

Внимание!
Простаивают
вагоны!
Это дорого
обходится
комбинату

Народного Контроля

№ 3

ТОЛЬКО ЛИ НАКАЗЫВАТЬ?

Трудности с отгрузкой готовой продукции в сортопрокатном цехе никогда не отходят на задний план.

В цехе не раз ставился вопрос об этом, не раз обращались мы к железнодорожникам, но сдвигов пока не видно.

Несвоевременно подаются вагоны и под обреш. Коробки, предназначенные для нее, часто переполняются. Обреш приходится валивать на пол. Загромождается помещение. Да и обреш долго лежит без пользы, а ведь это ценное сырье для марленов.

Все эти вопросы решить нелегко. Нам известно о трудностях с вагонами, но решить их все-таки можно, если более полно использовать имеющийся в распоряжении цехов транспорт.

Цехи — в том числе и наш, — например, выплачивают за перепростой солидные суммы. Это, конечно, чувствительная мера наказания. Но одними наказаниями улучшения работы железнодорожного транспорта добиться, мне кажется, трудно. Надо применять и поощрительные меры: те коллективы, у которых нет перепростоев вагонов, которые экономят время при загрузке и выгрузке вагонов, должны материально стимулироваться.

Дружной должны работать и сами железнодорожники. Транспорт правильно может быть использован только при полной согласованности в их работе, а с этим у них не всегда в порядке. Приведу такой случай. На стан «300» № 3 был подан однажды думпкара под мусор. Приготовились рабочие загружать вагон, но тут обнаружили в думпкаре, на хребтовой балке, 30 новых подшипников, 17 кранов для воздухопроводов и много других деталей.

Вот это сюрприз! Кто же все это оставил? Конечно, железнодорожники. Мы знали, что думпкара накануне ремонтировался в депо. Позвонили в ЖДТ. Железнодорожников известие очень удивило. Оказывается, думпкара был предназначен не для нас. Отремонтировали его в депо, а потом, загрузив на складе подшипниками и кранами, направили на станцию «Стальную», в пункт технического осмотра. Только он не дошел. Заблудился.

Видимо, у железнодорожников есть какие-то упущения в обслуживании транспорта. Нужно выявлять их и немедленно устранять.

М. БУКАТНИКОВ,
старший фабрикант сортопрокатного цеха.

КРИТИКА ПОДЕЙСТВОВАЛА

В ПРЕДЫДУЩЕМ «Листке» председатель группы народного контроля УКСа М. Любин в заметке «Простой за простое» рассказал о перепростоях вагонов. Критика попала в цель. Вскоре в редакцию пришло письмо от заместителя директора комбината по капитальному строительству т. Фальковского, в котором он сообщает, что «факты перепростоя вагонов парка МПС под разгрузкой леса в строительном управлении имели место».

В настоящее время строительным управлением и отделом оборудования УКСа разработаны мероприятия, обеспечивающие ликвидацию простоев вагонов прямого парка».

В ДРУГОЙ корреспонденции, опубликованной в том же «Листке», председатель группы народного контроля цеха металлической посуды П. Кляшев рассказал о неудовлетворительном обеспечении цеха вагонами. Ответ на его корреспонденцию прислал начальник управления ЖДТ т. Васильев:

«На опубликованную в газете «Магнитогорский металл» от 26 декабря 1967 года заметку под заголовком «Кто нам поможет?» сообщая, что скопление металлической посуды на складах эмали цеха комбината произошло в конце III квартала и в начале IV квартала 1967 года из-за необеспечения нас крытыми вагонами Южно-Уральской железной дорогой вследствие использования их под перевозку зерна».

В декабре 1967 года обеспечение ЮУЖД крытыми вагонами было значительно лучше...

За первые четыре дня января этого года план отгрузки металлической посуды, утвержденный ЮУЖД, перевыполнен: отгружено сверх плана 20 вагонов».

БЫСТРО откликнулся на критическую корреспонденцию народного контролера цеха вентиляции Е. Яковлева «Абы лето «пережить!» начальник марленовского цеха № 3 И. Костенко. Он признает критику правильной. Цех действительно несвоевременно отправляет кондиционеры на ремонт».

«Марленовским цехом № 3, — пишет т. Костенко, — кондиционер из диспетчерской отправлен на ремонт 28 декабря прошлого года. По договоренности с руководством цеха вентиляции кондиционеры на разливочных кранах №№ 3 и 9 и заливочном кране № 3 будут ревизоваться во время ремонтов этих кранов в январе и феврале 1968 года».

А вот начальник первого марленовского цеха т. Захаров и начальник цеха подготовки составов т. Николаев промолчали. Почему? Ведь корреспонденция «Абы лето «пережить!» их тоже касается».

„ПРОВКА“ ПРИ РАЗГРУЗКЕ

На комбинате работает отдел снабжения, в котором занято большое количество людей. Много людей занято также складированием привозимых грузов. Они принимают прибывшие вагоны, разгружают их. Делают это по возможности быстро.

Однако перепростой вагонов все еще довольно велики. Происходят они из-за того, что в

складском хозяйстве ощущается нехватка грузоподъемных средств.

Вся разгрузка производится мостовым краном, грузоподъемность которого 5 тонн. Длина пути крана не превышает 30 метров. В связи с этим возникают большие неудобства. Вагоны нужно постоянно, по мере их разгрузки, подтягивать под кран. Да и площадка, расположен-

ная под краном, не предназначена для складирования.

Грузы опускаются прямо на землю. Потом их на автомашинах отвозят на площадку, где разгружают автокраном.

А вагоны все поступают.

Места для разгрузки становятся все меньше. Вскоре наступает такой момент, когда совершенно некуда разгружать.

И тогда вагоны простаивают.

Нередко случаются простои из-за неисправности крана. Он то и дело выходит из строя. Да что говорить: наш электрокран с 1954 года не имел капитального ремонта!

Разгрузку можно значительно ускорить. И к этому сделан уже первый шаг. В мае прошлого года, например,

поступил к нам порталный кран грузоподъемностью 10 тонн. Мы, конечно, обрадовались. Да только преждевременно.

Ведь до сих пор к монтажу крана никто не приступал. И лежит он огромной грудой металла. Ржавеет, да к тому же занимает полезную площадь. А как бы он облегчил и ускорил нашу работу!

А. ГОРБАЧЕВ,
старший десятник складского сектора комбината.

„ПОВРЕДИТЕЛИ“

...Копровики постоянно ломают железнодорожные вагоны. Приведу такую цифру: только в прошлом году копровый цех повредил более полутора тысяч вагонов. Ущерб государству нанесен громадный. Поломки привели к снижению грузооборота, потерям государственных средств.

Причина кроется, видимо, в том, что копровики забыли об осторожности при ведении разгрузочных работ. Только по этой причине, например, на Южном скрапоразделочном участке был недавно обретен с высоты на вагон огромный «козел». Вагон надолго вышел из строя, ему потребовался капитальный ремонт. Значительная доля вины за подобные случаи ложится на поставщиков. Очень часто они неправильно загружают вагоны. Нередко в вагоне среди мелкого металлолома встречаются крупные, тяжелые металлические детали. Брать такой металлолом краном очень трудно. Нет никакой гарантии, что все захваченное удержится, а не обрушится вниз, на стенку вагона.

Все поврежденные вагоны ремонтируют сами виновники. Так и должно быть. Но нередко копровики пытаются увильнуть от этого. Так, в том же прошлом году на линию было выставлено 165 разбитых вагонов, на ремонт которых потребовалась кругленькая сумма — 13671 рубль.

Есть и еще одна серьезная причина поломок вагонов. Когда скрапоразделочные базы не справляются с разгрузкой, металлолом разгружается на шихтовых дворах марленовских цехов, а условий для нормальной выгрузки вагонов там нет.

...Падают с высоты куски металлолома, слышится треск, скрежет. Вагоны выходят из строя. Долго ли так будет продолжаться?

С. БОГУСЛАВСКИЙ, председатель группы народного контроля ЖДТ.

Давайте работать нормально

Успешная работа нашего цеха, как и всех цехов комбината, во многом зависит от железнодорожников. Ведь это они снабжают нас материалами, заготовками, отвозят заказчикам готовую продукцию. И если случается в работе железнодорожного транспорта какая-нибудь заговоздка, то она сразу же дает себя почувствовать. А заговоздки еще нередки.

Почти три недели наш цех лихорадило. Причина заключалась в том, что вышла из строя железнодорожная линия между основным механическим цехом, фасонно-вальце-стелелитейным и складом заготовок. Скапливалась готовая продукция, прекратилась подвозка горячих слитков из фасонно-вальце-литейного цеха. Цех не останавливался только потому, что у нас имелся запас металла. Но он быстро иссякал. Еще несколько дней, и цех пришлось бы все-таки остановить.

В нашем коллективе делалось все возможное, чтобы этого не произошло. Постоянно «тервели» железнодорожников и руководители нашего цеха, и народные контролеры, но дело сдвинулось только после того, как за это вплотную взялось управление главного механика. Путьцы поработали на линии всего лишь день, и движение было восстановлено. А сколько было шуму, всевозможных хлопот! Неужели без всего этого нельзя обойтись? Неужели мало одного сообщения о неисправности пути? Неужели обязательно прибегать к нажиму сверху?

Случай, о котором я рассказал, как говорится, из ряда вон выходящий. Произошел он в прошлом месяце. С тех пор на комбинате произошли большие изменения. Коллективы цехов перешли на новую систему планирования и экономического стимулирования. Теперь железнодорожники должны работать оперативней. Любые «сюрпризы», подобные тому, о котором я рассказал, повлекут за

собой большие потери государственных средств, ударят по карману и самих железнодорожников.

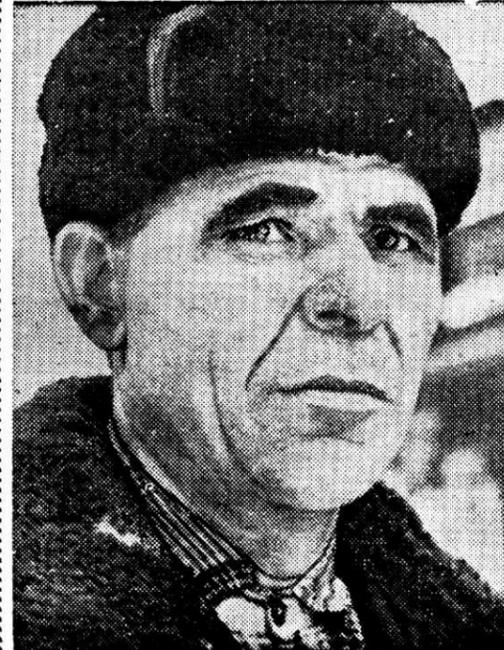
Никаких серьезных претензий к железнодорожникам у нас больше нет, но есть они зато к другим цехам, с которыми приходится нам «иметь дело». Очень часто задерживают они вагоны.

Так, например, листопркатный цех, куда мы отправляем поковки на отжиг, нередко держал наши вагоны по неделе и больше. Были случаи, когда наши вагоны этот цех использовал в своих целях. Так, недавно с помощью одного из них листопркатчики решили избавиться от мешающей им огромной станины. Не согласовав с нами, они погрузили станину в вагон. Об этом самоуправстве узнал начальник железнодорожного района т. Костин и, естественно, потребовал выгрузить станину. Листопркатчики отказались. Вагон стоял загруженным два дня. Станина была снята только после настойчивого требования начальника нашего цеха. А в это время второй вагон также использовался не по назначению. И все это делалось в то время, когда нам самим были очень нужны вагоны.

Нередко подводит нас и соседний — основной механический — цех. Большинство своих заказов его руководители просят изготовить срочно. Мы, конечно, делаем все возможное, чтобы уложиться в заданный срок. Но потом оказывается, что торопились мы напрасно. Вагоны с нашими поковками по несколько дней стоят неразгруженными. Вот тут-то и становится видно, какими срочными были заказы».

Все эти факты говорят о большой бесхозяйственности. При работе по-новому их не должно быть. Необходимо в каждом цехе так организовать работу транспорта, чтобы полностью ликвидировать перепростой вагонов.

А. ЗАРУБИН, председатель группы народного контроля кузнечно-прессового цеха.



Большая ответственность — особенно при работе в зимних условиях — лежит на железнодорожниках комбината. Своевременная подача сырья, вывоз продукции дадут возможность коллективу цехов выполнить производственные задания в новом году пятнадцати.

На снимке: один из передовиков железнодорожного транспорта, старший машинист паровоза Л. А. Павленко.

Фото Н. Нестеренко.