

## СЛАВНЫЙ ПУТЬ

В первые годы строительства Магнитки двенадцатилетним парнишкой с далекой Украины приехал на строительную площадку будущего гиганта черной металлургии Гриша Медведев. Не было у него специальности, но было большое желание участвовать в грандиозном строительстве. Умел Гриша держать пилу, рубанок, топор. Его направляют работать, столяром в Ремжилстрой.

Как и многие другие молодые труженики, он мечтал о том времени, когда будет на строительстве техника, а пока пришлось учиться на курсах. Работал Г. Медведев на строительстве и монтаже центральной электростанции уже машинистом крана, где и остался после пуска первых агрегатов.

В 1935 году Григорий Астафьевич перешел работать в огнеупорное производство — сначала электриком, потом назначили бригадиром электриков. А через несколько лет как специалист высокой квалификации Г. А. Медведев был назначен мастером-электриком.

За многие годы работы ему пришлось принимать в бригаду, на участок много молодых рабочих, только что начинающих свой трудовой путь. Много энергии и знаний вложил он в их воспитание, и многие из тех, кто делал первые производственные шаги под его руководством, сейчас сами руководят трудовыми коллективами. Всегда с уважением вспоминают они своего первого наставника и в случае надобности идут к нему за помощью и советом.

На днях коллектив огнеупорщиков тепло проводил на пенсию старейшего труженика производства Григория Астафьевича Медведева, пожелав ему доброго здоровья и долгих лет жизни.

Н. НЕСТЕРЕНКО.



На снимке Г. А. МЕДВЕДЕВ. Фото автора.

## УЧИТЫВАЕТСЯ ВСЕ

НОТ НА УЧАСТКЕ

Знакомая картина: у начальника идет «оперативка». Он, обращаясь к руководителям участков, каждому дает конкретное задание. Один говорит, другой записывает, а остальные двадцать — просто слушают. И так пока все не получили приказа. А в это время где-то на участке случилось что-либо непредвиденное, требующее немедленного присутствия руководителей. Но он сидит на совещании, драгоценное время теряет.

Возможно и такое. На столе начальника стоит картотека. В специальных разделах, соответствующих определенному участку, хранятся карточки. На них каждое утро и в течение всего дня начальник записывает свои распоряжения, приказы, сроки их исполнения. Руководитель любого участка приходит утром, просматривает свою картотеку и даже в отсутствие начальника узнает, чем ему заниматься. И потом в течение дня он всегда выберет пять минут, чтобы забежать сюда и узнать о вновь поступивших распоряжениях.

Эта система научной организации труда заимствована не из иностранного журнала. Она давно уже вошла в обиход электрослужбы пятого листопрокатного цеха и теперь перенимается другими участками. Достоинства такого метода налицо. В пятом листе 5450 электромашин, 55730 единиц различной электроаппаратуры, многие километры кабелей и проводов, 42 крана, 13 сложных систем автоматического регулирования. Обслуживают все это хозяйство, раскинувшееся на большой площади, 109 человек. И естественно, что начальник не может встретиться в любой момент с каждым подчиненным, дать ему указание. И тут картотека с постоянной пополняющейся информацией, приносит большую пользу. А начальник в любую минуту может проверить, выполнено его задание или нет, не тратя времени на вызов подчиненного.

То, что эта система внедрена именно у электриков пятого листопрокатного, не случайность. Специалисты электрослужбы и их начальник Александр Андреевич Бибишев не без оснований считают, что научная организация труда — прямой путь к повышению производительности, улучшению качества выпускаемой цехом продукции. И уделяют ей большое внимание. В электрослужбе есть так называемая творческая группа, которой руководит А. А. Бибишев, чья цель — подвигать «идеи». В непосредственном же создании комплексов плана НОТ принимают участие более широкий круг людей. Тут начальник цеха М. Г. Тихоновский и мастер по автоматике Ю. В. Долгов, и дежурный электрик А. М. Свистунов, и экономист В. М. Смирнова,

и нормировщик В. Г. Федотов, и электрик Г. Н. Ревкин, и многие другие. Благодаря их творческому содружеству и появился на свет план, внедрение которого без всяких затрат дает экономический эффект в 31 тысячу рублей при росте производительности на 14 процентов. За счет чего же такой результат?

Во внимание принимается каждая, на первый взгляд, мелочь. На постах ключи управления установили в более удобных для операторов местах, тем самым значительно облегчили труд. Пересмотрели размещение контактной аппаратуры, упорядочили систему маркировки, и времени на профилактические осмотры и поиски поврежденных стало уходить намного меньше. Выбрали определенное место для складирования отправляемой в ремонт аппаратуры, оборудовали его консольно-поворотным краном — исчезла необходимость отрываться от прямой работы мостовой кран. В каждом отделении нашли место для хранения самого минимального (подчеркиваю!) количества запчастей, чем ускорили срочный ремонт.

Не могла остаться электрослужба также в стороне от технических мероприятий, направленных на повышение производства. В цехе широко внедряются тиристорные возбудители, пришедшие на смену преобразователям. В первом квартале этого года намечено пустить в ход электродинамическое натяжное устройство на дрессировочном стане. В это же время будут завершены работы на агрегате резки № 1, в результате которых уменьшится количество отходов. Группа автоматчиков, руководимая старшим электриком Клименко, работает над важнейшей проблемой листопрокатчиков — стабилизацией режима стыковочных машин. Электрикам хотелось бы создать такую систему контроля, которая полностью исключила бы возможность некачественного шва. Задача очень трудная, но решение ее принесло бы громадный эффект. Осваивается система отгрузки по теоретическому весу, в травильном отделении налаживается автоматический развес рулонов, что позволит более эффективно использовать печи. Совместно с сотрудниками МГМИ выбирается наиболее оптимальный режим работы электропривода при прокатке. Перечень этот можно было бы продолжать.

Но и так видно, что работники электрослужбы пятого листопрокатного сознают свою роль в производственной жизни цеха и стремятся к тому, чтобы цех, на долю которого выпадает выполнение основного количества заказов, с честью справился со своей задачей.

Г. ТИХОНОВ.

**ВОПРОС** сохранности вагонного парка на комбинате продолжает оставаться открытым. Наш заводской парк — один из самых больших в стране. В нем насчитывается 3200 вагонов самой различной конструкции. Все вагоны постоянно закреплены по перевозкам и за цехами. Посмотрим, как обстояли дела с сохранностью вагонов в прошлом году и каково положение дел сегодня.

За прошлый год было повреждено 326 вагонов МПС, заводской ремонт которых обошелся в 35716 рублей. Но это ведь только ремонт вагонов министерства путей сообщения. А вагонов заводского парка было охвачено заводским ремонтом и ремонтом в депо 206. И восстановление их влетело не в копеечку. Почти 150000 рублей! Что и говорить, цифра внушительная, и если к этим рублям добавить затраты на сотни и сотни вагонов, подвергавшихся текущему ремонту, то расходы на ремонт вагонов станут еще большими.

Вот «вклад» некоторых цехов в общий котел бесхозяйственности и нерадивого отношения к вагонному парку. Особенно большая повреждаемость вагонов в котловом цехе № 1. За прошлый год здесь выведено из строя 47 вагонов на сумму 12064 рубля. В мартеновском цехе № 1 — 26 вагонов (на сумму 17600 рублей), в доменном цехе — 15 вагонов (на сумму 15298 рублей), а в обжимном цехе № 1 — 7 вагонов (на сумму 18330 рублей). Нельзя сказать, чтобы деньги, затраченные на ремонт сломанных вагонов, у этих цехов были лишними. Однако

хозяйственных руководителей этот факт, видимо, мало волнует. Эксплуатируются здесь вагоны из рук вон плохо. В чем же дело? Может быть, избежать поломки невозможно? Бесспорно, оборудование не вечно, оно эксплуатируется в тяжелых условиях и, естественно, ломается. Но так ли тяжелы эти условия, что иного выхода, кроме поломки, в цехе не видят?

Вот что по этому поводу

что в зимнее время это является бичом вагонного заводского парка. После выгрузки хоппера разогреваются, при чем жгут арматуру, и поэтому почти полностью выводятся из строя. Природа пока милостлива к нам. А что будет, когда начнутся сильные морозы? Ведь это вырастет в настоящее бедствие для комбината.

Продолжает оставаться острой проблема замусоренности вагонов. 18 нояб-

## РЕШАТЬ СООБЩА

• ГДЕ И СКОЛЬКО МЫ ТЕРЯЕМ

говорит начальник вагоноремонтного цеха А. И. Фокин. Вагоны ломаются в основном из-за небрежности, бесхозяйственности, крайне грубого обращения с ними в цехах. Создается впечатление, отметил А. И. Фокин, что не ведется абсолютно никакого контроля над тем, как эксплуатируется оборудование в цехах. Продолжают иметь место уже много раз обсуждавшиеся случаи, после которых, казалось бы, давным-давно должны быть сделаны соответствующие выводы. Директором комбината был издан приказ о запрещении погрузки сырой окалины, однако ее продолжают грузить, зная,

в 45 платформах оказалось 437,2 тонны мусора (1). Получается, что вместо нормативного тоннажа продукции в вагоне мусора. А откуда тянется ниточка далеко. Здесь и неоправданный расход электроэнергии, и ни к чему не нужные ежемесячные «путешествия» мусора... Если бы можно было подсчитать все эти неоправданные затраты, то вышла бы внушительная цифра. Остается только поражаться близорукости некоторых руководителей. Но недогроз — это еще полбеды: так или иначе, но продукцию надо вывозить. Тогда из одной крайности бросаются в другую: перегруз. К примеру,

при перевозке сварочного шлака в думпкарах ЗВС-50, рассчитанных на 50 тонн, умудряются поместить 80 тонн. Какая же здесь может быть гарантия сохранности вагона? При такой нагрузке думпкары очень плохо капаются, может не выдержать его хребтовая балка.

Вагоноремонтный цех в год чинит около 1900 вагонов. Очень много вагонов обновляется два раза в год, поэтому нет возможности заняться профилактикой, другими важными работами. Вот чем обременяется на деле небрежная эксплуатация вагонов некоторыми цехами.

Большое число изуродованных вагонов ремонтники порой не в состоянии своевременно починить из-за собственных трудностей; 1880 вагонов с авто-разгрузкой не охватывается ремонтом из-за отсутствия слесарей-автоматчиков. Большие трудности испытывает цех из-за нехватки запчастей и потому, что не автоматизированы тупики. Нужны цеху хорошие электродомкраты и краны, запчасти. Не было бы большой проблемы с запчастями, то ремонт производился бы гораздо быстрее.

Вот и получается: халатное обращение с вагонами в цехах, грубое нарушение нормы эксплуатации плюс задержки с ремонтом в вагоноремонтном цехе из-за ряда различных причин — все это вместе взятое отрицательно сказывается на ритме внутрикомбинатских перевозок. И чтобы этого избежать, необходимо сообща решать все проблемы, связанные с сохранностью вагонов.

А. ПАВЛОВ.

## НАША ЦЕЛЬ—ВОСЬМИМИЛЛИОННЫЙ РУБЕЖ

Совместное постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ о развертывании Всесоюзного соревнования за досрочное выполнение плана 1973 года получило горячий отклик у коллектива первого обжимного цеха.

Заключаются договоры на социалистическое соревнование между коллективами второго и третьего блюмингов, между коллективами блюмингов и адью-

стажа и между коллективами бригад. Разработаны условия соревнования. Соревнование на договорных началах получает в нашем цехе еще более широкое развитие. На рабочих собраниях решено начать соревнование на договорных началах между отдельными членами коллектива. Эти договоры должны быть четкими и реальными, иметь твердую экономическую основу. Около 80 процентов всех трудя-

щихся цеха приняли на себя личные обязательства на 1973 год. Думается, что многие из тех, которые наметили себе личные планы, заключат между собой и договоры на социалистическое соревнование.

На рабочих собраниях обжимники уже обсудили совместное постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Профорг третьей бригады А. П. Рыжов, выступая перед трудящимися

своего коллектива, предложил начать соревнование за право быть участником всесоюзного слета передовиков производства, который состоится в начале 1974 года.

Трудящиеся нашего цеха единодушно поддержали решение вызвать на соревнование коллектив второго и третьего мартеновских и второго обжимного цехов.

В. НИКИШАНОВ, председатель цехового комитета профсоюза.