

Предполагалось, что на выполнение ремонта механического оборудования коксортировки второго блока в коксовом цехе № 2 потребуются двое суток. Этот срок был оговорен в плане ремонта. Однако работники нашего цеха совместно с бригадами из второго управления Уралдорремонт сумели внести существенную поправку: нитка «Б» вступила в строй на шесть часов раньше срока.

Успешно проведенному ремонту предшествовала четкая подготовка к нему.

СОСТАВНЫЕ УСПЕХА

Сюда входили и сверхреальная концентрация необходимого оборудования и механизмов, и прикидочная расстановка людей по участкам, и выявление последовательности отдельных операций. Велась и более вещественная подготовка: конвейерную зону расчистили, убрали мусор, лом. При этом особо отличились сортировщики кокса Г. М. Акулова и Л. В. Морозова.

Огнеупорщикам пришлось потрудиться и при подготовке, и непосредственно во время ремонта. Весь период по ударному работали такие товарищи, как В. И. Красилов, Н. С. Митенев, Г. А. Ярулин. Наилучшим образом удалось организовать работу исполняющему обязанности мастера А. В. Кусмарцеву, а также слесарю, как П. Е. Шиббаев, В. Е. Копнин, В. И. Помарин сумели подтвер-

дить свое высокое профессиональное мастерство.

Ударный темп работ не спал и в ночные смены. Этому способствовало то, что производственный и партийный контроль были сосредоточены в одних руках — обязанности мастера исполнял партгрупорг пятой бригады В. И. Савченко.

А. ДМИТРИЕВ,
секретарь партбюро
коковского цеха № 2.

В ЦЕХЕ стоит обычный, приглушенный высокий сводом шум, постоянное движение рельсовых механизмов многотонных подъемных кранов; ярко горят и бушуют расплавленным металлом печи. Идет привычная рабочая смена. В цехе немногочисленно, и я, всматриваясь в озабоченные кипящие металлом лица, тщетно пытаюсь разыскать среди них Николая Романовича Шапошников. Секретарь партбюро Данил Ефимович Собачко, узнав цель моего прихода, разговорился. Вскоре я узнал, что Николай Романович пришел на мартов в 1959 году, после окончания 13-го училища и службы в рядах Советской Армии, встал на первую ступень школы сталеплавыльщика — третьим подручным сталевара.

Он с первых дней так включился в работу, — говорит Данил Ефимович, — так сразу вошел в рабочий коллектив, что к началу шестидесятого года уже поднялся до второго подручного сталевара, а к концу этого же года вышел в первые подручные. У нас, металлургов, чтоб стать хорошим сталеваром, нужно, как минимум, 5—7 лет ходить в подручных. Но эти сроки Николай Романович опередил. В 1963 году он уже сталевар.

Данил Ефимович преврал ненадолго свой рассказ, задумавшись, неторопливо перебрал бумаги, что лежали стопками на его столе, снова продолжил неторопливо.

У него удивительная тяга к познаниям. Уже будучи сталеваром (за труд он был награжден орденом Трудового Красного Знамени) пошел учиться в ИРМ. В 1964 году он заканчивает десятый класс, а в 1974 успешно защищает диплом техника. А как работает с молодежью! Смотришь, придет из училища вроде бы и готовый специалист, но угловат в работе, за ним еще глаз нужен. Иной раз далеко не сразу ключик подберешь к горючому парню. А Николай Романович поработает с ним месяц-другой, и, смотришь, влился в коллектив, начинает понимать ответственность и сложность работы сталеплавыльщика. Молодежь его уважает, видит и чувствует в старшем мастере твердого человека, знающего наше горячее дело. Он требователен. Но требователен в первую очередь к самому себе.

Опытного специалиста сразу видно по его хватке, — включился в разговор старейший металлург, ныне пенсионер **Магнитки** В. И. Кугенев. — Много лет мы с ним проработали, Николая Романовича никогда не приходилось ни о чем просить. Он сам видит все. Заметит неладное —

подойдет, поможет и словом, и делом. Причем не делит печи на свои и чужие, помогает всем.

В БИДЯ из кабинета секретаря партийного бюро, я уже знал о Шапошникове как об опытного металлурга, наставнике молодежи. Кроме правительственных наград, он имеет звание Почетного металлурга, отличника социалистического соревнования черной металлургии, ударника девятой пятилетки. Знал, что он уже с 1973 года старший мастер и выполняет массу об-

седатель цехового комитета профсоюза Дмитрий Антонович Гудков. — Просто такой он человек, что находится там, где трудно или где может возникнуть трудность. График печей знает... ночью разбуди — по всем бригадам расскажет. Только мимо печи пройдет, а уже знает, что ей нужно, что и где не так. За ним не угонишься.

И снова завязывается разговор о Николае Романовиче Шапошникове, о его сплоченном коллективе. И тут я начинаю понимать

пошников, — сказал Гудков.

...В цехе я видел его. Узнал по выразительным глазам, по волевым подбородку, по той его чуть озабоченной и доброй улыбке, что не сходила с его смугловатого открытого лица.

ШЛИ по цеху не торопясь. Николай Романович не сделал ни одного суетливого движения. Все замечал, ничто не укрывалось от его хозяйского глаза.

— Говорят, у вас какой-то особый секрет есть в работе с молодежью?

— Секрет? — легко удивлен Николай Романович. — Да тут все просто. Человеку в душу смотреть надо. С молодежью знакомлюсь во время практики, присутствую на экзаменах в училище. У нас еще свои экзамены организованы, на которых присутствуют наши лучшие металлурги. Тут у новичка на авось не пройдет. Вижу, кто на что способен. Правильно поставить их к делу — вот и весь секрет.

Николай Романович немногословен. Ответы его точны и исчерпывающие. И, глядя на него, думал я: сколько в нем, должно быть, душевной теплоты, отзывчивости, добрых переживаний за свой коллектив, за тех, кто работает рядом, сколько ответственности за молодое пополнение...

— А все же были, наверное, у вас и трудности в воспитании молодых специалистов?

— Трудности — они всегда существуют. Хотя бы в том, чтобы случайно не проморгать человека. А если и случится такое, то вовремя выправить момент. Было и особо трудно. Это когда остался один. Лишь молодежь — и ни одного опытного специалиста. Но, знаете, недолго так было. Доверил людям. Дал понять, что не нужно полагаться на кого-то, у каждого своя голова. Вначале здорово пришлось потрудиться: кому словом помочь, кому — делом, собственным примером. И пошли ребята в рост. Теперь не узнать — специалист! На других печах работают. Тут воспитание моих — по всему цеху.

ХОТЕЛОСЬ мне в тот мартовский и солнечный день побывать еще у мартовцев второго цеха, рядом с Николаем Романовичем, с которым чувствую себя так же спокойно и уверенно, как и он сам. Такое ощущение возникло не случайно. Оно подсказано самим духом доброго трудового коллектива, которым руководит старший мастер коммунист Шапошников — кавалер ордена Октябрьской Революции.

В. СОТНИЧЕНКО.
На снимке: Н. Р. Шапошников.

◆ Наши орденосцы СТУПЕНИ ЕГО РОСТА



шественных нагрузок: заместитель партгрупорга, председатель товарищеского суда...

— Где можно видеть Николая Романовича? — спрашиваю у первого попавшегося.

— Николая Романовича? — переспрашивает он и морщит лоб. — Был здесь. Ушел на девятую. Там загрузка.

Стою у девятой, всматриваюсь в лица: кто же из них Шапошников? Снова задаю вопрос.

— Подойдите к сталевару. Он должен быть там...

Не удается разыскать Николая Романовича. Может, потому, что конец месяца и что-то не ладится?

— Печи у Николая Романовича всегда ровно работают, — объяснил пред-

педагогика старшего мастера.

— Да, бывали в коллективе некоторые неясности, нарушения, — говорит Дмитрий Антонович, — но все такие дела решает он сам. И, надо сказать, хорошо решает. Он у нас председатель товарищеского суда. Никогда не приступит к делу споряча, без глубокого и всестороннего анализа нарушения. С нарушителем потолкует, сделает выводы, и выводы строго индивидуальны. Не помню ни одного случая, чтобы человек не исправился. И как это у него получается — не знаю. Тут какая-то его личная особенность, чутье, подход.

Во время разговора к нам подходит молодой подтянутый человек.

— Вот и товарищ Ша-

тивности ремонта и эксплуатации локомотивов на предприятиях черной металлургии».

Передовой опыт по проведению текущего ремонта и эксплуатации локомоти-

НОВЫЕ РАЗРАБОТКИ

вов по технической диагностике дизелей, ремонту турбокомпрессоров и авто-

тормозного оборудования и др. обобщен в информации «Пути повышения эффек-

двух месяцев на коксохиме особенно неважно с выгрузкой угля. Естественно, создается трудности с отгрузкой продукции, в том числе товарного кокса. Известны потребности комбината в вагонах, поэтому никто не даст нам их больше нужного. Так что, задерживая вагоны под разгрузку, коксохимики сами себя лишают «тары» под погрузку своей продукции.

На коксохимическом производстве нередки случаи использования цистерн не по назначению. Практически в любом из прошедших месяцев года можно найти немало примеров, когда в цистерны, предназначен-

тирующий сохранность вагонов при погрузке-выгрузке.

Не во всех цехах добросовестно очищают приходящие вагоны. В первую очередь это относится к первому копровому цеху. На станции Гранитная обнаруживаются неочищенные вагоны и возвращаются копровым. Те вновь включают реактивную установку и вторично обрабатывают те же вагоны. Допускается перерасход топлива на работу установки, топлива — на напрасные перегоны локомотива от цеха до станции и обратно. Только за февраль копровики первого цеха задержали из-за не-

ГДЕ ВЗЯТЬ ВАГОНЫ?

ные для налива светлых химводов, заливались темные. Скажем, в бензиновых цистернах с комбината уходила смола. Так коксохимики загрязняют «тару» для химводов, надолго выводя ее из строя.

Эффективному использованию вагонного парка способствует соблюдение норм статической нагрузки. То есть, например, полувагон грузоподъемностью 63 тонны не только должен быть загружен таким же весом, но может принять несколько больше — скажем, 65 тонн. Выполняя нормы по статической нагрузке, любой цех может обеспечить себе дополнительную тару. На коксохиме, напротив, не любят скупиться. На отгрузке товарного кокса последние два месяца нормы статической нагрузки не выполняются. В феврале при плане 45,77 тонны каждый вагон на коксохиме принимал только 41,17 тонны груза. В марте показатель улучшился, но норма снова не выполнена.

Кокс в полувагоны нужно грузить «шпалкой», однако многие из них уходят с коксохимы загруженными на 35—38 тонн. Таким образом из оборота ежедневно исключаются несколько дефицитных полувагонов. И если по общему тоннажу план отгрузки на комбинате выполняется, то во многом «благодаря» руководителям коксохимического производства это достигается за счет перерасхода вагонов...

В январе-феврале перепростой каждого вагона в огнеупорном производстве составили 3,4 часа. Потеряно 6200 вагоно-часов. В марте положение не изменилось к лучшему. В огнеупорном производстве, судя по фактам, не считают нужным бережно обращаться с вагонным парком. На выгрузке часть вагонов повреждается. Железнодорожники комбината такие вагоны не принимают, добиваясь их ремонта. Руководители огнеупорного производства от ремонта не отказываются, но затягивают его на несколько суток. В марте, например, 26 вагонов простояли под ремонтом в общей сложности 1340 часов — по 51,5 часа каждый! В феврале производство уплатило управлению ЖДТ комбината около 10 тысяч рублей штрафов. Но и после этого отношение к вагонам здесь не изменилось. Хотелось бы напомнить начальнику огнеупорного производства Г. Г. Чурунникову, что существует ГОСТ 22235—76, регламен-

качественной очистки 410 вагонов и уплатили железнодоржникам комбината более шести тысяч рублей штрафов. Это не образумило руководителей первого копрового, и за 26 дней марта на повторную очистку в цех были возвращены еще 396 вагонов. А в результате за первые два месяца года перепростой каждого вагона парка МПС составили в первом копровом цехе 9,9 часа и за 26 дней марта — 7,1 часа.

Анализ возможностей подразделения комбината, являющихся ведущими получателями и отправителями грузов, показывает: и доменщики, и коксохимики, и коллектив горно-обогатительного производства могут ежедневно обрабатывать до полутора норм вагонов. И в то же время только в марте на путях комбината простояли в сутки в среднем 2,4 тысячи вагонов. Часть из них ожидала разгрузки, часть простояла загруженной, но не отправленной. Вот они, резервы вагонов! Тех самых вагонов, на нехватку которых так любят жаловаться иные хозяйственники...

Не все умеют оперативно отгружать готовую продукцию. Образцом, недостойным подражания, может служить девятый прокатный цех. За январь-февраль здесь допустили полчаса простоя каждого вагона. А за 26 дней марта увеличили эту цифру до 1,1 часа. Возможно, начальник цеха В. Ф. Рашинов не знает, что его подчиненные имеют обыкновенные задерживать под выгрузкой вагоны. Не знает он, вероятно, и такие факты, когда под выгрузкой простаивают целые «цепи» — небольшие составы из нескольких вагонов. Не так давно в прокатном цехе № 9 выгружали сцеп длиной 11 дней. И это — не единственный случай. Хотя в цехе цепи и одиночные вагоны получают нечасто, зато умеют задерживать их по возможности долго...

С такими вот результатами закончена первая четверть года. Судя по приведенным примерам, не все руководители подразделения комбината понимают, что проблема обеспечения вагонным парком может быть решена лишь при их прямом участии. Хотелось бы думать, что хозяйское отношение к вагонам парка МПС из пожелания станет для каждого хозяйственника комбината законом.

Г. ПТАХИНА,
зам. начальника грузовой службы управления ЖДТ комбината;
Ю. СКУРИДИН.

Окончание.
Начало на 1-й стр.