

ПРЕДЪЯВИТЕ ДОКУМЕНТЫ!

Если сказать, что в первый листопркатный цех вместо стальных слябов привозят никому не нужные дрова, никто не поверит. Однако бывают такие случаи, железнодорожники нет-нет да приподнесут листопркатчикам такой «приятный» сюрприз.

Дело в том, что иногда на склад заготовок приходят вагоны со слябами без сопроводительных документов. Ведь еще до рождения металла люди дают ему «имя», намечают, каким он должен быть, где должен служить. В день рождения к стали прикрепляется паспорт. С этим документом она и путешествует. Документ для стали все равно, что визитная карточка или сопроводительное письмо.

А если нет сопроводительного письма у молчаливых слябов, попробуй разберись тут, что к чему, с какой стороны подойти к ним. Вот и получается, что лежат безымянные слябы на складе заготовок как никому не нужные дрова, а люди мечутся в поисках их документов.

К чему это ведет?

Вхолостую работает стан, ведь положение со снабжением первого листопркатного цеха таково, что работает он, как говорится, с колес. Частые перевалки стана приходится производить, а на эту операцию тоже немало времени требуется. Да и железнодорожный тупик склада заготовок бывает занятым вертушкой. Это тоже надо учитывать. Проставляет газовойрубка.

Почему случаются такие казусы?

Прежде всего из-за халатного отношения железнодорожников к своим обязанностям. Это брак в работе железнодорожников; поставка металла в цех без сопроводительных документов — это равнозначное срыву графика поставки металла. За допущенный в работе брак положено отвечать.

Сказанное выше надо подтвердить фактами. Вот факты. Двадцатого февраля вертушка вагонов с металлом пришла без документов. Номера плавков погруженного металла 23073, 19089, 18084 и 21095. И началось...

Отдел технического контроля не дает разрешения на разгрузку металла, пока не будет документов. Вагоны проставляют, а на их разгрузку дается всего три часа. По телефону начинаются поиски затерявшихся документов по станциям. Они оказались на станции Входная. Туда был послан газовойрубщик, который и выручил их.

На следующий день, 21 февраля, в 7 часов 10 минут утра в тупик склада заготовок была снова поставлена вертушка с металлом без документов. Оказалось, что на этот раз документы затерялись совсем. Где они потерялись, установить не удалось.

В таких случаях уговаривают контролеров, чтобы те дали разрешение на выгрузку вагонов, звонят по телефону по всем станциям, упрощают, грозят, наконец. Но все это бесполезно. Тогда приходится решение оформлять дубликат документов. Это отнимает целые сутки. На металл, прибывший 21 февраля, удалось заполучить документы только к вечеру следующего дня. В пять часов вечера 22 февраля металл был разгружен.

Так бывает нередко. По пути следования в первый листопркатный цех документы передаются из рук в руки составителями, дежурными по станциям. И вдруг исчезают документы: кто-то из составителей или потеряет или заберет их с собой домой, и ведь додумываются до этого.

Из-за такого безответственного отношения к сопроводительным документам в накладе остаются листопркатчики. Сотни рублей теряют из-за простоя стана, сотни рублей теряют из-за дополнительных перевалок, сотни рублей недодают газовойрубщики, плюс ко всему железнодорожному транспорту уплачивается штраф за перепростой вагонов. Дорого обходится брак в работе железнодорожников. Такой брак необходимо устранять, а если будет допущен, виновные должны нести ответственность.

И. ГАВРИЛОВ,
бригадир отдела и сдачи
слябов ЛПЦ-1.



НАМ ОТВЕЧАЮТ

„ТОЛЬКО ЛИ НАКАЗЫВАТЬ?“

На эту корреспонденцию ответил заместитель начальника управления ЖДТ В. Воловенко. Он сообщает:

«По существу фактов, изложенных в корреспонденции «Только ли наказывать?» сообщаем, что штрафные санкции применяются в отношении тех цехов, которые не выполняют установленные директором комбината нормы времени на погрузку или разгрузку вагонов.

Существует прямая зависимость между сокращением времени при погрузке и разгрузке вагонов и материальной заинтересованностью тех коллективов, которые стремятся сократить это время.

Ускоряя погрузку и разгрузку, мы ускорим оборот вагонов и тем самым больше перевезем грузов, а готовая продукция не будет оседать на складах цехов.

Автор корреспонденции т. Булатников отмечает факт несвое-

временного вывоза обрести из сортопркатного цеха. Давайте посмотрим, как же относятся в этом цехе к вагонам, занятым на перевозке обрести. На стане «500» при норме времени на погрузку обрести 1 час 30 минут вагон грузился:

3 февраля 1968 года — 5 часов,
4 февраля 1968 года — 8 часов
40 минут,

12 февраля с. г. — 8 час. 30 мин. При таком использовании вагонов сортопркатным цехом железнодорожники не в состоянии вывести обреть из цеха.

Имел место случай подачи в сортопркатный цех думпкара, в котором находились детали для ремонта вагонов. Это было допущено по вине сменного персонала станции Сортировочная ЖДТ ММК. Детали были перегружены железнодорожниками на автомашину и доставлены на пункт ремонта вагонов, а думпкар загрузили сортопркатчики.

В коксохимическом производстве хорошо знают коллектив смены углеподготовительного отделения первого коксового цеха, руководимый Григорием Ивановичем Сигляк. В этом коллективе хорошо поставлена производственная дисциплина и своевременно проводятся беседы среди рабочих по технике безопасности, что дало возможность не иметь производственного травматизма несколько лет подряд.

На снимке: начальник смены Г. И. Сигляк (справа) проводит инструктаж на рабочем участке бригадира и общественного инспектора по технике безопасности Н. С. Зорикова (в центре) и машиниста углеперегрузателя Н. М. Сорокина.

Фото Н. Нестеренко.



Почти четверть века трудится в кроватном цехе Андрей Галактионович Обрейчук. Передовик производства ежедневно выполняет нормы до 130 процентов.

НА СНИМКЕ: Токарь А. Г. Обрейчук за работой.

ФАКТ И КОММЕНТАРИИ

Сломался стрелочный перевод. Восстановить его должен был цех пути. Но почти две недели путицы не появлялись. Снабжение кузнечно-прессового цеха приостановилось. Этот случай в корреспонденции «Давайте работать нормально!» описал председатель группы народного контроля кузнечно-прессового цеха А. Зарубин.

На корреспонденцию ответил начальник управления ЖДТ т. Васильев:

Стрелочный перевод № 47 действительно был поврежден в начале января по вине работников

кузнечно-прессового цеха. Своевременно отремонтировать перевод не смогли в связи с тем, что все рабочие цеха пути были на снегоборьбе.

После восстановления стрелочного перевода в январе он дважды уже в феврале был поврежден и восстановлен. Причина повреждения осталась та же, т. е. неправильный выезд на станционные пути цехового мотовоза.

В настоящее время путь № 2 и стрелочный перевод № 47 замусорены снегом и льдом. Цех никаких мер к очистке пути и стрелки

не принимает, несмотря на наши неоднократные требования».

От редакции. Причина несвоевременного ремонта стрелочного перевода, которую привел в своем ответе т. Васильев, действительно веская. Но она лишь частично оправдывает железнодорожников. Из-за нее мог остановиться цех. А это уже снегоборьбой нельзя было бы оправдать. Тем более, что объем работ был незначительный.

А теперь о новых фактах, сообщенных т. Васильевым. Ими нужно как следует заняться народным контролером кузнечно-прессового цеха.

Кузнец Фоминых

восхищались товарищи по труду.

Года через полтора после окончания курсов Фоминых стал кузнецом ручнойковки и пневматического молота «Бе-ше». Освоил он термическую обработку деталей и инструментов. Молодой кузнец легко научился делать поковки различных инструментов, детали для металлообрабатывающих станков и гибку любой сложности под молотом при помощи штампов.

Молодой кузнец работал с двух горнов, а когда появилась газовая печь, стал применять конвейерный метод подачи нагретых заготовок под молот с тем, чтобы дать машине максимальную нагрузку. Работал,

как говорится, с огоньком.

В чем же дело, почему у Фоминых так ловко дело спорится? Просто он рационально использует каждую минуту рабочего времени. Получая то или иное задание, он наперед продумывает все до мелочей, как бы разрабатывает более рациональную технологию и по операциям и по приемам работы.

— Суeta и горячка ничего не дают, — говорит кузнец. — Нужно больше думать. Когда подумаешь, взвесишь — больше и быстрее сделаешь.

Кузнец Фоминых на своем счету имеет много оригинальных рационализаторских предложений. Тут и различные штампы, приспособления, с по-

мощью которых удалось резко повысить производительность труда в кузнице.

Как-то в цех поступил заказ на изготовление десяти тысяч штук скоб для подвески кирпича в нагревательных печах прокатных цехов. Скоба состоит из стержня с приваренными по концам пластинками, имеет она и три сгиба: средний и концевые. Гнулись эти скобы вручную на плите, хотя это было очень непросто. Фоминых приспособил гибку скоб под молотом. Десять тысяч штук скоб были изготовлены в течение пяти смен, тогда как на ручную гибку потребовалось бы двадцать пять смен.

Аналогичных примеров можно привести много. Раньше,

лет пять—шесть назад, в кузнице цеха металлоконструкций работало два кузнеца, два молотобойца, один калильщик, всего пять человек. В настоящее время работают Фоминых и его подручный — всего два человека. И справляются, даже успешно, с тем же объемом работ, а может быть и больше.

Фоминых в совершенстве постиг свое дело. Работает смело и трудностей не боится. Никто не удивляется, когда его награждают грамотами и денежными премиями. А когда ему было присвоено звание ударника коммунистического труда, то в цехе говорили:

— Ведь он у нас кузнец-молodeц!

И с уважением называют его Аркадием Васильевичем.

Н. СПИРИДОНОВ, пенсионер.

Давно это было. Пятнадцать лет назад. Среднего роста серьезный парнишка впервые пришел в цех металлоконструкций. Остановившись возле кузнецов, он присматривался к их работе.

— Приходилось работать в кузнице? — спросил его мастер кузнечного отдела.

— Нет, не приходилось, меня сапожному делу научили, но кузнечное дело мне больше нравится. С ним я уже познакомился и работать смогу.

И действительно, с первых дней Аркадий Фоминых показал себя способным и деловым. Он даже не походил на новичка. Работал вдумчиво, спокойно, без горячки, посторонними разговорами не занимаясь. В общем молотобоец был отличный, силы хоть отбавляй, сноровки достаточно. «Такому только в кузнице работать», —