

Магнитогорский МЕТАЛЛ

Орган парткома, профкома, комитета ВЛКСМ и управления Магнитогорского дважды ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени металлургического комбината имени В. И. Ленина

№ 41 (6472)
Газета выходит с 5 мая 1935 года

СУББОТА, 5 апреля 1980 года
Цена 2 коп.



110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина — 110 дней ударного труда!

КОМУ НУЖНЫ ПОЛМИЛЛИОНА?

Маршруты технического прогресса

Циркулярным письмом главного инженера комбината от 25 февраля текущего года для каждого производства и цеха предусмотрено на 1980 под конкретное задание по внедрению новой техники. В письме поименно названы ответственные за внедрение мероприятий, которым необходимо «организовать своевременное выполнение заданий по новой технике, предусмотреть финансирование их, материально-техническое обеспечение и комплектацию оборудования». Не может быть сомнения, что любой начальник цеха (а именно они в большинстве случаев отвечают непосредственно за внедрение новой техники) обязаны, как говорится, «руками» за технический прогресс в своем хозяйстве. Доказать это очень легко. К примеру, приблизительный (подчеркиваем это слово, почему — объясним позднее) суммарный экономический эффект от мероприятий по внедрению новой техники, запланированных на 1980 год, только по листопрокатному цеху составляет более полумиллиона рублей. Почти каждое мероприятие в конечном счете должно дать либо солидную экономию металла или топлива, либо значительное увеличение производства. Ну, а что такое экономия, и, тем более, выполнение и перевыполнение плана для начальника цеха, объяснять излишне. Неудивительно поэтому, что руководство цехов прилагает максимум усилий для своевременного внедрения всех мероприятий по новой технике. И руководство листопрокатного цеха в этом смысле не исключение. Стоит только проследить, как выполнялась реконструкция системы гидросбыва стана «2350» с целью улучшения качества и обеспечения устойчивой работы стана «2350» и стана «300» № 2, — и будешь в этом уверен полностью.

По сути дела, уже сейчас все организации, участвовавшие в реконструкции системы гидросбыва, могут праздновать победу. Буквально на днях в насосной станции, являющейся основным узлом этой системы, начнут работать новые насосы. Это будет гаранти-

ей устойчивой работы всей системы, то есть гарантией исполнения заветных желаний и коллектива стана «2350», и коллектива стана «300» № 2 ПШЦ. Чтобы объяснить, почему «заветных», нужно хотя бы вкратце рассказать о прошлых бедах листопрокатчиков и штрипсщиков.

Система гидросбыва — это система сбива водой под большим давлением окалины с металла. Воду под давлением подавала на станы насосная станция. Здесь работал только один насос. Техническое состояние его, да и сама конструкция не выдерживали никакой критики: насос отказывал довольно часто. К чему это приводило? К остановкам обоих станов, то есть к потерям производства, и весьма значительным. Кроме того, даже когда на стане «300» № 2 шла на прокатку определенных сортов без гидросбыва, это вело к понижению сорта. Во-первых, не выполнялись заказы потребителей, во-вторых, когда на беззаказный металл отдел сбыта комбината все же находил покупателя, то при реализации этой продукции комбинату платили меньше.

Как видим, грустить листопрокатчикам и штрипсщикам было отчего. Проблема требовала кардинального решения. Ну, а такое решение должно было предусматривать обновление всего оборудования насосной. И на это пошли. Цеховые специалисты совместно с проектным отделом разработали проект реконструкции насосной станции, ключевыми моментами которого являлись замена старого насоса и установка еще одного — резервного. То есть от насосной старого образца должно было остаться одно только здание. Благодаря настойчивости коллектива цеха, цеховых технических служб в короткое время связались с заводом-изготовителем нужных насосов, и они были получены. Без промедления начали установку одного насоса — рядом со старым. Помощники по оборудованию начальника цеха А. И. Заблудский и Б. Я. Печенкин, старший мастер энергетиков Л. П. Щубин торопили дело, как могли. (Окончание на 3-й стр.)

На марше — «красная суббота»

С ВЫСОКИМ ПОДЪЕМОМ

Коллектив нашего цеха приступил к проведению ленинских субботников. Первыми в цехе на праздник труда вышли 28 и 29 марта бригады электросварщиков, руководимые Г. Н. Коваленко и Ф. Н. Гарифуллиным. Они отработали по восемь часов в счет ленинского коммунистического субботника.

В эти дни электросварщики выполняли заказы для ремонта доменной печи № 9. Рабочие бригады были заняты на сварке ярусных и подвесных площадок, газопроводов. С высоким подъемом трудились электросварщики. Каждый выполнил сменное задание на 110 процентов, по 45 условных метров было заварено каждым тружеником из этих бригад. В дни, отработанные в счет «красных суббот», было заработано около 500 рублей.

Хорошо трудились электросварщики — коммунисты С. А. Шкарбан, Т. С. Беляшова, комсомолец ударник коммунистического труда В. А. Ганусенко, С. С. Красильников, который в этот день провел качественную сварку стрелы крана, и многие другие.

В. МЕШКОВ, старший мастер участка электросварки цеха металлоконструкций.

Помогли ремонтникам

Коллектив бригады № 2, руководит которой Е. В. Реут, отработал в счет ленинского коммунистического субботника восемь часов. В эти дни рабочие бригады оказали большую помощь ремонтникам на ремонте воздухоподогревателя и установили БР-2М.

Они забрили в блок агрегата около 30 вагонов шла-

коваты. Благодаря помощи тружеников бригады ремонт был закончен при высоком качестве на 16 суток раньше. Это дало возможность цеху выдать сталеплавильному переделу многие тысячи кубометров кислорода.

На ремонте агрегата в эти дни отличились бригадир аппаратчиков В. П. Рубанцев, аппаратчики Г. Дубанов, Р. Сагдеев, В. Данилов, машинисты Н. Демченко, В. Чесноков.

Нынешний праздник труда имеет для нас особое значение, поскольку он проходит в год празднования 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина. Наши труженики, помня об этом, отлично справляются с выполнением намеченных заданий на дни «красных суббот».

В. ЯРОШЕВИЧ, начальник смены кислородно-компрессорного производства.

Коллектив электроремонтного цеха мартеновских и прокатных цехов ведет большую работу по профилактике и ремонту электрических машин, обеспечивая бесперебойную работу агрегатов и тем самым создавая условия для производительной деятельности коллективов цехов. Здесь в числе передовых рабочих называются электромонтер Владимир Шитиков. Выпускник технического училища перенял передовые методы труда ветеранов цеха и теперь порученные ему работы выполняет быстро и качественно. Ударник коммунистического труда комсомолец В. Шитиков — неоднократный победитель в социалистическом соревновании. А после работы Володя спешит на учебу в индустриальный техникум, где также старается быть в числе лучших.

На снимке: электромонтер В. ШИТИКОВ за ремонтом двигателя. Фото Н. Нестеренко.



На правом фланге пятилетки

ИДЕМ В ЛЕТО

Наш корреспондент попросил рассказать о подготовке к работе в летних условиях заместителя начальника цеха пути А. Б. Нагодкина.

— Александр Борисович, каковы особенности подготовки к лету в коллективе цеха пути?

— Если сказать коротко, мы готовимся к большой ремонтной кампании, поскольку летом для этого наиболее благоприятные условия. А для того, чтобы максимально использовать тепловое время года, нужно, начиная с осени, серьезно готовить ремонтную технику. Сейчас подготовка техники вступила в завершающую стадию.

Другая особенность подготовки к лету заключается в том, что эту работу мы начинаем еще осенью. Для этого очищаем козеты, готовим водоотводы от стрелок, заканчиваем уборку мусора с полотна. В конце зима мы разрабатываем график ремонта системы пневмообдувки стрелок. А с наступлением весны очищаем водоотводы от снега. Дело это трудоемкое, но выполнить его нужно в очень сжатые сроки: задержка с очисткой водоотводов может сорвать рабо-

ПОДГОТОВКА ЗАКАНЧИВАЕТСЯ

ту стрелок, а это — угроза затора на станции. О важности подготовки к весне и лету говорит такой факт: специальная комиссия принимает у нас каждую станцию, придирчиво оценивая ее способность работать зимой и выдерживать весенний паводок.

— Кстати, не застал ли вас распрехл нынешний паводок?

— К нему наш коллектив был хорошо подготовлен. А вот неожиданно выпавший большой снег сильно осложнил нашу работу. Пришлось по сути заново очищать все стрелки и водоотводы. Этот экзамен на оперативность наш коллектив выдержал успешно: обильный снег в ходе паводка никак не повлиял на работу железнодорожников комбината.

— Вы упомянули о том, что лето для вашего коллектива — пора больших ремонтных работ. Можно ли подробнее рассказать об этом?

— В течение лета работникам нашего цеха предстоит провести ремонты всех видов. На 39,6 километра пути должен быть выполнен капитальный ремонт. Причем на 15 километрах нужно заменить деревянные шпалы железобетонными. Отремонтируем 200

комплектов стрелочных переводов. Подъемочный ремонт предстоит провести на 75 километрах — отделить профиль пути, подбить полотно, укрепить стыки и усилить крепления рельсов со шпалами. Объем этих работ по сравнению с прошлым годом, правда, меньше. Зато на семи километрах требуется средний ремонт. Это тот же подъемочный, но в более широких масштабах. Наконец, на десятках километров предстоит выполнить планово-предупредительный ремонт. Частично подготовка к этой работе проводится еще зимой, когда готовим заделы: меняем на отдельных участках рельсы, крепления. Но в максимальных масштабах эта работа ведется именно летом.

— Александр Борисович, Вы говорили о замене деревянных шпал железобетонными. Можно ли считать, что со временем весь железнодорожный путь комбината будет лежать на таких шпалах?

— Не думаю. Дело в том, что путь на деревянных шпалах мягче, и это заставляет на ряде участков сохранять деревянную решетку. Она необходима, например, на поворотах, на тех участках пути, где полотно лежит на слабом

грунте. Железобетонная решетка намного жестче, сильнее травмирует путь. Да и требования к работе путейцев при укладке таких шпал намного выше. Возрастают потери труда, стоимость работ. Правда, эти потери компенсируются более продолжительной работой таких шпал. Поэтому их укладка все же ведется. Но говорить о полном отказе от деревянных шпал не приходится. Железобетонные шпалы мы уложили в прошлом году на станции Доманная, частично — на станции Западная. Готовимся в этом году заменить шпалы на ряде других станций, в том числе Угольной, Кольцевой. На станции Дробилка железобетонные шпалы тоже будут уложены, но не на всех путях...

Коллектив цеха пути — это своеобразный тыл железнодорожников комбината. Но наши люди стремятся работать так, чтобы транспортный конвейер ММК действовал четко и бесперебойно, чтобы на его функционировании не могли сказаться колебания погоды и особенности любого сезона. Это нелегкая, но важная и почетная задача. И для ее выполнения коллектив цеха не жалеет усилий.

Беседу провел С. КУЛИГИН.