



«ПРОЖЕКТОРИСТЫ» МАРТЕЙВСКОГО ЦЕХА № 2 РАБОТАЮТ В ТЕСНОМ КОНТАКТЕ С НАРОДНЫМИ КОНТРОЛЕРАМИ. ЭТА ДРУЖБА ПОМОГАЕТ КОМСОМЛЬЦАМ ПРАВИЛЬНО ОПРЕДЕЛЯТЬ ФРОНТ РАБОТ ДЛЯ СВОЕГО ШТАБА, ДЕЛАТЬ ВЕРНЫЕ И СВОЕВРЕМЕННЫЕ ВЫВОДЫ ПО МАТЕРИАЛАМ РЕЙДОВ «КП», ТОЧНО АДРЕСОВАТЬ КРИТИКУ В СВОИХ БОЕВЫХ ЛИСТКАХ. СЕГОДНЯ НАЧАЛЬНИК ШТАБА «КП» ЦЕХА НИКОЛАЙ МИТРОШКИН РАССКАЗЫВАЕТ О ТОМ, КАК ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ЭТО СОДРУЖЕСТВО, КАК ОРГАНИЗУЕТСЯ РАБОТА ШТАБА «КП», КАК НАМЕРЕНЫ «ПРОЖЕКТОРИСТЫ» РАБОТАТЬ В БУДУЩЕМ.

В ПАРТКОМЕ КОМБИНАТА

Состоялось заседание парткома комбината, на котором рассматривался вопрос об итогах сплошной проверки состояния работы групп и постов народного контроля на комбинате.

Проверка показала, что большинство групп и постов НК под руководством партийных организаций ведет активную работу: контролирует ход выполнения планов и заданий, мероприятия по повышению эффективности производства, внедряет новую технику, выступает против нарушений трудовой дисциплины, контролирует рассмотрение жалоб и заявлений трудящихся, участвует в рейдах и осмотрах, обеспечивает широкую гласность своей работы.

Партком комбината отметил хорошую работу цеховых групп народного контроля обжимного цеха № 1 (председатель т. Татаркин), ЛПЦ № 1 (председатель т. Иванов), ЛПЦ № 4 (председатель т. Зиновьев), мартеновского цеха № 3 (председатель т. Дуэник), ТЭЦ (председатель т. Терентьев) и некоторых других.

Однако в работе групп НК комбината есть недостатки, снижающие эффективность контрольной работы.

Значительно ухудшилась деятельность дозорные огнеупорного производства (председатель тов. Бушманов), копрового цеха № 1 (председатель тов. Хоботнев), цеха подготовки составов (председатель тов. Никонен), управления комбината (председатель тов. Оглушевич) и т. д. Бездействуют группы НК в обжимном цехе № 2 (председатель тов. Зименков), цеха эмали посуды (председатель тов. Образков), цеха механики (председатель тов. Зорков).

Есть недостатки и в работе общекорпоративной группы народного контроля. Так, во втором полугодии 1971 года группа ни разу не собралась, все вопросы решало бюро; в третьем квартале 1972 года рассмотрены не все запланированные вопросы; нет должного контроля за выполнением решений и рекомендаций группы.

Партийный комитет комбината принял постановление, направленное на улучшение работы общекорпоративной группы народного контроля.

В ПОЛНУЮ СИЛУ

«ПРОЖЕКТОРИСТЫ» второго мартеновского цеха хорошо понимают, что могут оказать помощь народным контролерам в борьбе с бесхозяйственностью, расточительством на производстве. Поэтому деятельность свою направляют на недостатки в работе цеха.

«Комсомольский прожектор» у нас состоит из цехового штаба и четырех бригадных штабов. Мы разделили условно цех на три участка — шихтовый двор, заливочный и разливающий пролеты. На всех участках были проведены рейды по качеству работы. Получив сигнал от сталеваров и их подручных о том, что замки в мольдах забиты железом (такими мольдами невозможно производить завадку), штаб «КП» организовал рейд на шихтовом дворе, проследил, как ведется завадка. Оказалось, что при завадке в печь 210—220 тонн шихты потери составляют 10 тонн. Значит, за сутки по всем печам набирается 260 тонн недогруженного металлического лома. Это явно недоброкачественная работа, и поэтому шихтовый двор мы не выпускаем из своего поля зрения. Все свои замечания мы излагаем администрации цеха, а затем следим, как устраняются недостатки.

Работаем мы в тесном контакте с нашими народными контролерами. Михаил Иванович Бобровский, председатель цеховой группы народного контроля, еще до того, как был избран на эту должность, стал нашим первым помощником. Бывает, случится что-нибудь на участке каком-нибудь, например, сталевары выпустят холодную плавку, а разлищики в негод-

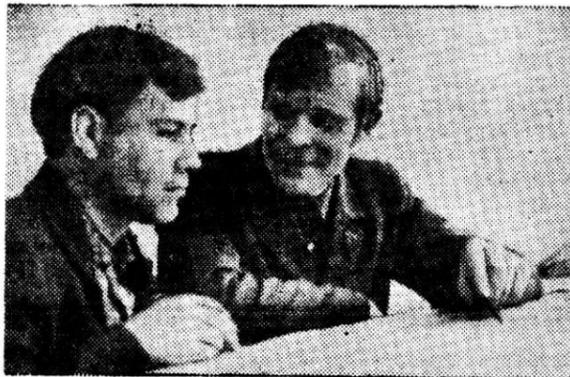
ность приведут изложницы, а потом они начинают друг на друга вину валить. В таких случаях Михаил Иванович приходит к нам на помощь, и после его обстоятельных, толковых объяснений — работник опытный — все становится понятно, выясняется истинный виновник.

Вместе с народными контролерами мы провели в трудные январские дни рейд на разливочном пролете, желая выяснить, чем можно улучшить работу разлильщиков. На первом блоке мы обнаружили тогда завалы мусора, который невозможно было вывезти из-за несвоевременной поставки вагонов. Мы сообщили об этом начальнику цеха, он, в свою очередь, обратил к железнодорожникам, и мусор был вывезен.

Но мы не удовлетворены еще тем, что делаем. Мы, «прожектористы», мало внимания уделяем учебе комсомольцев. А мы можем оказать в этом деле помощь своему комитету комсомола. Су-

щественным недостатком, я считаю, является то, что у нас нет связи со штабами «КП» смежных цехов. Контакт с ними полезен и для нас, и для наших коллег из других цехов. Взять хотя бы январский рейд, который помог разлищикам избавиться от мусора. Наверное, мы вместе с народными контролерами могли сами довести дело до конца и прибегнуть к помощи начальника цеха лишь в крайнем случае. Можно было самим связаться с «прожектористами» — железнодорожниками — их подключить к делу. Но мысль об этом пришла позже. Теперь мы будем «тормозить» наших собратьев по общественной работе, когда от них потребуются помощь. К тому же, можно проводить и совместные рейды, содержание которых в одинаковой мере волнует оба коллектива.

Н. МИТРОШКИН, начальник штаба «КП» мартеновского цеха № 2.



Начальник штаба «КП» Николай Митрошкин (слева) и секретарь комсомольской организации цеха подручный сталевара Юрий Строганов обсуждают материалы очередного номера «Комсомольского прожектора».

Фото Н. Нестеренко.

ВЫХОД ЕСТЬ!

В южный конец пятого листопрокатного цеха упираются два железнодорожных тупика — № 12 и № 13. Здесь производится погрузка горячекатаного травленого листа. Отсюда продукция отправляется в железнодорожных вагонах парка МПС во все концы нашей страны. Но старт эти вагоны берут из этих тупиков несколько запаздывая: простаивают они под погрузкой гораздо больше времени, чем полагается по норме.

Кто в этом виноват? Разве листопрокатчики не заинтересованы в том, чтобы в отведенное время произвести погрузку вагонов?

Группа народного контролера ЛПЦ-5 провела рейд по проверке причин простоя вагонов. После этого рейда листопрокатчики направили железнодорожникам письмо, из которого следовало, что сокращение простоя вагонов почти целиком и полностью зависит от них, от железнодорожников.

Технологическая схема двенадцатого и тринадцатого тупиков такова, что нельзя вести погрузку продукции одновременно на обоих тупиках. Если вагоны стоят в двенадцатом тупике, то сюда пачки упакованных листов подаются из другого пролета при помощи троллейкара, на который металл грузит электромостовой кран № 6 из соседнего пролета. Этим же краном ведется погрузка продукции на вагоны, если они стоят в тринадцатом тупике.

Беда листопрокатчиков заключается в том, что железнодорожники подают вагоны одновременно в оба тупика. Если шестой кран будет занят погрузкой продукции в своем, тринадцатом тупике, то в соседнем пролете будет бездействовать такой же кран, который грузит в вагоны пачки, поданные только троллейкаром. Значит, в двенадцатом тупике будут простаивать вагоны совершенно бесцельно, пока не закончится погрузка в соседнем тупике.

Естественно, выход из этого положения только один: необходимо ставить вагоны не в оба тупика одновременно, а поочередно, то в один, то в другой. Группа народного контролера ЛПЦ № 5 и писала об этом в письме, адресованном начальнику управления железнодорожного транспорта комбината К. Я. Мишурову и начальнику грузовой службы ЖДТ комбината И. Т. Котову.

В письме указывалось также, что «в цехе разработана система премирования ИТР, ответственных за погрузку вагонов парка МПС на различных участках цеха в зависимости от снижения простоя вагонов. Но работники ЖДТ комбината представляют справку по перепростоям вагонов по цеху в целом, а не по участкам. От этого теряется весь смысл системы материального стимулирования за снижение простоя вагонов».

В самом деле, есть ли смысл инженерно-техническим работникам отделочного отделения, ответственным за отгрузку продукции на тупиках №№ 10, 10а и 19, бороться за снижение простоя вагонов, если в целом по цеху в месячном итоге будет перепростой вагонов из-за плохой организации погрузки на 12-м и 13-м тупиках?

В этом же письме народные контролеры предлагали: «Для реального сокращения перепростоя вагонов парка МПС необходимо:

- 1) установить разрыв в поставке вагонов в 12-й и 13-й тупики длительностью 3,5 часа;
2) представлять справку по перепростоям вагонов в отдележности по каждому из трех участков цеха, где ведется погрузка».

Предложения были продуманы, выполнение их вполне реально. Но как же прореагировало на них руководство ЖДТ комбината?

«Нормы подачи вагонов в 12-й и 13-й тупики ЛПЦ № 5, — писал начальник грузовой службы ЖДТ т. Котов 17 февраля 1972 года, — установлены в соответствии с планом производства и отгрузки готовой продукции участка, поэтому устанавливать разрывы в поставке вагонов не представляется возможным, иначе цех не справится с государственным планом отгрузки металла».

Вот, оказывается, как! До сих пор листопрокатчики не знали, что у них есть такой радетель среди железнодорожников. Мы устыдились даже своей бесхозяйственности после этого письма. Решили проверить свои расчеты снова. Цифры — вещь упрямая. По нашим самым тщательным подсчетам получается, что не будет никаких перепростоев вагонов и план отгрузки продукции будет четко выполняться, если железнодорожники по предложению народных контролеров все-таки будут ставить вагоны в 12-й и 13-й тупики с разрывом в 3,5 часа.

На наше предложение вести раздельный учет простоя вагонов по трем участкам цеха, где ведется погрузка, т. Котов ответил так: «Учет простоя вагонов парка МПС грузовой службы ЖДТ может вести только по цеху в целом. Ввиду сокращения штатов и большой загрузки работников раздельный учет простоя вагонов по участкам вести не можем. При необходимости раздельного учета цех может делать его согласно первичным документам, получаемым от ЖДТ».

В том-то и дело, что такая необходимость есть. И в раздельном учете простоя вагонов работники грузовой службы ЖДТ должны быть сами заинтересованы, ведь правильное, подчеркиваю, правильное применение положения о премировании инженеров-технических работников за снижение простоя вагонов на одном участке будет способствовать снижению простоя вагонов по всему цеху.

Последнее предложение ответа т. Котова вообще парадоксально. Как же может заинтересованная организация сама производить учет простоя вагонов и составлять документ, на основании которого ОНОТиз комбината будет производить премирование ИТР этой организации? Такого не должно и не может быть. Учет простоя вагонов должен быть объективным, а объективный учет могут вести только сами железнодорожники.

В. КИЯТКИН, председатель группы народного контроля ЛПЦ № 5.

«НЕ ПРОВЕРИВ ГАБАРИТОВ»

На заметку под таким заголовком, помещенную в «Магнитогорском металле» 25 апреля 1972 года, сообщая, что полусотка с коробками № 6870, которая находилась наполовину за тупиком, 20 апреля 1972 года выведена и находится в работе.

К. МИШУРОВ, начальник управления ЖДТ.

«К ХОРОШЕМУ НЕ ПРИВЕДЕТ»

По поводу опубликованной в «Магнитогорском металле» 14 марта 1972

года заметке под таким заголовком нам сообщили: «Заметка была обсуждена со всем технологическим персоналом бригад цеха на сменно-встречных собраниях. В период 16—17 марта силами цеховых работников был проведен контрольный рейд по проверке правильности погрузки лома в шихтовые железнодорожные вагоны. В ходе рейда случаев неправильной погрузки лома в вагоны не было обнаружено.

К сказанному выше необходимо добавить, что случаи падения отдельных кусков металлолома из вагонов имеют место по причине резких толчков вагонов локомотивными бригадами как при маневровых работах на подъездных станционных железнодоро-

рожных путях, так и на перегонах по пути следования маршрутных вертушек с металлоломом из копрового цеха № 1 в мартеновские цехи.

Г. ЧАБАН, начальник копрового цеха № 1.

«ИСТОЧНИК ПРОСТОЯ ВАГОНОВ»

«Факты повреждения вагонов парка МПС, отмеченные в заметке, имели место.

На совещании у начальника цеха 20 апреля с. г. всем старшим и сменным мастерам производства бы-

НАМ ОТВЕЧАЮТ

ло строго указано на недопустимость в дальнейшем фактов повреждения вагонов парка МПС. Распоряжением по цеху все инженерно-технические работники были предупреждены, что в случае обнаружения фактов повреждения вагонов парка МПС в руководимых ими коллективах виновные будут строго наказаны.

М. ЗАЙЦЕВ, начальник копрового цеха № 2.