



Лом — мартенам

Шестнадцатого апреля кислородчикам удалось на шесть часов выпустить в автотранспортном цехе автомобиль с прицепом. Он был нужен для отгрузки собранного на субботниках лома, которого на площадке возле цеха накопилось изрядное количество. В целях оперативной отгрузки сюда перебрали цеховой автопогрузчик и бригаду из пяти слесарей. В семь часов вечера первая машина с одиннадцатью тоннами железа уехала на Южную базу второго копрового цеха. Вернулась она только глубокой ночью, когда надежды кислородчиков на ее возвращение окончательно рухнули.

В чем же тут дело? Оказывается, южная база не может оперативно выгружать лом, поступающий из

цехов комбината в автомашинах только потому, что под колоннаду заводится один автомобиль. Другие вынуждены ждать. И простой машин происходит изо дня в день. И это в то время, когда мартены «голодают», когда идет повсеместная кампания по сбору металлолома. Именно из-за плохой разгрузки лома в копровом цехе на комбинате продолжают лежать бесполезным хламом тысячи тонн железа. Во втором копровом цехе положение безвыходным. Но тогда, имея в виду кампанию по сбору лома, невольно задаешь себе вопрос: «А стоит ли игра свеч?».

Надо срочно принимать меры по ускорению разгрузки автомашин с металлоломом.

А. АНТОНОВ.

На второй аглофабрике острая нехватка средств малой механизации: ручных рычажных талей, тросов и ним, легких, но мощных ручных гидравлических домкратов. Существующие домкраты тяжелы, их можно перевозить только краном. Подрядные монтажные организации оснащены всем этим неплохо, а вот на таком важном производстве, как наше, отдел главного механика, видимо, не считает нужным иметь совершенные средства малой механизации. Поэтому затрачивается тяжелый физический труд. Снижается качество ремонтов, так как из-за спешки и отсутствия времени мы вынуждены не

доводить их до конца. Ждут замены редукторы, разнотипность которых на одинаковых машинах приводит к неудобному и некачественному обслуживанию.

О СРЕДСТВАХ МАЛОЙ МЕХАНИЗАЦИИ

Редукторы изрядно разболтаны, что приводит к частому выходу из строя рабочих шестерен. Здесь же, на второй аглофабрике, существует смазочная группа из шести человек. Трое из них

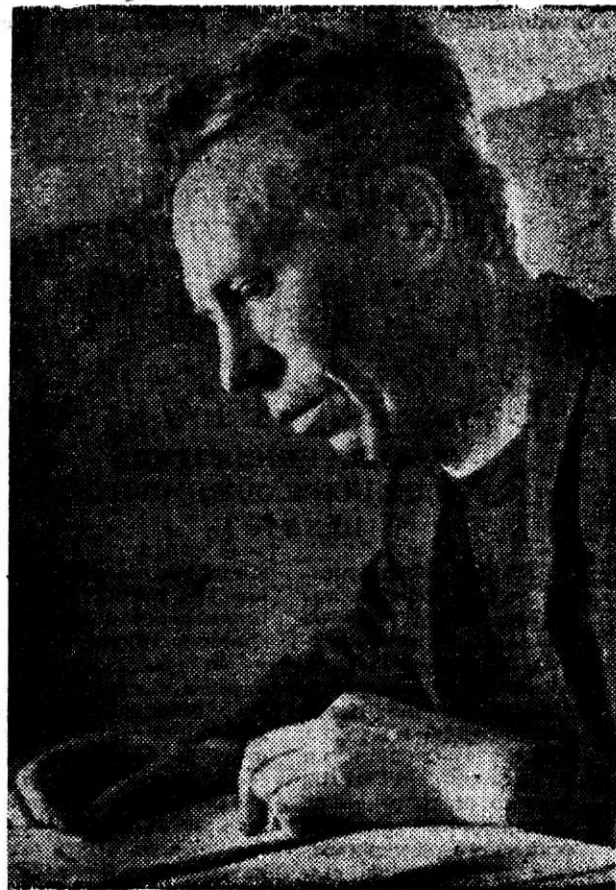
— инвалиды. Причем из шести человек трое — женщины. К ним поступают бочки со смазкой весом 190 килограммов, а иногда и до трехсот. Их нужно вручную закатывать на место. Можно себе представить, каково приходится рабочим. Чтобы им помочь, приходится отрываться от ремонтов людей.

Но это не выход из положения. Вопрос о создании надежной и действенной группы смазчиков неоднократно ставился на совещаниях различного рода, но мер пока никаких не принято.

В. УРАХИН,
председатель группы
народного контроля
аглофабрики № 2.

В числе групп, хорошей работой завоевавших признание, находится и группа народных контролеров теплоэлектроцентрали. Правильное нацеливание дозорных на узкие места и быстрое принятие мер, предложенных контролерами, помогает поднять действенность их работы.

НА СНИМКЕ заместитель председателя группы народного контроля ТЭЦ парторг Виктор Иванович ТЕРЕНТЬЕВ готовит предложение по проведенной группой проверке.



ГЛАВНЫЕ ЗАДАЧИ ДОЗОРНЫХ

На последнее заседание бюро группы народного контроля комбината была вынесена повестка дня из трех важных вопросов: о сохранности вагонного парка МПС на комбинате, о выполнении заказов металлургами в первом квартале и о мерах по очистке водного и воздушного бассейнов.

Об эксплуатации вагонов на своих участках рассказали начальники копровых цехов Г. П. Чабан и Г. Э. Венцовский. Они подробно остановились на причинах, которые приводят к повреждению железнодорожных вагонов. А причин много. В последнее время участились случаи, когда скрап прибывает в цехи негабаритный, когда грубо нарушаются правила его погрузки в вагоны. И чаще всего поломки происходят в момент выгрузки, ломаются обшивка, арматура. А восстановить деревянную обшивку своими силами не так-то просто. Отмечено много случаев, когда вагоны уродуют по нерадивости, невнимательности машинистов кранов, из-за халатности отдельных лиц. Существует такой чисто психологический фактор. Если раньше в обороте участвовало довольно много вагонов с деревянной обшивкой, то в последнее время их количество снизилось, они стали вытесняться металлическими. Но тем не менее бой этих вагонов не сократился, а увеличился. Видимо, при выгрузке и погрузке машинисты кранов просто ослабили контроль, стали работать невнимательно, опасней. Нарушители, конечно, наказываются. Только в прошлом году за повреждения вагонного парка в первом копровом цехе было привлечено к ответственности 192 рабочих, а за три месяца этого года — тридцать. Но это еще не все. Было отмечено, что в обоих копровых цехах очень слабо организована наглядная

агитация, хотя крупные, красочно оформленные стенды и плакаты прямо на колоннадах, участках могли бы помочь пропаганде бережливого отношения к вагонам.

Выявлен также основной недостаток — вагоны в ремонте простаивают длительное время, не участвуют в обороте. А ведь именно сегодня, когда нередки случаи невыполнения плана по отгрузке готовой продукции из-за отсутствия вагонов, их перепростой и неоправданные задержки приводят к тому, что некоторые основные цехи не получают в достаточном количестве железнодорожных вагонов. В этом отношении мог бы помочь производству хорошо налаженный контроль за ремонтом вагонов. Народных дозорных прежде всего должны заинтересовать подобные упущения и недостатки. Только совместными усилиями можно добиться снижения повреждаемости и простоя вагонного парка.

По вопросу качества и выполнения заказов в первом квартале текущего года выступил заместитель начальника производственного отдела В. Н. Есаков. Он особо подчеркнул, что мартеновский передел из месяца в месяц увеличивает количество безаказной продукции. Если в январе ее было пятнадцать тысяч тонн, то в феврале стало 17800 тонн, а в марте эта цифра выросла до 19800. Такая работа, естественно, не способствует успешному производству и других основных переделов. Особенно сказывается это на производстве обжимного цеха № 1, для нормальной работы которого металла, поступающего со второго и третьего мартенов, недостаточно. Безаказная продукция сталеплавильщиков создает путаницу в графиках сортовых станков и станов холодной прокатки. Поэтому дозорные мартеновских цехов

должны взять под свой ежедневный контроль работу цехов по заказам.

В заключение начальник сектора водоснабжения УКСА В. С. Криволапов информировал бюро о перспективном плане мероприятий по очистке водного и воздушного бассейнов нашего города на ближайшие годы.

Бюро группы народного контроля комбината признало работу по сохранности вагонного парка МПС в копровых цехах неудовлетворительной и постановило: рекомендовать начальникам копровых цехов Г. П. Чабану и Г. Э. Венцовскому до первого июня провести повторное обучение машинистов кранов и подкрановых рабочих правилам выгрузки вагонов; улучшить наглядную агитацию на участках, в большей степени влияющих на сохранность вагонного парка; рекомендовать начальнику ЖДТ комбината К. Я. Мишурову и начальнику копрового цеха № 1 Г. П. Чабану в срок до первого июня закончить монтаж и пуск в эксплуатацию машины «Донбасс» по ремонту железнодорожных вагонов; в обоих копровых цехах усилить контроль за сохранностью вагонов парка МПС при их разгрузке, а начальникам цехов Г. П. Чабану и Г. Э. Венцовскому ускорить ремонт этих вагонов.

В ноябре 1973 года бюро группы народного контроля комбината рассматривает вопрос о выполнении принятых постановлений.

В целях более ровного выполнения заказов бюро рекомендовало перераспределить заказы на станках 300 № 1, 300 № 3 и станках холодной прокатки, а для обеспечения нормальной работы второго и третьего блюмингов поставлять на них металл и из первого мартеновского цеха.

А. ЛАПИН,
председатель группы
народного контроля
комбината.

Есть прямая выгода

В мартеновских цехах не могут перевести одиннадцатикубовые шлаковые чаши на шестнадцатикубовые из-за отсутствия стоек и полуколец под них. А совсем рядом, в фасонно-вальце-сталелитейном цехе, не знают, как избавиться от готовых стоек и полуколец, которые вот уже месяц лежат здесь мертвым грузом. Настоячивые звонки и просьбы литейщиков дать для отгрузки продукции вагоны на станции «Фасонная», видимо, считаются необязательными. А зря! Начальнику этого района Алексею Николаевичу Грошеву должно быть все-таки небезразлично, что применение шестнадцатикубовых шлаковых чаш позволит подавать под них укороченный состав, что, помимо прочего, и несколько разгрузит железнодорожный транспорт.

П. БОРИСОВ.

КОГДА ПРИМУТ МЕРЫ?

Ремонтно-строительный цех поставляет нам деревянные щиты для оборудования полувагонов. Толстые брусья и доски щитов сбиты короткими гвоздями, в результате чего они рассыпаются. Мы неоднократно обращались к руководству ремонтно-строительного цеха, писали письма, но ничего не изменилось. Щиты низкого качества продолжают поступать. Иногда щиты, не выгружая из машин, приходится отправлять назад. Из-за этого создается перепростой вагонов прямого парка. Долго ли это будет продолжаться?

А. ТОРВА,
председатель группы
народного контроля
сортопрокатного цеха.

„КАЛЕНДАРНЫЙ“ ГРАФИК

У начальника кислородно-компрессорного цеха Михаила Алексеевича Петрова имеется график ремонта оборудования кислородно-компрессорной станции, на которой получают углекислоту для питьевой воды в цехах. В нем сказано, что питьевой режим у работников центральной электростанции начинается не раньше — не позже,

а 27 мая. Пока дожили до 26 апреля, но уже полмесяца на рабочих участках температура достигает пятидесяти градусов. Вряд ли услышит составитель этого графика от рабочих станции лестные отзывы. Они желали бы видеть подобный график, но составленный применительно к погодным условиям и людям.

А. ПАВЛОВ.

„ОСАДКИ“ НА СЛЯБИНГЕ

На слябинге в последнее время резко ухудшилось качество поступаемых с первого мартена слитков. Вследствие нарушения технологии во время разлива стали в изложницы слитки получаются неоднородными, разрыхленными в головной части. Под воздействием больших нагрузок во время прокатки головная часть — скрапина — отваливается, застревает на рольганге, а порой выводит ролики рольганга из строя. Вес одной такой скрапины достигает иногда полутора тонн. Чаще всего тяжелые стальные обломки падают под рольганг, цепляясь и заставляя на арматуре, заваливая коммуникации под станом. При большом количестве скрапины работать становится просто невозможно, стан останавливается, и начи-

наются мучения обжимщиков, а плановая часовая остановка слябинга увеличивается в несколько раз. Имея самую разнообразную форму, кулиски скрапины застревают в труднодоступных, опасных для работы местах. При удалении такого металла грубо нарушаются правила техники безопасности. Иногда рабочие уже получали мелкие травмы и ушибы. Но кто даст гарантию, как обернется все это в будущем? Механизировать труд во время уборки скрапины из-под стана пока невозможно. Поэтому приходится убирать вручную. А в последнее время подобных «осадков» выпадает в сутки до двадцати тонн, а иногда и больше. Промахи сталеплавильщиков и подготовителей на участке разлива наносят за-

метный ущерб производству слябинга. Нельзя сказать, что мартеновцы и подготовители не могут хорошо работать в этом направлении. Бывает время, когда металл поступает ровно, хорошего качества. Коллектив слябинга неоднократно обращался к сталеплавильщикам за помощью, писал письма. Но пока ничего не изменилось. Из-за большого количества скрапины обжимщики продолжают терять драгоценное время, вынуждены снижать производство, затрачивать тяжелый физический труд. Сегодня, когда проходит областной смотр качества выпускаемой продукции, такое положение со слитками обжимщиков не устраивает.

Д. СИГОРСКИЙ,
инженер техотдела
слябинга.