

Как много хочется успеть

Уж что имел в виду Виктор Александрович Лесин, начальник ЦПС, назвав стриппер целым заводом? Может быть, огромную пропускную способность стрипперных отделений — почти 16 миллионов тонн стали или оснащенность этих участков — только там работают уникальнейшие трехоперационные краны. Однако в этом определении послышалось мне и другое: стрипперное отделение — это то место, где итожится труд сталеплавыльщиков и закладывается основа будущих успехов (или неудач) прокатчиков. Одним словом, ответственный участок, и потому значимостью своей под стать целому производству.

И вот, случилось года два назад, что именно на этом вот важном участке застопорилось. Во втором стрипперном отделении четвертая бригада изо дня в день, из месяца в месяц, выражаясь языком подготовителей составов, гнала холодняк, иными словами, получали обжимчики остывшие до 800—815 градусов слитки. Поправить дело взялась комсомольско-молодежная бригада Владимира Коногорова.

...Скуп начальник цеха на похвалу. Казалось бы, ну что ему еще надо: и температуру слитков подняли более чем на 20 градусов и план постоянно перевыполняют. А вот поди ж ты, опять недоволен. Вот и на сегодняшнем сменном-встречном вновь Коногорову «влетело»:

— Неужели тебе, Володя, не стыдно, такой детина (а Коногоров и впрямь сложения богатырского — кося сажен в плечах) Рунчаку уступил.

А что уступил-то, спросите, и сколько? Два градуса. У бригады Н. Н. Рунчака рекордный показатель — 840 градусов. Какой пустяк, скажет несведущий. И только тот сможет понять цену каждого сэкономленного градуса тепла, кто денно и нощно ведет за него сражение. И понятно только им, что, вопреки законам физики, зависит эта самая температура от количества соли на рубашках, от силы рук и быстроты ума человека.

А то, что бригаде «старичков» уступили, обидно, конечно. Но себя ребята из бригады Коногорова не оправдывают. Значит, сами что-то упустили и где-то может быть, зря пренебрегли опытом «стариков». Только одной молодостью да силой успеха не добьешься. Да и в руководителях Коногоров недавно, год всего. А что ему нравится в его сопернике Николае Николаевиче Рунчаке, так это то, что умеет он с людьми ладить. У самого Владимира отношения, взять хотя бы с теми же железнодорожниками, не сказать чтобы плохие, но словно неровные. Вот и с ребятами крут бывает. А ребята — они что, понимают бригадира и, не боюсь этого слова, уважают, как старшего, хотя лет им почти поровну. Да и как не уважать. Раньше работал Коногоров в бригаде Чистякова. Коллектив славный, на весь цех известный как сильнейший. И почет был, и на зароботки в бригаде не жаловались. И надо же такому случиться, что перешел Владимир в другую бригаду, из передовой — в отстающую. И какими калачами заманили туда Коногорова? Оборудование — старье, коллектива, по сути, нет совсем — надо новый сколачивать. Одним словом, по всем статьям худший. Спрашивая сейчас об этом Владимира, я, признаюсь, заранее предвижу, каким будет ответ: «Захотелось, где потрудней». А догадываюсь об этом потому, что знаю, в цехе считают: Коногоров никогда не искал места потеплее и полегче. Вот и здесь не было все просто. Только поздно отступать — решили с ребятами бригаду в первые вывести. А их подводить нельзя, свои они до мозга костей. Взять хотя бы того же Сергу Лапши-

на, машинист он толковый, умница и симпатяга-парень. Это он сам попросился в бригаду. Раньше на складе холодных слитков работал, там работа по сравнению со здешней — цвечочки. Сам пошел на трудности. Или Юра Семенов — подвижный, юморной, так иногда подденет, все от хохота покатыся. А обиды нет — свойский он. Он единственный машинист крана из той самой бригады, которая завалила дело. Но только его одного тогда и оставили здесь. А это что-нибудь да значит. Оба они давно уже считают себя старожилками. И в цехе они давно, и лет им — под тридцать, и учениками уже обзавелись. Это Володя Юрьев и Саша Тюльпин, как его называют «просто Шурик». Парни работящие, хотя в технике разведения слитков заметно уступают своим старшим товарищам по бригаде. У тех и минуты не проходит — стоит на платформе переливающейся, как янтарный, слиток. Если не «схалтурят» маргеновцы, не дадут приварку, за 20 минут две плавки разведывают. И уж если продолжать, говорить языком цифр, за смену по двадцать плавков «разведывают», а по норме предусмотрено шестнадцать с половиной.

— А можно ли еще быстрее работать? — спрашиваю я.

В ответ улыбаются ребята: техника, мол, уже на пределе. Вот если бы... А сколько у них этих «если». Если б составы приходили почище, да если б на блюминге побыстрее поворачивались, да если б... Одним словом, становится ясно, что в себе парни уверены, лишь бы смежники не подводили. А по этому поводу имеются у них свои особые соображения: создать бы хоть небольшую комсомольско-молодежную цепочку мартен № 2 — стриппер — блюминг № 2. Тогда бы легче работалось. Залил маргеновец лафет — на комсомольское собрание его, сами задержали состав или подали его обжимникам холодным — к ответу. И еще хотелось бы ребятам из бригады Коногорова, чтобы появилась в цехе хотя бы еще одна комсомольско-молодежная бригада.

— А как же Рунчак, как те два недостающих градуса, — спрашиваю их, — еще не догнали, а уже готовь вам новых соперников. Или чувствуете, как стариков не достать, так с молодежью легче будет?

Обижаются ребята, задело, значит, за живое. «И догоним, да еще перегоним, а там, может, и на рекорд замахнемся. Все успеем», — сказал мне на прощанье бригадир.

В это хочется верить.

Т. ГЕРАСИМОВА.



ЗА СТРОКОЙ
СОЦБЯЗАТЕЛЬСТВ

Первым пунктом в повышенных социалистических обязательствах коллектива второго обжимного цеха на 1983 год записано: годовую программу по объему производства завершить к 30 декабря. Заканчивается ноябрь, до конца года осталось чуть больше месяца, и мы, к сожалению, вынуждены констатировать, что накопили пока лишь солидную задолженность — отстали от плана на 56 тысяч 132 тонны.

Таков был результат работы за девять месяцев. В октябре и ноябре суточное производство выровнялось и идет в пределах плана, а производство в горячий час даже несколько выше: вместо плановых 523,7 тонны мы производим 523,9 тонны проката в час. Но общей картины это не меняет, и наш долг остается на прежнем уровне.

Плохую услугу коллективу второго обжимного цеха оказали в начале года доменщики и маргеновцы — ощущалась постоянная нехватка металла. Но в таких случаях мы привыкли искать все-таки субъективные причины отставания, считать собственные недоработки. Их хватает.

Прежде всего это частичная потеря технологии на многих участках цеха, и, в первую очередь, в начале технологической цепи — на участке нагревательных колодцев. Здесь отмечены снижение производительности дисциплины, подчас не совсем добросовестное отношение отдельных

рабочих к своим непосредственным обязанностям. Это и повлекло за собой снижение сохранности нагревательных средств, перерасход огнеупоров.

Сейчас на помощь к нам пришли представители науки, в частности, второй месяц активно работает совместная служба из представителей центральной лаборатории комбината, лаборатории КИП и автоматики, технодела и теплотехнической лаборатории.

Другая причина отставания, считаем мы, в частичной смене кадров. Ушли на пенсию отлично знающие свое дело работники, на их место пришла неопытная молодежь. Это дало увеличение аварийности, а соответственно брака, снижение производства.

Было упущено какое-то важное звено в воспитательной работе. Это отразилось и на показателях трудовой дисциплины.

Нельзя сказать, что воспитательная работа не велась совсем, но, видимо, не смогли мы дойти до каждого, вели разговор с людьми в общем; на сменно-встречных, рабочих, профсоюзных собраниях. Люди смутно представляли истинное положение дел в цехе, не знали, какие обстоятельства мешают коллективу работать хорошо.

Со второй половины сентября мы полностью перестроились. Теперь упор делается именно на индивидуальную работу с людьми. Причем ра-

бота ведется систематически, в ней участвуют все: от начальника цеха до актива бригады.

Некоторых рабочих приходится переубеждать, обращать внимание на проблемы, ранее их не волновавшие. Например, говорит мне однажды один из рабочих — а какое отношение я имею к экономии горюче-смазочных материалов? Пришлось буквально по полочкам разложить ему всю механику подсчета общих цеховых результатов труда, объяснить, как складывается его же зарплата. Кажется, человек понял...

Работаем мы трудно, но все же закончить разговор мне хочется хорошим. В октябре коллектив второго обжимного цеха завоевал первое место по комбинату с присуждением переходящего Красного знамени за экономию металла и энергоресурсов. Только от выборочной зачистки мы сберегли за десять месяцев года более восьми тысяч тонн металла — это при обязательствах на год в 9000 тонн. Хорошо идут у нас дела по экономии топливно-энергетических и сырьевых ресурсов и в текущем месяце.

Коллектив во втором обжимном цехе работоспособный, в его силах найти внутренние резервы и к концу года стабилизировать работу.

Ю. РУСАКОВ,
секретарь партийной организации
второго обжимного цеха.

ПРИЧИНЫ ВНУТРИ КОЛЛЕКТИВА

За безопасность на дорогах

В Магнитогорске сегодня насчитывается свыше 50 тысяч транспортных средств. Поэтому, чтобы на дорогах и улицах города был порядок, нужно всем участникам движения прежде всего знать и выполнять правила дорожного движения.

За десять месяцев года в Левобережном районе зарегистрировано 120 дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых 106 человек получили травмы и 9 погибли. При этом пострадал 21 ребенок.

Анализ ДТП убеждает, что по сравнению с прошлым годом водители стали быстрее ездить — отмечено 17 случаев превышения скорости движения при семи таких же случаях в прошлом году. Стали нарушаться правила очередности проезда перекрестков; пешеходы — более невнимательны и торопливы: в три раза возросло количество переходов улицы в неустановленном месте, на два случая больше переходов дороги перед близко идущим транспортом, в два раза чаще пассажиры стали входить и выходить из автобусов и трамваев, не дожидаясь остановки.

Безопасность движения, в первую очередь, зависит от водителя. От того, насколько хорошо владеет он мастерством вождения, добросовестно проверяет машину перед выходом на трассу, насколько дисциплинирован в рейсе.

Чаще, чем в 1982 году, становятся виновниками до-

рожных аварий водители автотранспортного цеха, управления благоустройства, управления трамвая.

Причина? Прежде всего — это слабый контроль за работой водителей в названных предприятиях. В управлении трамвая, например, очень несерьезно относятся к предрейсовому осмотру водителей. И это часто приводит к авариям. Так, 12 сентября водитель трамвая Тарасенко в пять часов утра задремала и совершила наезд на стоящий впереди трамвай и сама получила травму. А ведь перед выездом из парка она проходила медицинский осмотр, и медики должны были обратить внимание на состояние водителя.

В автотранспортном цехе комбината немало хороших, дисциплинированных водителей. Тем не менее, в Левобережной госавтоинспекции сложилось мнение, что в цехе недостаточно последовательно занимаются воспитательной работой с теми, кто садится за руль. Доказательство тому — целый ряд аварий, совершенных работниками цеха.

9 октября водитель В. Котиков, направленный на сельскохозяйственные работы, самовольно уехал из совхоза. В городе он пьянствовал. В состоянии опьянения средней тяжести выехал по личным делам в сторону Банного озера. В 13.00 на трассе Магнитогорск—Банное озеро Коти-

ков столкнулся с рейсовым автобусом, причинив при этом травмы трем пассажирам.

Другой работник автотранспортного цеха, водитель А. Будилов, в негрезном состоянии сел за руль машины своего отца и на улице Московской наехал на троих пешеходов. Будилов скрылся с места происшествия, даже не попытавшись оказать помощь пострадавшим по его вине людям. В результате двое пешеходов скончались от травм. Против Будилова возбуждено уголовное дело. Но разве это облегчит боль людям, понесшим тяжелую утрату?

Работники госавтоинспекции ведут большую воспитательную и профилактическую работу. Вместе с водителями — мастерами своего дела — они служат государственным интересам, стоят на страже здоровья и безопасности людей.

Иногда водители ворчат: останавливают инспекторы без видимой причины. Но забывают при этом, что причина — то или иное на первый взгляд, мелкое нарушение правил дорожного движения. Превысил, скажем, водитель скорость движения — наша задача установить: а не сидит ли за рулем пьяный. Согласитесь: поздно устанавливать это, когда авария уже совершена. Ее надо предотвратить.

В деле организации без-

опасного движения немалая роль принадлежит службам, которые отвечают за состояние дорожного хозяйства. В ноябре вся техника должна быть готова к уборке снега, все службы должны быть начеку. Однако снег застал врасплох наших коммунальщиков. До сих пор ни одна улица в Левобережном районе не очищена до асфальтового покрытия. Много техники неисправно, не запасаено и нужное количество противоскользящей крошки. У коммунальных служб сегодня есть целый ряд организационных недоработок. Скажем, управление благоустройства ММК не использует патрульную очистку дорог круглогодично, слабо работают здесь транспортные комплексы.

Подчас сложные условия движения на улице создают службы, от которых, казалось, участники движения не зависят. Образовался прорыв в пожарно-питьевом водопроводе, пересекшем улицы Пушкина, Кирова, Маяковского, а аварийная служба водопроводно-канализационного хозяйства ММК вовремя не устранила неисправность. Образовался скользкий ледяной покров сразу на трех улицах с интенсивным движением транспорта, создавая постоянно действующая аварийная ситуация.

В. ПОСТЕЛЬНИКОВ,
начальник ГАИ Левобережного РОВД.

НА ПРАВОМ ФЛАНГЕ ПЯТИЛЕТКИ

Труженики цеха металлургических изделий производства товаров народного потребления выпускают продукцию, идущую в различные уголки страны и пользующуюся большим спросом населения. Здесь трудится дружный коллектив, стремящийся увеличить выпуск и улучшить качество изделий. В числе передовиков здесь называются Надежду Алексеевну Розонову. Почти ежедневно полторы нормы — таков ее вклад в дело коллектива. Ударник коммунистического труда Н. А. Розонова награждена медалью «За трудовое отличие».

На снимке: Н. А. РОЗОНОВА.

Фото Н. Нестеренко.