

Читатели заинтересовались новым романом Владимира Попова «Разорванный круг», и библиотека правобережного Дворца культуры металлургов организовала обсуждение этого произведения.

Наш современник, инженер-металлург, писатель В. Попов получил широкую известность после романов «Сталь и шлак», «Закипела сталь». В. Попов верен теме рабочего класса. Его новая книга «Разорванный круг» о том же — о людях труда.

Какие же проблемы подняты в романе, чем объясняется внутренняя заинтересованность героев произведения в труде, как развиваются их личные и производственные взаимоотношения, кто противопоставлен положительным героям романа? Об этом был откровенный разговор на читательской конференции.

В центре произведения — институт рабочих-исследователей на заводе. Участники этого общественного объединения, охваченные горячими идеями, вкладывая всю душу в дело, ищут, пробуют, экспериментируют и находят способы усовершенствования производства. Естественно, и директор завода Брянцев заинтересован в деятельности рабочих-исследователей, он с нетерпением ожидает результа-

тов исследований, всячески помогает сотрудникам, консультирует их, потому что задумка рабочих-исследователей очень нужна производству.

«Директор завода Брянцев представлен автором очень ярко. С таким директором, — сказал участник конференции бригадир обрубки чугунолитейного

О людях труда

цеха Ф. И. Охота, — работать интересно, с таким директором будешь душу вкладывать в свою работу, побольше бы в жизни таких командиров производства».

Очень сложные взаимоотношения возникают между героями романа, между институтом рабочих-исследователей и сотрудниками научно-исследовательского института. Об этом

конфликте говорил слесарь трамвайного управления В. Градобик.

Оператору ЛПЦ-5 И. Марайкину роман понравился тем, что в нем остро отражена борьба нового со старым.

Режиссер Дворца пионеров В. Панаев поддержал выступающих. «Попов как писатель привлекает меня, — говорил он, — пристрастием к металлургам, к рабочему классу. И неважно, что в этом романе действуют не металлурги, нам нравится, что в нем хорошо показан рабочий человек. Автор прав, утверждая, что старое будет сопротивляться новому, и показывая, как именно оно сопротивляется. Писателю удалось создать картину борьбы нового со старым».

Студента МГМИ Ю. Хана увлекла эта книга интересными событиями. «И для нас, студентов, будущих руководителей предприятий, эта книга очень полезна, — заявил он, — она дает представление о том, как надо работать, как надо руководить людьми».

И. АНОШИНА,
зав. отделом правобережной библиотеки металлургов.



Коллектив основного механического цеха своей успешной работой помогает труженикам комбината в выполнении повышенных трудовых обязательств, принятых в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Среди тех, кто успешно трудится, — токарь Александр Максимов, выполняющий месячные нормы до 115 процентов. Передовой труженик повышает свои знания, занимаясь на вечернем отделении горно-металлургического института.

НА СНИМКЕ: А. МАКСИМОВ за работой.

Фото Н. Нестеренко.

желанию? ПЕЧАТАЕТСЯ В ПОРЯДКЕ ОБСУЖДЕНИЯ

повысить разряд, прикрепляют их к опытным рабочим и инженерно-техническим работникам, чтобы они могли хорошо зарабатывать. И подобные меры не безрезультатны. Слесарь М., например, отработав положенный после технического училища срок, пожелал было использовать свое право на увольнение, рвался на новую обувную фабрику, так как недоволен был заработком. Пообещали ему повысить разряд, и он остался.

Вряд ли есть смысл возражать против подобных мер, так как они дают хороший эффект. Но при работе с молодыми надо, конечно, больше учитывать «специфику» молодости.

В цехе КИП и автоматики в этом отношении сделали уже хороший зачин. Обратили здесь внимание на то, что многие рабочие не возвращаются к ним после армии, и теперь каждого, кому пришел черед служить, стараются провожать в армию как можно теплее; начальники участков поддерживают с молодыми войнами регулярную связь.

Начальник цеха при приеме на работу новичков подробно выясняет в беседе, чем они интересуются, чем бы хотели заняться, и каждому стремится дать дело по душе.

В беседе с молодым рабочим Георгий Геннадьевич старается выяснить и его «хобби»: любит ли он спорт, или, может быть, увлекается рисованием и т. д. Выявить такие мелочи — это ведь тоже очень важно. Человек чувствует, по крайней мере, что он интересует руководителя, весел, так сказать, в комплексе,

а не только как производительная единица.

Но плохо то, признает Георгий Геннадьевич, что дальше выяснения склонностей человека дело часто не идет.

Возьмем спорт. Со спортом вполне благополучно как будто в цехе. Цех регулярно выступает в спортивных соревнованиях по четвертой группе комбината, нередко занимает первые места. Но всякий раз, когда нужно выставить команду на соревнования, одна и та же картина: многие вдруг начинают «недомогать», многим некогда и т. п.

— Не умеем, видимо, еще мы подойти к молодым.

Правда, многим рабочим цеха действительно не всегда можно выбрать время для участия в соревнованиях: только в институте учатся 53 человека. А сколько еще в школах рабочей молодежи, в школах мастеров, на различных курсах, в техникуме. Но откуда все-таки повальные «заболевания»? Беда, пожалуй, в том, что нет массовости в спорте. Есть отдельные рекордсмены, на которых держатся секции и спортивные результаты, а настоящей массовости нет. Соревнования проводятся время от времени, по команде сверху, и вполне понятно поэтому, что далеко не сразу удается раскочевать «застоявшихся» людей. А ведь многие из молодых, поступающих в тот же цех КИП и автоматики, регулярно занимались спортом в школе, техникуме, и подавляющему большинству из них приходится под корень рубить эту свою привычку, в то время как многим она могла бы помочь быстрее сойтись с коллективом,

Но, разумеется, не спортом единым жив человек, и в общем-то интересы нынешних молодых рабочих весьма разнообразны. А в культурно-массовой работе цехов это обстоятельство пока, к сожалению, мало учитывается. Те же красные уголки зачастую используются только для проведения собраний да для «забывания козла». Даже массовые вылазки молодежи за город вошли в практику далеко не в каждом цехе. Короче, что греха таить, в некоторых цехах живут еще скучно, серо, кроме работы, люди не имеют между собой ничего общего. И тем, кто еще вчера был школьником, трудно привыкнуть к этому. Ведь в школе все они привыкли к веселому, дружному коллективу своих сверстников, и резкая перемена обстановки вызывает у некоторых внутренний протест, неприятие предлагаемых им условий. Не потому ли молодые рабочие так легко прощаются подчас даже с таким цехом, где и зарплата вроде неплохая, и перспективы роста есть?

Нужно, наверное, все больше и больше стремиться к тому, чтобы в коллективе цеха человек не только работал, но и жил, рос духовно. Тогда процесс взросления у молодых рабочих, переход их от ученичества к самостоятельности будет проходить намного безболезненнее, и меньше, пожалуй, будет среди вчерашних учащихся охотников до перемены мест. А это значит также, что меньше будет прогульщиков среди молодых, потому что прогулы имеют под собой ту же основу.

Ю. САШИН.

Старые заботы

ПРОСТОЙ ВАГОНОВ В ЛИСТОПРОКАТНОМ ЦЕХЕ № 4. ПРИЧИНЫ И СЛЕДСТВИЕ

Когда руководители охотно соглашаются встретиться и поговорить по какому-либо вопросу, значит, у них есть что рассказать корреспонденту газеты, значит, достигнуты значительные успехи, или есть претензии к смежникам. Начальник адъюстажа четвертого листопрокатного цеха Владимир Исакович Дорфман сразу согласился встретиться и поговорить об использовании вагонов под погрузку готовой продукции.

Вопрос эффективного использования вагонов является одним из главных не только у нас на комбинате — по всей стране. И конечно же, немало волнует он и коллектив адъюстажа ЛПЦ-4.

С прошлого года есть изменения в лучшую сторону. Перепрокат вагонов на отгрузке каждой 1000 тонн продукции в январе нового года сократился до 16,5 вагоно-часов, прошлогодняя цифра — 24,6. Может быть, мы только успокаиваем себя, считая, что это большое достижение. Видимо, это удовлетворение прокатчиков не от хорошей жизни.

Помню, как в прошлом году, еле поспевая за и. о. начальника смены Николаем Михайловичем Степановым, ходил я по всем тупикам адъюстажа. Степанов показывал, пояснял, карабкались на вагоны, он снова показывал, на примерах доказывал. И чувствовалось в голосе его горькая обида, накопившаяся боль.

Наверно, по сей день он живет с тем же. Или, быть может, привык. Но привыкнуть, мне кажется, нельзя, если любишь свое дело, если болееешь душой за него и если это дело выполняется не всегда так, как нужно.

Остались та же несвоевременная поставка вагонов, то же отсутствие стандартного лесоматериала, так же часто приходят грязные и «больные» вагоны, так же задерживаются где-то документы.

Возьмем самые свежие примеры, подтверждающие плохое обеспечение вагонами.

Седьмого февраля на первый тупик адъюстажа в течение всей третьей смены не было подано ни одного вагона, в восьмом тупике вагонов не было 6 часов. В этот же день в первой смене на шестой тупик не подавались вагоны в течение четырех с половиной часов. На следующий день во второй смене за шесть часов не было ни одного вагона на восьмой тупик, а на девятый тупик за всю смену не заехал ни один вагон. 9 февраля из-за отсутствия вагонов в одной из смен было отгружено почти в три раза меньше продукции, чем положено по плану. Примеры достаточно убедительны и, наверно, нет смысла продолжать список нарушений графика подачи вагонов: они часты.

К перепростоям под погрузкой ведет поставка грязных и «больных» вагонов. Если в вагоне не очень много грязи, на адъюстаже теряют время на его уборку, подготовку к погрузке. Но некоторые вагоны приходят с таким количеством мусора, что никто не отваживается дать команду готовить их под погрузку. Так и простаивают эти вагоны и уходят пустыми. В некоторые вагоны нельзя грузить продукцию из-за их неисправности.

Иногда на адъюстаж четвертого листопрокатного приходят уже груженные вагоны. Не по назначению, по странному сте-

чению обстоятельств, прибывали вагоны и со стеклом, и с изложницами. А 18 февраля почему-то был заган в тупик вагон, груженный чушками чугуна.

На станции Сортировочная при осмотре вагонов составляются натурные листы, в которых определяется годность вагонов под погрузку той или иной продукции. Делается это, чтобы в цехе не теряли время на определение их степени годности. Составители должны отдавать документы весовщикам Южно-Уральской железной дороги одновременно с поставкой вагонов. Кстати, вагоны должны распределяться по погрузочным тупикам строго в соответствии с документальными определениями.

Сразу после подачи вагонов начинается погрузка, на адъюстаже надеются, что вагоны поданы по назначению. Но иногда оказывается, что натурные листы где-то задержались, а вагоны поданы не в тот тупик, скажем, погрузили вместо рулонов листовой металл. Приходится разгружать и перегонять вагоны в другой тупик.

Из-за несвоевременной сдачи натуральных листов 16 февраля уже груженные вагоны простояли 2 часа.

Несвоевременная поставка вагонов вынуждает складировать металл на погрузочных площадках. А из штабелей гораздо труднее брать пачки листов — затягивается погрузка. Вагоны приходят с открытыми люками и дверями, с необрушенной проволокой, это тоже затягивает их подготовку.

Давно уже листопрокатчики требуют стандартного лесоматериала для оборудования вагонов под погрузку. Но до сих пор почти весь лесоматериал приходит нестандартный, рабочие вынуждены сами готовить доски, брусья, хотя для этого в цехе нет никаких условий.

На совместных рапортах листопрокатчики и железнодорожники предъявляют друг другу претензии. Конечная цель деятельности и тех и других одна — своевременная отгрузка готовой продукции, своевременная реализация ее. Исходя из этого, следовало бы, кажется, и железнодорожникам, и листопрокатчикам выявлять совместно недостатки и искать пути их устранения.

Затянули, скажем, листопрокатчики погрузку. А из-за чего это случилось? Где причина? А причина нередко кроется в нарушении дисциплины составителями, ведь это они забывают отдать вовремя документы весовщикам. Во время отсутствия вагонов металл складывается в штабели, а это ведет к перепростоям вагонов, об этом тоже надо помнить. Простояв в цехе, вышли вагоны пустыми, значит, грязными они были поданы, опять-таки недосмотрели железнодорожники.

Есть и у листопрокатчиков свои недостатки. Краны, например, стоят на ремонте нередко именно тогда, когда надо форсировать погрузку продукции. Но ритмичная отгрузка металла в основном зависит от железнодорожников.

Сорок три чистых, исправных вагона в смену через равные промежутки времени — вот что необходимо, листопрокатчикам. О выполнении этого условия серьезно, по-деловому должны заботиться постоянно железнодорожники и листопрокатчики.

М. КОТЛУХУЖИН.