированных инженеров-консультантов.

3. Обязать отделы техучебы оказывать повседневную помощь руководителям школ и инженерам-консультантам в работе стахановских школ. Отделам организации труда осуществлять контроль за работой школ, учет работы обучающихся до обучения и после обучения.

4. Оплату руководителей школ и прикрепленных к ним инженеров-консультантов производить по ставкам, установленным для преподавателей и инструкторов техникумов.

5. Ответственность за организацию и работу стахановских школ в цехах возлагается на начальников цехов, а за работу школ по всему предприятию — на главного инженера предприятия.

6. Начальникам главных управлений организовать между заводами обмен опытом работы лучших стахановских школ, популяризировать лучшие методы работы и результаты обучения в стахановских школах».

Инструктора стахановских методов труда

Для широкого распространения стахановского метода работы, в дополнение к организованным стахановским школам, в цехах комбината, из числа лучших стахановцев, рабочих ведущих профессий и высококвалифицированных мастеров выделяются специальные инструктора стахановских методов труда.

Директором комбината т. Ивановым утверждено положение об инструкторах стахановских методов труда.

По одному инструктору выделяют доменный, коксовый, шихто-динасовый, механический, котельно-ремонтный цехи. В прокатных цехах и в мартеновском пехе № 2 выделяются по два инструктора. Кроме этого, на ЖДТ должен быть выделен один инструктор по ремонту и эксплуатации паровозов.

Инструктор должен быть высококвалифицированным и хорошо грамотным рабочим или мастером. Он вместе с начальником смены организует стахановские бригады, участки, смены и т. д. Инструктор обязан лично показать

пример высокопроизводительной работы в группе отстающих товарищей. С этой целью он тщательно изучает причины отставания той или иной группы рабочих и только после этого применяет свой опыт работы, внедряя лучшие образцы инструмента, приспособлений, правильной расстановки сил.

После того, как одна группа рабочих освоит новые, стахановские методы труда, инструктор обязан этот опыт перенести в другие отстающие группы с тем, чтобы все группы рабочих имели высокие производственные показатели.

Материалы о стахановских методах работы изучаются, обрабатываются информатором цеха и передаются в отделы технической пропаганды комбината для использования лучшего опыта на других участках.

Контроль за работой инструкторов возлагается на техпроткомбината. Он же обязан оказывать им практическую помощь в их работе.



Арсентий Евгеньевич Попов, член ВКП(б), депутат городского Совета, лучший начальник станции внутризаводского железнодорожного транспорта.

Фото И. Евсеева.

ОБРАЗЦОВАЯ РАБОТА ШТРИПСОВИКОВ

13 января лучше всех среди прокатных станов работал штрипсовый стан «300» № 2. Коллектив этого стана с точным планом выполнил на 133,6 проц.

Штрипсовики должны работать так изо дня в день, чтобы выполнить и перевыполнить февральскую программу.

Успехи транспортников

С первых же дней работы по новым нормам стахановцы и ударники транспорта показывают образцы высокой производительности.

В паровозном депо токари: комсомолец Казарушкин систематически выполняет норму на 121 проц., Сикорский — на 168 проц. Значительно перевыполняют нормы Яснопольский, Федорчук, комсомолец Пушкирев и коммунистка Макарова.

Строгальщик Анкудинов за 3 дня выполнил норму на 121 проц., кузнецы: Щербаков, Кабанов, Кузнецов — на 120—125 проц.

ОДИНАКОВЫЕ УСЛОВИЯ, А РЕЗУЛЬТАТЫ РАЗНЫЕ

В первую декаду февраля для всех бригад стана «300» № 3 условия были одинаковые, но результаты получились разные.

Бригада мастера Игнатовича работала производительней всех и перевыполнила план на 394 тн. металла, но она имеет 15 тн. второго сорта и порядочное количество брака.

Бригада мастера Грищенко недополнила план на 8 тн. Неплохо у ней со вторыми сортами, которых имеется 5 тн., но зато она «перешеголяла» всех по количеству брака. Она дала 31 тн. брака. Весь недокат получен исключительно по вине самих прокатчиков. 7 февраля, например, бригада дала за одну только смену 8 тн. брака главным образом потому, что долго настраивали непрерывные 3—4 клетки, штуки застреивали в 10 клетках и много наматывали на стеллажах. Уроки из этой плохой смены не извлекли и на другой день дали снова 8,4 тн. брака.

Бригада мастера Свистунова недодала к плану 17 тн. металла. Но в этой смене знаменательно то, что лучший старший вальцовщик Кузьма Михайлович Тимошенко обеспечил получение высокого качества металла, не сделав ни одного килограмма второго сорта.

Эта бригада более 4 часов стояла при прокатке уголка 60×8 только потому, что все время рвали шпильки на ножницах холодной резки (механик Мартыщенко). По этой же причине стояла 1 час 30 мин. и бригада мастера Игнатовича.

Надо во второй декаде устранить все помехи, мешающие давать больше проката высокого качества и работать на более высоком уровне, чем в первой декаде февраля.

Н. Мих.

По следам наших выступлений

„Задерживают наряды“

Факты в заметке «Задерживают наряды», опубликованные в газете «Магнитогорский металл» за 1 февраля, целиком подтвердились.

Задержка нарядов рабочим-огнеупорщикам в мартеновском пехе № 3 происходила по вине старшего инженера по нормированию Овсянникова. Приказом начальника цеха Овсянникову поставлено на вид.

Сталинско-Магнитогорская магистраль

Успешное выполнение второй пятилетки дало возможность партии и правительству в третьем пятилетнем плане наметить еще более грандиозные задачи дальнейшего социалистического строительства. В разрешении этих задач особое место занимает черная металлургия, «развитие которой во многом определяет рост всей промышленности и народного хозяйства» (из решения XVIII съезда ВКП(б) по докладу тов. Молотова).

Если в 1937 году наша страна произвела 14,5 млн. тонн чугуна, 17,7 млн. тонн стали, 13 млн. тонн проката, то в 1942 году, в последний год третьей пятилетки, мы должны выплавить 22 млн. тонн чугуна, 28 млн. тонн стали и дать 21 млн. тонн проката. Рост колоссальный! Он под силу только такой мощной индустриальной державе, какой является наша страна победившего социализма!

В третьем пятилетнем плане, наряду с дальнейшим ростом металлургии Юга и Центра, интенсивными темпами разворачивается черная металлургия на Востоке.

Помимо уже построенных заводов, домен, мартеновских печей и прокат-

ных станов на Урале, будут достроены крупнейшие гиганты черной металлургии — Магнитогорский и Ново-Тагильский комбинаты. Будут построены: Новый Уральский трубопрокатный завод, Бакальский и Халиловский металлургические заводы. В Сталинске будет построен трубопрокатный завод.

Крупная металлургическая база Урала, Сибири и Дальнего Востока потребует миллионы тонн угля, кокса, руды и прочего сырья, для перевозки которого необходимо создавать новые железнодорожные линии и освободить от чрезмерно великих грузопотоков центральную магистраль Сибири.

Грузопоток угля из Кузбасса для одного только Магнитогорска вызывает напряженнейшую работу крупных и важных железнодорожных узлов — Челябинского, Курганского и Петропавловского.

В осуществление решения XVIII съезда партии, весной прошлого года началась стройка крупнейшей Сталинско-Магнитогорской магистрали, которая сократит пробег угольных маршрутов в оба конца свыше чем на 900 километров и даст возможность Магнитогорскому комбинату, а в перспективе и

Халиловскому металлургическому заводу, пользоваться углями Карагандинского бассейна.

Один Кузнецкий бассейн не в состоянии будет удовлетворить потребность в кокующихся углях быстро развивающейся металлургии Востока.

Правда, долгое время угли Караганды считали непригодными в доменной плавке. Но магнитогорские большевики разрушили в пух и прах это консервативное мнение. Проведенные серьезные научные опыты плавки чугуна на коксе, полученном из 85 проц. карагандинских и 15 проц. кузнецких углей, дали исключительные технико-экономические результаты.

Опыты, проводившиеся долгое время на магнитогорской доменной печи № 1 бригадой Ленинградского индустриального института, во главе с известным металлургом, академиком, орденоносцем М. А. Павловым и Восточным углехимическим институтом с участием магнитогорских инженеров: Михалева, Юшко, Пожидаева, Ситулина, показали, что на карагандинском коксе домна работает прекрасно и дает более высокую производительность, чем даже на кузнецком коксе.

За 15 дней среднесуточная выплавка чугуна составила 1436 тонн, при расходе кокса на одну тонну чугуна 790 кг., при плановом расходе кокса в 870 кг. За одиннадцать дней опыта

показатели были значительно лучшими. Так, например, среднесуточная выплавка чугуна за это время составила 1490 тонн, при расходе кокса на одну тонну чугуна 777 кг. В целом за 15 дней показатели выглядят несколько хуже первых одиннадцати дней только потому, что на двенадцатый день в плавильном ходе печи доменщики сделали ошибку, почему и несколько снизились общие показатели за 15 дней.

В целом эти результаты дают право Магнитогорскому комбинату перейти на выжиг кокса из карагандинских углей.

10 февраля на площадку комбината по новой железной дороге Акмолинск — Карталы прибыл из Караганды первый эшелон в сопровождении делегации знатных стахановцев горняков Караганды.

Использование карагандинских углей для выжига кокса имеет крупнейшее народно-хозяйственное значение.

Трудно переоценить значение Сталинско-Магнитогорской магистрали, важная часть которой — Акмолинск — Карталы в основном закончена строительством.

Эта магистраль вызовет к бурному социалистическому расцвету весь богатейший Восток СССР, особенно металлургию юго-востока Урала.

АН. ПАВЛОВ.