

Для ремонта четырнадцатой мартеновской печи срочно нужен кирпич. Железнодорожники вот должны подать вагон с кирпичом. Казалось бы, все хорошо. Но Василий Васильевич Евсеев, начальник смены цеха ремонта промышленных печей, обеспокоен. Кого поставить на разгрузку? Свободных людей в смене нет, в соседнем мартеновском цехе стоит на ремонте печь. Как же быть? Взять шлаковщиков? Не хотелось бы давать им такую нагрузку, работа у них и без того не из легких. Однако другого выхода нет...

Через минуту собралась бригада. На лицах шлаковщиков — улыбки. «С шуткой веселее работать», — говорит рослый блондин с белой, как снег, головой. — Поднажмем — и нет 60 тонн кирпича». Это Владимир Михеев.

— Трое — в вагон, двое — принимать кирпич, — подает команду бригадир Иван Гурин.

И закипела работа. Сразу видно: дружный коллектив. Алексей По-

НА РАЗГРУЗКЕ РЕПОРТАЖ

пов работает легко, сноровисто, играючи, будто не с кирпичами он имеет дело, а с мячом. Иван Карасев и Виктор Павлов тоже не из новичков, не привыкать им к жаркому трудовому ритму.

— Здорово работают ребята, — замечаю я вслух.

— А как же, — поясняет Анатолий Михаленко, — лодырей у нас нет. Обязанности не делим на «трое» и «двое». Норма выработки у нас каждый день 160—180 процентов. А хорошо поработаешь — отлично получишь. Меньше двухсот рублей у нас редко бывает.

...Здесь же, в нескольких шагах — транспортер. Бесконечной чередой плывут по ленте рыжие кирпичи.

— Это дело рук наших женщин, — подсказывает один из ребят. — Вот уж работают, так работают! Не всякий мужчина рискнет потягаться с ними.

Обслуживают транспортер Мария Максимовна Лунева и Нина Ва-

сильевна Федорова. Нет такого дня, чтобы они не выполнили норму. С душой они трудятся, и до того приловчились, что, кажется, завяжи им глаза — все равно каждый кирпичик попадет по назначению.

С большой теплотой относятся огнеупорщики к своим подсобницам. «Без них, — говорят ремонтники, — мы не смогли бы сдавать печи в эксплуатацию раньше графика. Женщины и подбодрят, и наругают иной раз кого следует». В подобных высказываниях есть, наверное, доля шуточного преувеличения, но ясно одно: к подсобницам здесь относятся очень уважительно, потому что они, как и все, трудятся не жалея сил.

Сейчас во всех цехах комбината идет подготовка к XXIV съезду партии, все коллективы стремятся выполнить свои социальные обязательства, принятые в честь съезда. А успешное выполнение этих обязательств зави-

сит от активности каждого труженика.

— Какой личный трудовой подарок готовите вы съезду? — спрашиваю я у Луневой.

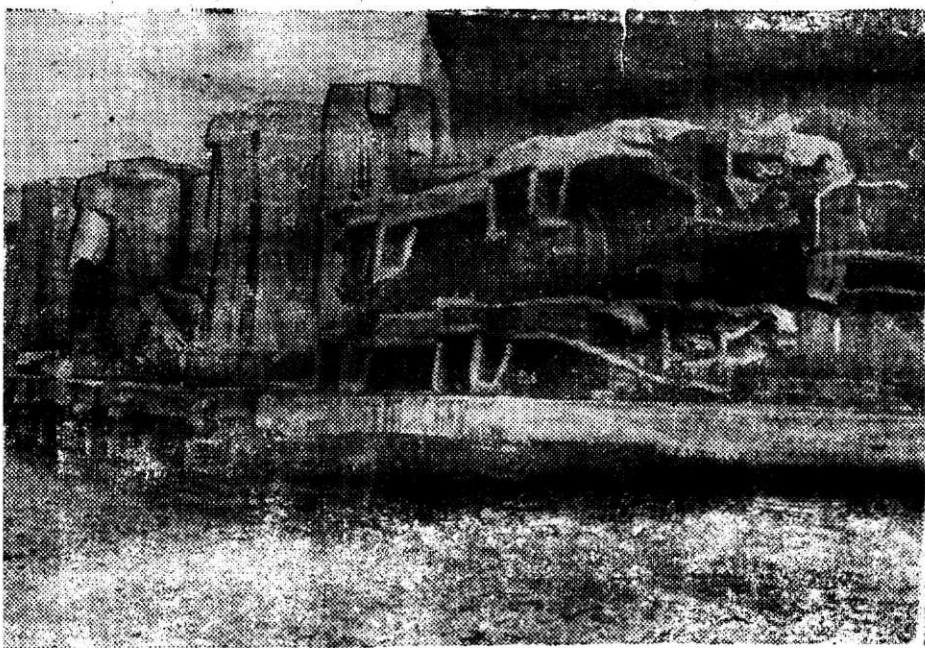
— Мой труд отдельно не учитывается, — отвечает она, — но каждый день, когда я вижу в рядах у мастеров, что бригада перевыполнила норму, я думаю: «Это и есть наш подарок съезду». А в каждом таком перевыполнении есть частица и моего труда.

...От печи к печи «кочуют» труженики цеха ремонта промышленных печей. Сегодня они «лежат» один мартеновский агрегат, завтра — другой. И делать это они всегда стремятся быстро и качественно, чтобы помочь сталеварам в их почетном, но ответственном труде. А сталевары, как бы продолжая эстафету славных дел огнеупорщиков, стараются выпускать как можно больше металла хорошего качества.

А. БУРЕ,
рабкор.



Знакомьтесь: передовой труженик первого мартеновского цеха, подручный сталевара печи № 26 Анатолий ПЕТРОВ.
Фото Н. Нестеренко.



● ВИТРИНА «КРОКОДИЛА»

КТО ВИНОВАТ?

Этот снимок я сделал не на скрапной площадке. И вообще по первоначальному замыслу к металлолому этот состав не должен был иметь никакого отношения...

В воскресенье 15 ноября сталеплавильщики мартеновской печи № 8 второго мартеновского цеха выпустили очередную плавку. Разливал ее коллектив старшего разливщика Ладыгина под руководством мастера Михальчука.

И вот результат. 21 изложница — целый состав — выведена из строя. Произошло это потому, что разливщики вели без стопора, «всером». Тут уж, ясно, не до хорошего. Ведь если даже хозяйка начнет лить чай из чайника подряд во все чашки, не приподнимая носочки, то заливает весь стол и скатерть обольет, — да мало ли бед можно так наделать... А расплавленная сталь это вам, извините, не чай.

Во что обойдется оплошность хозяйки, пусть оценивает она сама.

А я хочу спросить у сталеплавильщиков второго мартеновского: во сколько обошлась государству плавка № 8638? И второе: кто за эти убытки ответит?

Блюмс ЧУГУНКИН.

ТРЕБОВАНИЕ

— начинается знакомая, надоевшая всем вагонная перебранка.

Согласитесь, кондуктору быть вежливой гораздо трудней, чем пассажирам. Кондуктор проводит с нами, разнохарактерными, восемь часов в день, мы же встречаемся с кондуктором на несколько минут.

— А за восемь часов, — рассказывает кондуктор Клавдия Федорова Карплюк, — такого иной раз слушаешься, что и дома не можешь успокоиться. Обидно. Восемь лет работаю честно, стараюсь все по-хорошему с пассажирами. Но ведь и пассажир пассажиру рознь, и мы живые люди — бывает, не выдержишь... Нам, работникам трамвая, тоже хочется, чтобы нас уважали. И мы ведь к металлургам относимся.

— Я вот, например, так

даже не говорю в компании, что на трамвае работаю, — рассказывает мастер депо (не буду называть его фамилию, коли не хочет человек). — На комбинате, говорю, и все. Потому что сразу начинают — «такие вы да разедакие, мерзнешь из-за вас на остановке, давшись в вагоне». А мы ведь не лодыри, работаем, как и во всех цехах работают люди. Только вот работа наша у всех в глазу, свет на нас клином сошелся...

Что и говорить, нелегкое мнение сложилось о пассажирах у многих работников трамвая. И для этого есть все основания.

— Пассажиры, миленькие, берите билеты. Мне немножко до плана отдалось дотянуть...

Жалобный призыв не вызывает энтузиазма у пассажиров. Водители

«двойки» ударник коммунистического труда Надежда Федоровна Чупрына в отчаянии: за три утренних рейса в ее бескондукторном вагоне билеты купили всего 28 человек, остальные пассажиры «воздержались».

Это не отдельный, из ряда вон выходящий случай. Нет, он в длинном ряду себе подобных.

За десять последних месяцев из-за воздержавшихся пассажиров трамвайное управление понесло убыток в 605 тысяч рублей, в прошлом году за такой же период — 452 тысячи. Ущерб этот не возместить по-чужим, шайбами и самодельными металлическими жетонами, которые после рабочих смен извлекаются из билетных касс. По приблизительным подсчетам начальника трамвайного управления Н. В. Дорожова выходит, что из

трех пассажиров двое не платят за проезд.

Иногда слышишь от некоторых: при чем тут совесть? В тесноте, да к тому же, не всегда сумеешь передать деньги. Но в трамвайном управлении помнят, что когда почти вдвое меньше выходило трамвайных поездов на линию, но зато в каждом вагоне был настойчивый кондуктор, — тогда такой неприглядной картины не наблюдалось.

Мы все берем билеты в кассе кинотеатра, подходим с покупками к кассе в магазине без продавца (даже если нам приходится стоять в очереди), платим за проезд в такси, за услуги в магазине проката. Но почему-то в трамвае билеты берут не все. Неужели нужно идти здесь по пути наращивания штата дюжих контролеров, по пути вывешивания на стенды позора фотографий «зайцев», по пути штрафов и применения прочих «палочных» приемов?

естественное возмущение честных людей? Неужели применять все это ради того, чтобы пассажир, имеющий привычку «воздерживаться», уплатил-таки за проезд?

НАШ ТРАМВАЙ. Наш! Необходимый нам ежедневно, самый доступный и распространенный вид транспорта. Наши товарищи, друзья, знакомые, родственники работают на трамвае. Труд их сам по себе не из легких, и не менее почетен, чем любой другой. Есть у них и свои трудности, о которых мы, пассажиры, пока не знаем и которые они стараются преодолеть ради нас...

Не всегда, мы пассажиры, довольны нашим трамваем. Но это не дает права ни одному из нас на бесплатный проезд, на неуважительное отношение к профессии кондуктора и грубость при обращении к нему или к водителю трамвая.

Л. ЮРКИН.



ВАГОНЫ ИДУТ ЧИСТЫЕ

5 ноября 1970 года в «Магнитогорском металл» была опубликована заметка под заголовком «Вагоны должны быть чистыми». На нее отвечает начальник управления ЖДТ комбината С. Каверзин:

«В соответствии с существующим положением за очистку вагонов отвечает грузополучатель, в данном случае горное управление.

С наступлением зимнего сезона действительно ухудшилось положение с выгрузкой руды, т. е. руководство горного управления и УКС комбината не проявляют должной настойчивости в завершении строительства теплоты для разогрева прибывающих руд. Ввиду этого не исключены были случаи, когда вагоны на станции Сортировочная прибывали с некоторым остатком руды. В случае выявления вагонов с большим остатком руды последние вывозили и заменяли их чистыми.

В настоящее время в целях исключения подобных явлений по нашему настоянию вагоны с рудой дополнительно зачищаются либо на эстакаде временного склада прибывающих руд, либо производится разогрев с помощью горячей пыли с последующей кантовкой на вагоноопрокидывателе.

Сейчас вагоны с остатками руды на ст. Сортировочная не поступают. В целях нормальной работы с вагонами парка МПС, прибывающих с рудой, горному управлению и УКСу комбината необходимо немедленно форсировать пуск теплоты для разогрева руды».