Слесарь по ремонту огнерезного инструмента Михаил Федорович Иваненко известен в ЛПЦ-1 как передовой рабочий и активный рационализатор. На его счету десятки рационализаторских предложений, внедрение которых улучшило условия труда, ускорило проведение ремонтов. Михаилу Федоровичу присвоено высокое звание — «Ударник коммунистического труда».

Фото Н. Нестеренко.

УВЛЕЧЕННЫЕ

РАССКАЗ О МОЛОДЕЖНОМ КОЛЛЕКТИВЕ

В комнате старшего электромеханика контрольно-испытательного пункта службы сигнализации, централизации и блокировки на стене, рядом с текстом социалистического обязательства, висит график «Динамика показателей ремонта реле». Кривая показателей на нем резко уходит вверх за пределы листа.

— Надо чертить новый, смеется Александр Сарафанников, электромонтер высокой квалификации, — настолько увеличилась у нас производительность труда, что график оказался мал.

«Виновником» такого «непорядка» является весь комсомольско - молодежный коллектив пункта, и в первую очередь старший электромеханик Юрий Дзюба. Именно под его руководством велась работа по планам научной организации труда, результатом которой и явилось увеличение количества отремонтированных реле. Сам Юрий сейчас в отпуске, поэтому о сути новшества рассказывают Саша Сарафанников и ст. электромеханик Коля Стукалов. (Я называю ребят просто по именам с их полного согласия, так как никто в этом коллективе еще не достиг и тридцатилетнего возраста).

— Юрий Дзюба, — рассказывают мне, — руководит релейной группой, состоящей исключительно из девушек. За месяц они ремонтировали и проверяли сто девяносто — двести реле.

Взвесив и проанализировав свои возможности, молодые электромонтеры, или, как они предпочитают называть себя, регулировщики аппаратуры решили, что они вполне могут добиться более высоких результатов. Для этого они предложили пересмотреть расценки и ввести сдельную оплату труда. Предложение было принято и теперь количество сдаваемых приборов ежемесячно достигает четырехсот штук. И если учесть, что в сложном хозяйстве службы СЦБ около семнадцати тысяч действующих реле, польза от внедрения планов НОТ несомненна.

Но не только этим ограничивается круг деятельности молодых специалистов. Организация централизованного ремонта реле, подача и внедрение рационализаторских предложений — все это дело их пытливого ума и рук. Например, раньше пломбирование реле расплавленной смолой не относилось к числу приятных операций, всегда существовала возможность обжечь руки. Применение оригинального приспособления, предложенного Юрием Дзюбой, позволило навсегда ликвидировать эту опасность. Стоит внимания и проделанная Николаем Стукаловым работа по увеличению надежности рельсовых цепей и многие другие предложения. Ведь только за этот год их подано уже двенадцать, хотя в социалистическом обязательстве указано лишь восемь.

Вообще для этих ребят характерно чувство заинтересованности в производственных делах, по-настоящему серьезный подход к делу. Видно, что они увлечены своей работой и стремятся сделать ее более эффективной.

Николай Стукалов, выпускник Ростовского техникума железнодорожного транспорта, увлечен идеей создания «группы надежности» по образцу, принятому в Министерстве путей сообщения.

— В настоящее время, — объясняет он, — мы сталкиваемся с рядом идентичных поломок аппаратуры. Если бы у нас была создана «группа надежности», то ее задачей являлся бы анализ подобного рода неисправностей, подборка наилучшего варианта. Тем более, что опыт такой у нас есть. На станции «Заводская» часто выходили из строя рельсовые цепи, и мы, создав специальную группу, тщательно изучили причины, собрали несколько вариантов цепей, разработали регулировочные таблицы. Найденный оптимальный вариант был принят на вооружение, и до сих пор жалоб на работу рельсовых цепей не поступало.

Так что «группа надежности» мыслится нами из нескольких человек, разумеется, самой высокой квалификации, оснащенных всеми необходимыми приборами и способных к решению любых сложных задач. Думаем, что нам удастся добиться своего.

— Тем более, что приборами мы обеспечены полностью, — добавляет Саша Сарафанников, — и для работы с некоторыми из них желательно иметь постоянного человека. Правда, не скажешь этого про запчасти, в них частенько ощущается нехватка. Например, нет у нас усиленных контактов для аппаратуры переводки железнодорожных стрелок. Достали несколько штук на Южно-Уральской железной дороге, но это, конечно, не выход.

Да, интересы производства давно стали для них насущными. И не случайно в этом молодом коллективе уже появились «семейные династии». Сашина жена Валя работает здесь же на ремонте реле, в службе СЦБ знают и Раю Стукалову, жену Николая.

Всех членов этого дружного коллектива я не видел. Многие были «на поле», так профессионально называют специалисты службы СЦБ работу на путях и станциях по обслуживанию своей точной аппаратуры.

Поэтому смог познакомиться я только с работой девушек из группы ремонта реле. О том, каковы результаты их работы, уже говорилось.

Привлекает внимание атмосфера деловитости и одновременно, не побоюсь сказать, даже какого-то домашнего уюта, держащаяся в их комнате. Валя Данилова, Люда Колесникова, Люба Петухова, Валя Сарафанникова, Рая Губа, Света Кондратьева, Клава Кирилова образуют дружный энергичный коллектив, у которого спорится любое дело. Все они имеют среднее, среднетехническое образование, все думают учиться дальше. И хотя занимаются ремонтом сложной техники, но не гнушаются и «неквалифицированной» работой. Уборщицы нет в штате контрольно-испытательного пункта, поэтому они сами поддерживают постоянный порядок, моют пол, поливают принесенные из дома цветы.

И недаром секретарь комсомольской организации ЖДТ Владимир Кузнецов сказал мне при встрече: «Коллектив КИП СЦБ по праву можно считать лучшим на железнодорожном транспорте комбината».

Г. ТИХОНОВ.

РАБОТАТЬ БЕЗ ТРАВМ И АВАРИЙ!

ПОМНЯТ О ГЛАВНОМ

В помещении монтажного участка цеха ремонта металлургического оборудования № 1 на видном месте висит призыв: «Товарищи ремонтники! Техника безопасности — прежде всего». Призыв этот стал правилом для многих работников участка. Здесь есть по меньшей мере несколько бригад, в которых постоянно помнят о технике безопасности и делают все необходимое, чтобы исключить травмы и несчастные случаи. Но особенно хорошо в этом отношении идут дела у коллектива, которым руководит мастер В. С. Жуковский.

В коллективе Жуковского вот уже лет восемь-девять не было ни одного учетного травматического случая. Успех очевидный. И достигнут он отнюдь не за счет каких-либо особых условий труда, «гарантирующих» отсутствие травм, или удачного подбора опытных и достаточно осторожных в своих действиях людей.

Работой коллектив занимается очень ответственной и далеко не простой. В его обязанности входит, главным образом, монтаж заливочных и разливочных кранов сталеплавильных цехов и ремонт дымовых труб мартенов. И то и другое требует хорошей организации, потому что связано не только с определенными трудностями, но и с некоторой опасностью для жизни. При ремонтах дымовых труб, например, монтажникам приходится работать на высоте в несколько десятков метров — одного неосторожного шага достаточно, чтобы случилось непоправимое.

А недавно коллективу Жуковского довелось участвовать в замене миксерного крана во втором мартеновском цехе. Замена такого крана — работа не только сложная, но и совершенно необычная (на нашем комбинате это делалось впервые). Инженерно-техническим работникам участка и рядовым монтажникам пришлось проявить немало изобретательности, чтобы многотонные старые детали крана с помощью монтажных полиспастов были «без приключений» доставлены на землю, а новые — на большую высоту на положенное им место.

Миксерный кран был заменен с опережением графика, в чем немалая заслуга монтажников мастера Жуковского, выполнявших на замене основные работы. И это одно из многих свидетельств того, что неукоснительное соблюдение правил техники безопасности не мешает коллективу выполнять задания быстро и качественно.

Рабочие у мастера Жуковского в общем-то такие же, как и в других коллективах участка: примерно одинаковые и по возрасту, и по квалификации. Каких-то особых секретов в организации работы у Жуковского тоже нет. Только одно, пожалуй, отличает этот коллектив от других — повышенное чувство ответственности за свои действия, постоянное неослабное внимание к вопросам безопасного проведения работ. И не случайно, видимо, то, что травм в коллективе нет именно с тех пор, как руководство им было поручено мастеру Жуковскому.

— Это очень принципиальный человек в вопросах техники безопасности, — так сказал о нем исполняющий обязанности начальника участка А. Е. Славягин.

Он с помощью бригадиров и опытных рабочих создал такую атмосферу в коллективе, при которой каждый чувствует себя сознательным творцом безопасных условий работы. Кроме того, каждый помнит, что любая, даже самая малая провинность, любое проявление пренебрежения правилами техники безопасности обязательно будут замечены и проштрафившийся неизбежно будет осужден товарищами по работе или привлечен к ответственности, если его оплошность могла привести к серьезным последствиям. При этом, определяя меры воздействия на нарушителей, мастер всегда исходит из особенностей характера подчиненных: одного просто пожурит, а другого «пропесочит» как следует.

Были в свое время в этом коллективе лихачи, которые порой бравировали своей бесшабашностью, но теперь таких нет — климат коллектива сделал их более серьезными. Сам мастер, получив какое-либо задание, сначала все взвесит, продумает, и, если найдет какое-то противоречие правилам безопасного труда, обязательно сделает все необходимое, чтобы устранить это противоречие, без этого никакая команда «сверху» не заставит его начать работу. А такое отношение мастера к своим обязанностям служит хорошим примером для всех подчиненных.

А. ЮДИН.

ТРЕВОЖНЫЙ СИГНАЛ

ВОТ КАКАЯ КАНИТЕЛЬ!

Коксохимики отгружают сульфат аммония в крытые вагоны парка МПС. Эти вагоны поставляют нам под погрузку железнодорожники комбината. Но очень часто транспортники ставят под погрузку грязные вагоны, т. е. с большим остатком предшествующего груза.

Так, например, 19 июля в цехе улавливания № 2 под погрузкой стояло три вагона. Из них один неисправный, «больной» как мы его называем. В двух других находилось около 10 тонн соды и белой глины. Цех имел все основания отказаться от этих вагонов и требовать их замены. Но увы! Вагонов на кольцевой пока нет. А если и есть, то не лучше этих. Вот и приходится довольствоваться грязными вагонами. Иначе нельзя: отказ от таких вагонов грозит накоплением продукции на складе и — что еще хуже — можно сорвать план по отгрузке. Такова печальная перспектива.

Плохо и оттого, что приходится, несмотря на все, принимать все-таки вагоны. Дело в том, что на очистке одного вагона занято было (19 июля) 6 человек и только в 15 часов начали погрузку продукции. Выходит, целая бригада семь часов чистила вагон. Это почти рабочая смена! В то время, как при нормальных условиях на погрузку одного вагона требуется три часа и с делом справляются два человека.

Но это еще не все. Вагон-то очистили, а весь мусор оказался на территории цеха. Теперь его отсюда надо куда-то убирать, затрачивать время и средства. Отходы сбрасывают в контейнеры и автопогрузчиком грузят на автомашину и увозят на свалку. Вот и получается — еще три человека вынуждены заниматься очисткой вагона. В итоге девять человек почти целую смену делали работу, ставшую необходимой в результате бесхозяйственности железнодорожников.

Вот какую канитель создали!

Приказ директора комбината от 31 октября 1967 года гласит: «При выгрузке груз должен быть выгружен полностью, без остатков. А по окончании выгрузки вагон должен быть очищен от остатков груза и мусора под метлу». И еще: «Станциям и районам эксплуатации ЖДТ категорически запрещается прием от цехов-грузопотребителей порожних вагонов, не очищенных от остатков груза и мусора под метлу, а также подача порожних вагонов на фронты погрузки, не очищенных от остатков груза».

Хотелось бы, чтобы цехи-грузопотребители не оставляли после выгрузки остатков груза, а железнодорожники не принимали грязных вагонов и не ставили их под погрузку.

М. ИВАНОВ,
аппаратчик КХП.