



Как и все металлурги комбината, трудящиеся блюминга № 2 первого обжимного цеха заступили на десятимесячную ударную трудовую вахту в честь 50-летия образования СССР. Тон в этом соревновании задают передовики производства.

На снимке нашего штатного фотокорреспондента Г. Зайчихина вы видите отличных работников блюминга № 2 (слева направо) машиниста-оператора главного поста Ивана Моисеевича Андреева, машиниста-оператора Валентину Николаевну Медведеву и машиниста фрезерной зачистной машины Александра Павловича Рыжова.



**МЕРЫ ПРИНЯТЫ**

Случай несвоевременной загрузки вагонов на блюминге № 3 действительно имел место. Для сокращения времени разгрузки вагонов договорились с администрацией огнеупорного производства и руководителями отдела сырья и топлива комбината о подаче впрямь по одному вагону с огнеупорами.

**А. СОЛОВЬЕВ,**  
начальник обжимного цеха № 1.

**„КОГДА КРАСНЕЮТ СВОДЫ“**

Указанные в статье под таким заголовком («Магнитогорский металл», 17 февраля 1972 года) нарушения технологии действительно имели место. Статья обсуждена на рабочих собраниях. В цехе приняты меры административного и общественного порядка, направленные на исключение случаев нарушения

технологической дисциплины.

**Е. СЕМЕНОВ,**  
начальник мартеновского цеха № 3.

**„ДОРОГА ЛОЖКА К ОБЕДУ“**

На выступление газеты «Магнитогорский металл» от 24 февраля 1972 года сообщая, что статья обсуждена с трудящимися первого и четвертого железнодорожных районов и трудящимися, занятыми на очистке вагонов.

Вагоны парка МПС, прибывающие в адрес цехов комбината (в том числе груженые лесом), согласно «Положению о железнодорожных перевозках» должны подаваться железнодорожниками немедленно в цехи-получатели для разгрузки, независимо от количества, часа и дня подачи. Равномерность подхода на комбинат вагонов МПС с лесом регулируется отделом снабжения.

В восьмой тупик четвертого листопрокатного цеха вагоны под погрузку лома подаются согласно графику и заявке цеха.

Сортопрокатному цеху вагоны парка МПС под погрузку проката будут подаваться работниками станции Сортировочная согласно заявкам цеха.

В настоящее время обращается особое внимание руководства ЖДТ и цехов комбината на улучшение

очистки вагонов парка МПС и местного парка.

**К. МИШУРОВ,**  
начальник управления железнодорожного транспорта комбината.

**„ВЕРНЕТСЯ ЛИ БЫЛАЯ СЛАВА?“**

Сообщая, что статья «Вернется ли былая слава?» о недостаточной работе группы народного контроля обсуждалась на заседаниях партийного бюро и группы народного контроля. На заседании партийного бюро председателю группы народного контроля Т. И. Образкову за безответственное отношение к партийному поручению объявлено замечание.

В настоящее время группа народного контроля работает. Проведены проверки выполнения комплексных планов повышения эффективности производства, приема, хранения и расхода оцинкованного листа в отделении швейной оцинкованной посуды. Выявлены недостатки. Для устранения недостатков приняты меры. Начались занятия в школах народных контролеров. В феврале проведены занятия по теме «Организация контроля за качеством выпускаемой продукции и соблюдением стандартов».

**Н. СВИСТУНОВА,**  
секретарь партбюро цеха металлической посуды.

**В** КОНЦЕ января на складе заготовок и готовых изделий механического цеха скопилось готовой продукции почти на 591 тысячу рублей, в феврале количество неотправленной заказчиком продукции еще увеличилось: общая стоимость ее поднялась более чем до 635 тысяч рублей. А рост «богатств» на складе далеко не показатель благополучия. Скопление деталей мешает работникам склада поддерживать порядок в своем хозяйстве, снижает производительность их труда, ведет к перепростоям вагонов на складе при погрузочно-разгрузочных операциях, создает очаги травматизма и в определенной мере мешает работе всего цеха.

Знают ли об этом заказчики и железнодорожники? Знают. По крайней мере, догадываются. Тем не менее, одни не всегда спешат забрать изготовленные для них детали, другие — поставить под погрузку вагоны, а в результате работники склада то и дело хватаются за голову: куда девать поступающие из цеха новые детали? Цех-то не останавливается, продолжает работать на полную мощность!

Некоторые детали (речь идет о крупных деталях и узлах, поскольку мелкие без особых задержек увозятся со склада на закрепленной за цехом

бортовой машине) «хранятся» на складе по нескольку месяцев, а это свидетельствует о том, что заказы на изготовление деталей даются цехами зачастую слишком «заблаговременно», без учета действительной необходимости. Следствием такого отношения к заказыванию являются нередко перепростои вагонов под разгрузкой в тех цехах, в которые доставля-

**ГДЕ И СКОЛЬКО МЫ ТЕРЯЕМ**

**„ЗА ЧУЖИЕ ГРЕХИ...“**

ются изготовленные детали; да оно и понятно: можно не спешить, если деталь не к спеху.

Понятна отсюда и настороженность вагонного диспетчера, который в тех случаях, когда просят вагоны работники склада механического цеха, обычно осведомляется: а скоро ли освободят вагоны цехи-заказчики, к которым отправляются грузы? И нередко отказывается выполнить заявку на вагоны. Конечно, вагонный диспетчер по-своему прав: ему нужно, чтобы все вагоны были в дей-

ствии, не стояли «на приколе» в роли складов на колесах. «Но при чем здесь мы?!» — возмущенно разводят руками работники склада, и со своей стороны они безусловно правы.

Действительно, почему работники склада механического цеха должны отвечать за чужие грехи? Почему вагонный диспетчер может не удовлетворить их заявку на вагоны только из-за того, что цех-заказчик может «не захотеть» быстро выгрузить из вагонов предназначенные ему детали?

Надо сказать, вагонный диспетчер вообще не слишком жалует работников склада. Даже под разделанный лом с трудом дает вагоны. И это сейчас, когда мартены комбината остро нуждаются в металлошлите.

...Работники склада заготовок и готовых изделий механического цеха стремятся к тому, чтобы продукция цеха не залежалась на складе, и в этом им никто не должен мешать. Сейчас, кстати, склад, о котором здесь идет речь, несколько разгрузился, но нет никакой гарантии, что к концу месяца он опять не будет «завален».

**Л. ХАБАРОВ.**

**В САМОСТОЯТЕЛЬНОСТЬ**

нас были главный механик цеха Бережной и мастер Шульман.

Это внимательные и отзывчивые люди. Они и поговорят, и пошутят с тобой — и от этого на душе как-то веселее становится.

Вскоре набрали группу слесарей, и мы перешли в ученическую мастерскую. Мастером у нас стал Иван Исаакович Малоземов. Это человек большой души, веселый и жизнерадостный. В трудный момент (а таких моментов много) он всегда покажет, как выполнить ту или иную работу, подскажет, как лучше ее сделать.

Часто бывает так: работаешь, что-то делаешь, подойдет Иван Исаако-

вич, подскажет что-нибудь и, видимо, чтобы подбодрить нас, какое-нибудь стихотворение расскажет о Магнитке, о комбинате — я некоторые даже сроду не слышал. Здорово это у него получается, с выражением читает!

Книголюб он большой. Заметили мы: с полочки непременно книги покупает — у нас в цехе в дни полочки всегда книги продают.

В минуты отдыха наш мастер что-нибудь веселое рассказывает. Но больше любит вспоминать, как он работал в годы войны. Слушать его интересно. Он, оказывается, 24 года проработал на комбинате. В пятнадцать лет начинал.

Я вот иногда слушаю его и думаю — ему в пятнадцать лет куда труднее было, чем нам сейчас в восемнадцать. Иван Исаакович тогда только тем преимущественно и занимался, что детали подносил, разную физическую работу выполнял.

А мы сейчас все больше учимся. Ребята в бригаде почти все со средним образованием. Трое учатся на подготовительных курсах и в этом году хотят поступать в горно-металлургический институт. А вот Миша Мақанов учится заочно в МГМИ.

Наш рабочий день построен так: сначала выполняем в мастерской то,

что нам поручат. Стараемся, чтоб не было брака, — правда, не всегда это удается: приходится переделывать кое-что, но нас это не расхолаживает.

После работы у нас теория. На занятиях изучаем все, что необходимо знать слесарю-ремонтнику. Ребята с интересом постигают новое. Правда, есть и такие, кто плохо учится. Но таких меньшинство.

Кроме теоретических занятий, ходим еще и на политинформации — повышаем свой политический уровень.

Так что пока мы только учимся. В цех выходим изредка, но работаем уже по нарядам — ближе к основному делу.

В мае будут экзамены. Сдадим на разряд — и в цех. Закрепят нас сначала за опытным слесарем, поработаем немного вместе, а потом — самостоятельно.

В обеденный перерыв между нами разговоры всякие возникают. Бывает, что разговор заходит и о том, что собирается делать каждый после того, как присвоит ему квалификацию слесаря-ремонтника промышленного оборудования. Некоторые говорят, что работа слесаря их не удовлетворяет, что уйдут из цеха, как только присвоит им разряд. Погуляют немного, а там и на службу в армию возьмут. А после армии другую работу подыщут.

Но мне кажется, что такие рассуждения бездоказательны, пусты. Они появляются потому, что некоторые мои сверстники полностью еще не узнали, не почувствовали сердцем, что такое слесарь-ремонтник.

Наш мастер говорит: «Чтобы сделать что-то, надо это «что-то» полюбить, вложить в дело всю душу — только тогда это дело будет нравиться и тебе, и другим».

Я почему-то уверен в том, что, поработав самостоятельно и по-настоящему, многие изменят свои взгляды и, придя из армии, вернуться в цех, где начинали свой трудовой путь после десятилетки.

**Н. КАРВИНСКИЙ,**  
ученик слесаря основного механического цеха.