

# МАГНИТОГОРСКИЙ МЕТАЛЛ

17 МАЯ  
1947 года  
СУББОТА  
№ 57 (1132)

Орган парткома, завкома и заводоуправления Магнитогорского ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени металлургического комбината имени Сталина.

## НЕОТЛОЖНЫЕ ЗАДАЧИ ТРАНСПОРТНИКОВ

Во втором году послевоенной сталинской пятилетки к транспортникам комбината предъявлены новые повышенные требования в связи с повышением производства, а следовательно с увеличением объема перевозок. Длительное время внутризаводской транспорт не справлялся с выполнением государственного плана. Недовольственная подготовка к работе в зимнее время в 1946 году привела к тому, что с наступлением морозов транспортники срывали работу металлургических цехов. На протяжении ряда месяцев комбинат не выполнял план по руде, чугуно, стали и прокату. Большим тормозом в этом являлась плохая работа транспорта. Особенно сдерживали производство паровозная служба и служба пути.

В настоящее время в работе железнодорожников комбината наметился значительный сдвиг. Коллектив внутризаводского транспорта, борясь за выполнение обязательств, взятых в социалистическом соревновании, перевыполнил государственный план апреля. Не снижают темпов в работе железнодорожники и в мае.

Однако задачи транспортников сейчас ни в коей мере не могут ограничиваться только выполнением и перевыполнением плана по перевозкам. Каждый большой и малый руководитель на любом участке транспорта обязан зорко смотреть в будущее и готовить хозяйство к бесперебойной, четкой и организованной работе в любых условиях, а прежде всего в зимнее время.

В прошлую зиму начальник транспорта т. Пименов, начальник паровозной службы т. Матвеев, секретарь партийной организации транспорта т. Сазонов, председатель доркома т. Жиркин, не обеспечившие бесперебойную работу транспорта, были серьезно предупреждены на общезаводском партийном собрании. Им тогда было предложено в кратчайший срок выправить работу на транспорте и с первых же дней весны развернуть самую деятельную подготовку к работе в зимних условиях. Если с первой задачей транспортники справились, то вторая — не менее ответственная — решается недопустимо медленно, о чем свидетельствуют публикуемые сегодня материалы. Проверка показала, что особенно слабо готовится к зиме путевое хозяйство. Начальник службы пути т. Полевой, ссылаясь на нехватку рабочих, не принимает надлежащих мер к наведению порядка на путях и даже не считает нужным составить план мероприятий по подготовке к зиме.

Медлительно «раскачиваются» и движущие. Форсируя выполнение плана, работники службы движения (начальник т. Глушко) не заботятся о быстрейшем освобождении паровозов на путях для постановки их в запас на зимнее время.

Со стороны партийной организации транспорта в целом и партийных организаций отдельных служб еще нет настоящего контроля за деятельностью хозяйственных руководителей. Подготовить своевременно транспорт к борьбе с зимними трудностями — боевая задача каждого коммуниста и всего коллектива транспорта.

Широко развернув социалистическое соревнование за отличную подготовку к зиме, железнодорожники могут и должны обеспечить четкую работу транспорта в любое время года. Эта задача должна быть решена хозяйственными, партийными и профсоюзными руководством без всякого промедления. Каждый день весенне-летнего периода надо использовать с расчетом, чтобы трудности зимы в 1947—48 году ни на один час не нарушили ритм работы комбината и план второго года пятилетки был с честью выполнен и перевыполнен.

## ДОСТОЙНО ВСТРЕТИМ 30-ю ГОДОВЩИНУ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ!

### Боремся за переходящее знамя

14 мая коллективу большегрузной печи № 5 первого мартеновского цеха было вручено переходящее красное знамя заводского комитета металлургов. Сталевар т. Жильдюшкин от имени коллектива печи, принимая знамя, обязался в мае работать так, чтобы закрепить знамя в своем коллективе.

Мы, сталевары и подручные большегрузной печи № 4, соревнуясь с коллективом печи № 5 за достойную встречу 30-й годовщины Октября, со своей стороны усиливаем борьбу за переходящее красное знамя. Если в апреле коллектив боль-

шегрузной печи № 5 обогнал нас, то теперь мы не уступаем. Наша печь еще не вая, работать есть кому и за 15 дней мая мы уже выплавляли 890 тонн сверхплавовой стали — на 475 тонн больше, чем коллектив печи № 5.

С таким же упорством будем бороться и впредь, чтобы выйти победителем в соревновании с коллективом печи № 5 и стапельщиками четвертой печи Кузнецкого комбината.

А. КОРЧАГИН, сталевар большегрузной печи № 4.

### На стане „300“ № 2

В проволочно-штрипсовом цехе на комсомольско-молодежном стане «300» № 2 коллектив смены инженера Гудилина, борясь за выполнение плана, изыскивает дополнительные источники увеличения производительности труда. Смена надела надлежащий порядок на всех участках, широко развернув социалистическое соревнование. В смене механизмы закреплены за бригадами и отдельными рабочими. Это дало большой вклад в повышение культуры производства, с момента раскеления улучшилось состояние оборудования клетей.

Большое внимание состоянию оборудования уделяет старейший работник стана бригадир слесарей Иван Афанасьевич Волков. Не было еще случая, чтобы клеть выходила из строя по его недомоту. Перед пуском стана он всегда тщательно проверяет каждую деталь клетки и это дает свои результаты: клеть работает больше положенной нормы. Но Иван Афанасьевич не только сам совершенствуется в своей работе, но и учит работать по стахановски других. Он уже обучил своему делу десять молодых рабочих.

Большая и ответственная работа мастера т. Самохвалова. Он должен следить за всем состоянием стана, во-время помочь устранить ту или иную неполадку — где указаним, а где и личным показом на рабочем месте. Он везде управляет в срок. Ремонт стана и перевалки под его руководством всегда проводятся в сжатые сроки. На перевалку одной клетки полагается затратить 30 минут, но мастер Самохвалов производит перевалку за 15—20 минут. Это значительно сокращает простои.

У нагревательной печи работает старший сварщик Андрей Павлович Безменов, который первый пришел в цех осваивать стан «300» № 2. Тов. Безменов всегда обстоятельно следит за состоянием печи, грамотно, с учетом технологии проводит нагрев заготовок. Перед сменой и после смены он тщательно осматривает подину печи. Он настойчиво борется за экономию топлива и в этом отношении имеет хорошие результаты.

Среди всего коллектива смены для повышения технического уровня широко практикуется совмещение профессий. Главным образом, здесь привлекаются штабелировщики к участию в перевалке станов. Быстро и точно работают на перевалке штабелировщики-комсомольцы Александр Гаврилов и Евгений Смирнов. Деятельную помощь при совмещении профессий оказывают штабелировщикам бывшие выпускники орденосного ремесленного училища № 13 старший вальцовщик Шолтаров, вальцовщики-комсомольцы Братин, Тарасенко, Шаров, Баштынов.

Но есть в работе стана и серьезные недочеты. Иногда стан вынужден простаивать из-за того, что адьютаж обжимного цеха по своим внутренним причинам задерживает горячий прокатный металл. Диспетчер проката т. Кривенко не обеспечивает ритмичной подачи металла на стан. Фасоно-вальце-литойный цех делает валки для стана зачастую плохого качества (неровное литье, плохая термическая обработка). Благодаря этому валки изнашиваются раньше срока. Это тоже значительно снижает производительность труда, увеличивает число перевалок.

Г. РЫБАНОВ.



На снимке: электросварщик котельно-ремонтного цеха Искужин Гильман систематически перевыполняющий норму выработки. Фото К. Шляжкова.

### Большой успех

12 мая, заступая на работу, коллектив железнодорожников смены, где начальником т. Штраус, брал обязательство сдать на Южно-Уральскую железную дорогу не менее 900 вагонов. Это обязательство сменой выполнено с честью, было сдано 915 вагонов.

Погрузка металла за смену составила 192 процента, руды Кузнецку — 150 процентов, оборот вагонов прямого парка МПС ниже нормы.

Четко организовали работу дежурный по станции Сортировка т. Сенин, дежурный по станции Входная т. Паникарев, диспетчер первого района т. Федотов и диспетчер второго района т. Трубин.

### Сталь сверх плана

В первой половине мая наиболее высокие показатели достигли стапельщики большегрузной печи № 2. Они сварили дополнительно к плану 1180 тонн стали. 15 мая сталевар большегрузной печи № 2 т. Шиховцов сварил 52 тонны сверхплавовой стали, сталевары большегрузной печи № 4 тт. Пугачев и Корчагин сварили около 60 тонн стали дополнительно к заданию.

## Внедряем опыт передовиков

Стремление подняться к уровню передовых рабочих охватывает все более широкие круги рабочих и технического персонала стрелочной мастерской внутризаводского железнодорожного транспорта.

Поддерживая ценную инициативу технолога Кировского завода А. Иванова, наши мастера, бригадиры и стахановцы изыскивают возможности для уплотнения рабочего дня, более рентабельного использования станков.

Наилучших результатов добился сверловщик Николай Захаров, который и в прошлом году выполнил две с половиной годовых нормы. Закрепив успехи, он и в текущем году уже выполнил годовую норму.

Чем объясняются его успехи? Тем, что т. Захаров проявляет в работе исключительную организованность, интересуется предстоящим заданием, подготавливает запасной инструмент и рабочее место. Поэтому у него не бывает простоев.

Кроме того, он рационализирует свой труд. Долгое время эллипсная расточка шайб для рессорных подвесок паровозов

производилась на токарных станках, с последовательным смещением центров. Работа была громоздкой. Тов. Захаров придумал специальный кондуктор, при помощи которого эллипсную расточку выполняет на сверлильном станке. Производительность труда повысилась в три с половиной раза. В год это дает около 30 тысяч рублей экономии. Кроме того, это освобождает токарные станки.

Помогает т. Захарову в осуществлении его рационализаторских замыслов мастер т. Мельников.

Фрезеровщица комсомолка Надежда Борыкина при содействии и помощи мастера т. Кириенко тоже достигла немалых успехов; при обработке сердечников стрелок она ускорила число оборотов шпинделя, увеличила скорость резания и новую норму в апреле выполнила на 110 процентов, а ее сменщики выполняли норму только на 100 процентов.

Деятельная подготовка, рациональное использование рабочего времени обеспечила сборщикам Ивану Гнеушеву и Федору Рытову возможность выполнять по две

нормы на трудоемкой работе — сборке стрелочных лафет. В прошлом году они выполнили по две годовых нормы, теперь завершают годовой план 1947 года. На 220 процентов выполняет новые нормы демобилизованный из Советской Армии электросварщик Николай Балутин.

Используя опыт технолога Иванова, мы организуем две техшколы: для слесарей и для станочников. Кроме того, наши мастера и техперсонал разработали план переоборудования передачи с шестеренчатой на ременную в горизонтально-расточных станках. При этом увеличится скорость оборотов в полтора раза.

Мастера и передовые рабочие обдумывают способы рационализации и других станков, чтобы все заказы внутризаводского железнодорожного транспорта по упорядоченной стрелочной передаче и безукоризненной работе их летом и зимой были выполнены своевременно и годовой план коллективом мастерской был завершён к 30-й годовщине Октября.

Г. АНДРИЯНОВ,  
начальник стрелочной мастерской  
внутризаводского железнодорожного транспорта.

# СВОЕВРЕМЕННО ПОДГОТОВИТЬ ТРАНСПОРТ К ЗИМЕ

## СИГНАЛЫ, О КОТОРЫХ СЛЕДУЕТ ВСПОМНИТЬ

«В третьем железнодорожном районе есть смотровая канава. Много денег летом затрачено на ее оборудование, но с наступлением зимы о канаве забыли. Она занесена снегом, замусорена. Машинист лишен возможности осмотреть паровоз снизу, проверить крепление буксовых клиньев и распоров», — так писал в январе текущего года в нашу газету машинист паровоза А. Тимин. Ревизор пути Т. Карпичев, машинист-инструктор А. Корпунов, машинист паровоза Р. Добрынин тогда же сигнализировали о замусоренности путей, о неисправностях стрелочных переводов.

Транспортники прилагали немало усилий, чтобы преодолеть отставание, вызванное последствиями плохой подготовки к зиме. Сигналы машинистов, стрелочников следует учесть, чтобы в дальнейшем не допустить подобных явлений и к зиме готовиться заблаговременно, планомерно, с весны.

## ВОПРОС ПОСТАВЛЕН СВОЕВРЕМЕННО

По приказу директора комбината подготовка к зиме на транспорте должна начаться с апреля. Руководители транспорта обязаны сделать все необходимое, чтобы поставить в запас к зиме десять паровозов. Однако это указание директора комбината выполняется очень медленно. К середине мая поставлены в запас только два паровоза.

Особенно плохо обстоит дело с подготовкой к зиме в службе пути, где начальником т. Полевой. В третьем районе внутризаводского железнодорожного транспорта ремонтный пункт паровозов и смотровая канава все еще под открытым небом, к постройке крытого пункта служба пути не приступает.

Закрытый утепленный ремонтный пункт на этом участке крайне необходим. Это даст возможность здесь же и промывать паровозы, не загружая депо.

На экипировочном пункте станции Заводская всю зиму, вплоть до апреля, с большими переборами снабжали паровозы смазочным материалом. Смазка, особенно цилиндрическая, застывала так, что хоть топором руби. А ведь этот пункт можно утеплить, проведя 30 метров паропровода. Этим следует заняться уже теперь начальнику службы пути т. Полевому.

На этом же экипировочном пункте необходимо отремонтировать будку водоколонки и обеспечить запас тросов.

## ЭКОНОМИЯ ИЛИ ПОТЕРИ?

Возле экипировочного пункта станции Заводской есть яма для механической уборки шлама. Зимой эта яма заливается водой, замерзает и шлам убирать нельзя.

Необходимо провести водопроводную канаву, на которую нужно затратить около 1000 рублей. Но не в меру «экономные» хозяйственники из службы пути согласны

зимой ежедневно оплачивать труд 20—30 рабочих, занятых на очистке ямы от льда, чем затратить гораздо меньшие средства и обеспечить хорошее состояние шлаковой ямы.

## ОСВЕТИТЬ ПУТИ

В зимние ночи много неприятностей возникает на путях из-за слабого освещения. Причиной схода с рельсов паровозов на шлаковом откосе была во многих случаях темнота. Темно и под домами, где к тому же зимой мешают густой пар.

Начальник электрослужбы ЖДТ т. Бузнецов, а также начальник доменного цеха т. Борисов должны позаботиться о том, чтобы на этих участках было нормальное освещение, особенно в зимние ночи.

## ДРУГИЕ НЕОТЛОЖНЫЕ ЗАДАЧИ

Попутно возникает еще одно предложение — электрофицировать путь шлакового откоса и использовать там электровоз, так как на крутом закруглении пути мощный паровоз обязательно выходит из строя.

Но если для начальника службы пути т. Полевого и руководимого им коллектива устройство крытого ремонтного пункта, утепление помещений для смазочных материалов и кабин мотористов, экипировочных пунктов является делом, терпящим оттяжку, то ни в коем случае нельзя оттягивать дренажные работы.

Во многих местах пути проходят по участкам, богатым подпочвенными водами. Особенно на участке станции Заводская и на перегоне первого миксера. Подпочвенные воды весной выходят из-под шпал, заливают стрелки. Ночью вода замерзает, движение поездов тормозится.

Чтобы это устранить, необходимо уже сейчас привести в порядок дренажные канавы и провести водоотводные канавки от стрелок. При исправности дренажных канав были бы устранены причины, вызывающие трату больших средств на ежегодные капитальные и средние ремонты этих путей.

Отсутствие дренажа еще более ощутимо на участке между первой и четвертой доменными печами. Вследствие этого здесь часто происходят поломки рельсов. Только в апреле пришлось на этом отрезке пути сменить 50 тонн рельсов. Путь к фабрике леточной массы тоже проложен на болотистом месте, его необходимо усилить, уложить щебенный балласт.

Вопрос об этом ставился перед начальником дистанции т. Канунниковым и начальником службы пути т. Полевым, но сдвигается нет.

## УСТРАНИТЬ НЕПОЛАДКИ НА ПУТЯХ

Состояние стрелочных переводов — одно из главных условий для нормальной работы транспорта. Поэтому для подготовки стрелок к работе зимой надо готовиться своевременно еще с апреля. У нас же эта подготовка проходит неудовлетвори-

тельно. На путях третьего железнодорожного района из 22 стрелочных переводов, подлежащих замене, не заменен ни один.

Много неприятностей причиняет машинистам паровозов зимой неудовлетворительное состояние путей. Немногим лучше положение теперь. Состояние путей в третьем, четвертом и пятом районах, возле прокатных цехов, на участке стрипперов и шихтовых дворов заставляет желать лучшего. Здесь было немало случаев выхода из строя паровозов по причине плохого габарита путей, зимой же число этих случаев увеличивается.

В начале мая выпел из строя новый паровоз № 3048 на участке стриппера. На шихтовом дворе второго мартеновского цеха из-за неисправности пути у паровоза № 3030 лопнула рельсовая подвеска. 13 мая на станции Заводская сошел с рельсов паровоз № 8. В первой половине мая уже было четыре случая схода с рельсов и выхода из строя паровозов из-за неисправности путей.

## БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ

Но как бы ни была хороша подготовка к зиме материальной части транспорта все же без основательной подготовки кадров эффекта не будет. Руководители паровозного депо уверяют, что они свои кадры готовят хорошо. Однако их утверждения опровергаются фактами. Инструктаж и учеба машинистов до сих пор не организованы.

А отсутствие планомерной работы с людьми снижает качество ухода за паровозами. Недавно машинист паровоза № 349 т. Куролесов расплавил контрольную пробку, в результате чего паровоз простоял на ремонте 12 часов. Случай небрежного отношения к делу имеет место и на других участках.

Борясь с нарушителями дисциплины нужно шире популяризировать метод передовиков. А их на транспорте немало. Машинисты тт. Алексашин, В. Кузнецов, Аристов, Косов и другие уже деятельно готовят свои паровозы к зиме.

Примеру передовиков должны последовать все транспортники, чтобы сделать решительный перелом и обеспечить деятельную подготовку транспорта к работе в зимних условиях.

Бригада газеты «Магнитогорский металл»:

- А. ДУБИЦИЙ** — машинист-инструктор,
- Т. СЕНОГНОВ** — машинист паровоза,
- И. МИКИШИН** — машинист-инструктор,
- С. ФРОЛОВ** — машинист-инструктор,
- Т. ПАНАСЕНКО** — мастер восьмого околка службы пути,
- П. БОРЦОВ** — машинист-инструктор,
- П. ШУРЫГИН** — начальник станции Заводская,
- А. КОЛОМИЦ, Г. РЫБАНОВ** — сотрудники редакции «Магнитогорский металл».



На снимке: один из лучших старших операторов листопркатного цеха Рябов Виктор Канаевич. Фото К. Шитякова.

## Налаживаем связь с подшефной МТС

Коллектив основного механического цеха шефствует над Черкасинской МТС, Кизильского района. Чтобы ознакомиться с положением в этой МТС, выявить ее нужды и оказать практическую помощь 14 мая начальник цеха т. Белов и секретарь партбюро т. Левин выехали в МТС.

Для подшефной МТС коллектив нашего цеха направил комплекты резов, сверл, ножовочного полотна, тисы и прочий инструмент.

**В. УШАКОВ**, председатель цехкома.

## Беседа врача

## О женской консультации

С первых дней Великой Октябрьской социалистической революции наше правительство развернуло широкую сеть учреждений охраны материнства и младенчества, в числе которых женские консультации являются одним из основных звеньев. Цель женских консультаций — не только наблюдать за беременной женщиной, но и устранять все то, что может вредно влиять на ее здоровье.

Женская консультация, проводя лечебно-профилактическую работу среди женщин, одновременно является культурно-просветительным учреждением и школой здорового и счастливого материнства.

Беременная женщина с первого месяца должна находиться под наблюдением женской консультации. В случае, если беременность протекает ненормально, консультация принимает соответствующие меры. Особенно важно раннее посещение консультации для женщин-работниц.

В целях лучшего обслуживания женщин работающих на заводе, организован прием женщин врачами-гинекологами на здравпунктах проката и доменного цеха. Прием ведется ежедневно, кроме общих выходных. Каждая работница комбината может получить соответствующую помощь, не затрачивая лишнего времени на ходьбу в поликлинику.

**Р. ВОРОБЬЕВСКАЯ**, врач консультации.

## ПО СЛЕДАМ НАШИХ МАТЕРИАЛОВ

## „Нарушитель трудовой дисциплины“

Под таким заголовком была помещена в нашей газете 15 мая статья о пьянстве в рабочее время дежурного по станции Грапитная Карташева. В своем ответе начальник службы движения т. Глушко сообщает редакции следующее:

«Факты, изложенные в статье „Нарушитель трудовой дисциплины“, подтвердились полностью. За пьянство в рабочее время и за срыв работы Карташев снят с должности дежурного по станции и переведен в грузчики».

Ответственный редактор **Д. М. ГНИЛОРЫБОВ**.

## ЗА ЗДОРОВЫЙ ПАРОВОЗНЫЙ ПАРК

На опыте прошлых лет мы убедились, что готовить паровозы к работе в зимних условиях необходимо уже с первых весенних месяцев. Подготовка к зиме не должна ограничиваться только утеплением ремонтных помещений и самих паровозов. Бесперебойность работы в суровых условиях зимы прежде всего определяется техническим состоянием самого паровозного парка. Учитывая ошибки в подготовке к зиме в прошлом году, коллектив нашей службы взялся за оздоровление паровозов с первых же месяцев весны. Начиная с марта, мы неустанно добиваемся снижения процента больных машин, стараемся сделать все необходимое, чтобы улучшить техническое состояние паровозного парка.

Первых значительных успехов коллектив паровозной службы добился в предмайском социалистическом соревновании. В апреле план по ремонту паровозов выполнен на 113,3 процента. Коллектив среднего ремонта выполнил свое месячное задание на 111,4 процента. В апреле цех текущего ремонта произвел сорок промывок и один паровоз выпустил с об'емом под'емочного ремонта.

В борьбе за достойную встречу Первого

мая проявляли подлинный трудовой героизм передовые стахановцы, наши старые кадры. Мастер среднего ремонта т. Горюхов, не считаясь ни с какими трудностями и временем, обеспечил высокое качество ремонтных работ. Слесарь-арматурщик тов. Шведов появлялся на всех производственных объектах, приходил на помощь паровозным бригадам и организовал умелую подготовку арматурного хозяйства на все паровозы, выпускаемые из текущего ремонта. Мастер промывки т. Шунин без малейших задержек обеспечил промывку котлов и подготовку паровозов к заправке.

Инициативным организатором показал себя начальник цеха текущего ремонта т. Милев. Слаженно, организованно работала в этом цехе, обеспечивая быстрый и добротный ремонт, комплексная бригада под руководством мастера т. Ткаченко.

Выполняя свои обязательства в предмайском социалистическом соревновании, коллектив депо сумел свести парк больных паровозов до 14 процентов. Два мощных паровоза серии С0 поставлены в запас. Это первый и довольно существенный

вклад в дело подготовки паровозного хозяйства к зиме. Наши паровозы должны встретить зиму в хорошем техническом состоянии. Парк больных паровозов мы обязаны свести к норме, то-есть до 13 процентов.

Но этого недостаточно. Все наши усилия, предпринятые весной и летом, могут быть сведены на-нет, если мы к зиме не подготовим вполне надежную ремонтную базу. Поэтому перед хозяйственным руководством паровозной службы поставлена задача провести ряд серьезных строительных работ. Необходимо заново построить колесный цех, расширить цех текущего ремонта с тем, чтобы более широким фронтом организовать в зимних условиях промывку паровозов. Предстоит большая работа по наведению порядка на экипировочных пунктах, расположенных на разных участках комбината.

Коллектив паровозной службы примет все необходимое, чтобы сделать паровозное хозяйство работоспособным в суровых условиях зимы.

**М. МАЙСЮКОВ**, секретарь парт-организации паровозной службы.