

МАГНИТОГОРСКИЙ МЕТАЛЛ

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

№ 62 (2686)

СРЕДА,

29

МАЯ

1957 года

Цена 10 коп.

Сталь в счет июня

Слаженно трудится на пред-октябрьской вахте коллектив первой маргеновской печи. Как сталевары т. Болотский, Сигбатуллин, Ефимов, так и все подручные помогают друг другу, чтобы не было задержек и печь выдавала плавки с опережением графика.

Печь обслуживают в каждой бригаде сталевар и два подручных. Каждый знает, что от него требуется высокой производительности труда, чтобы рационально использовать время и обеспечить порядок у печи.

Такая работа на протяжении многих месяцев повысила активность каждого сталевара и подручного. Поэтому у нас плавки идут без задержки, с опережением графика. В мае мы выдали 84 процента плавков скоростными.

Экономия времени, интенсивное ведение плавки способствует увеличению выдачи сверхпланового металла. За 26 дней мая мы сварили дополнительно к заданию 1500 тонн металла.

Все это помогло нам досрочно, 25 мая рассчитаться с планом пяти месяцев. Коллектив печи, не снижая темпов, продолжает увеличивать фонд сверхплановой стали.

Я. КОНАРЕВ,
первый подручный сталевара
печи № 1 второго маргеновского цеха.

Машинисты повышают квалификацию

Три раза в неделю на протяжении четырех месяцев в технической школе коксохимического цеха собирались машинисты, дверные и люковые, чтобы повышать уровень своих знаний. 23 машиниста коксовиталкивателя, дверек-экстрактора, загрузочного вагона, электровазона изучали передовые методы труда, чтобы работать лучше.

При звеневой системе соревнования коксовиков работа машиниста будет хороша тогда, когда вместе с машинистами будут успешно трудиться в звеньях также дверные и люковые. Поэтому на этих курсах занимались и 14 человек этих профессий.

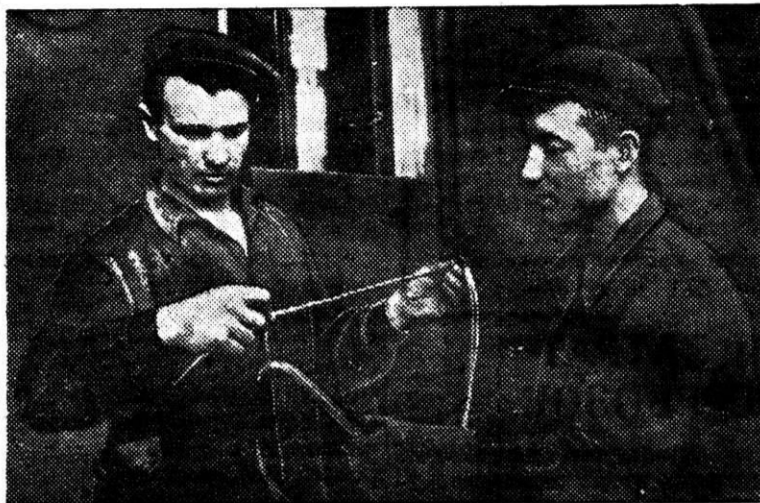
Программу занятий усвоили хорошо. Большинство курсантов получили отличные отметки. В числе отличников машинист загрузочного вагона т. Симоненко, машинисты коксовиталкивателя тт. Колотилин, Бочков, Матвеев, Марков.

Отличные оценки получили дверные тт. Ярочкин, Карп, Пажинский и люковые т. Золотухин. Комиссия признала возможным в дальнейшем использовать их машинистами коксовых машин.

Занятия на курсах проводили механик т. Щербина и старший электрик третьего блока коксовых печей т. Литвиненко.

В этой технической школе также прошли подготовку 14 слесарей. Они занимались с февраля по 23 мая. Механик т. Кравченко, преподавая на курсах, помог им лучше освоить работу слесаря на ремонте оборудования.

А. МАРСАНОВА,
инженер по техническому обучению.



На снимке: передовой кузнец кузнечно-прессового цеха Н. А. Сильченко и его подручный К. Н. Ащеулов, добившиеся высоких показателей в социалистическом соревновании за достойную встречу 40-летия Великого Октября.

Есть полугодовая норма

Коллектив станочников группы карусельно-расточных станков в большом токарном отделе основного механического цеха ежемесячно отлично справляется с заданием. В апреле наша бригада выполнила норму на 110 процентов.

Высокопроизводительно трудится коллектив и в мае, выполняя ответственные заказы для шестой домны и второго блюминга. На предоктябрьской вахте бригада уже выполнила нормы первого полугодия.

Успехи объясняются тем, что каждый станочник старается работать на совесть. Пример показывает токарь т. Овчинников. Отличительной чертой в его работе есть полное использование рабочего времени. У него нет заминок при переходе на обработку другой детали, нет простоя при выходе из строя резаца потому, что у него всегда имеется под рукой запасной.

А добивается этого т. Овчинников тем, что заблаговременно интересуется какая предстоит работа и постепенно подбирает и готовит необходимый инструмент.

Много изобретательности вкладывает в дело токарь коммунист т. Конюшенко, который без отрыва от производства учится в горно-металлургическом институте. Недавно он обрабатывал кольца для ПВЭС из специального отбеленного чугуна.

Уповая на попутный ветер

Как ни странно, но печные бригады маргеновских печей №№ 19, 20, 21 маргеновского цеха № 3 очень большое значение придают направлению движения ветра. Но можно возразить: причем здесь ветер? Сталевары далеко не походят на метеорологов, и ветер, как будто, не влияет на работу маргеновского цеха.

И тем не менее, мы считаем, что есть попутные и непопутные для нас ветры. Вот ветер, который дует, допустим, с юга — это хороший ветер. А если он вздувает дуть с северной стороны, неприятно для бригады мало.

Дело в том, что рядом с маргеновским цехом как раз напротив наших печей производится покраска изложниц. Красят их смолой, она горит на раскаленных изложницах, и клубы дыма подхватываются ветром и заносятся на рабочие площадки наших печей. Дым

крепкий и резы быстро выходили из строя. Конюшенко применил специальную заточку резаца и не только устранил задержки, но и намного перевыполнил норму.

Примеру старших товарищей следуют молодые станочники. Два года работает у нас после окончания ремесленного училища т. Жарков. Он выполняет полторы нормы, в работе не имеет брака. Труд в цехе он сочетает с учебой. Успешно учится в десятом классе школы рабочей молодежи.

Постоянно перевыполняют задание токарь-расточник т. Забродский и токарь-винторез т. Путь. То же можно сказать и о многих других станочниках.

Коллектив бригады выдает детали, чтобы не было задержек на ремонте оборудования металлургических агрегатов. А скоро, после наплавки твердым сплавом, к нам поступит большой конус для доменной печи индийского металлургического завода. Станочники обязуются досрочно выполнить шлифовку этого конуса.

Коллектив бригады закрепил успехи, чтобы встретить 40-ю годовщину Октября досрочным выполнением годовой нормы.

С. ПОГОРЕЛОВ,
мастер основного механического цеха.

ест глаза, рабочие чихают, кашляют.

Может быть об этом не знают руководители нашего цеха? Отлично знают хотя бы потому, что непопутный ветер и клубы дыма заставляли у печей начальника цеха т. Гончаревского, председателя цехкома т. Махнева. В таких случаях они крепче зажимают пальцами нос и стараются быстрее пробежать зону загазованности.

Думается, что давно наступило время руководителям цеха побеспокоиться о создании на участке покраски изложниц вытяжной вентиляции.

А. ТВОРОГОВ, С. ВАВИЛОВ,
сталевары,
В. МИЛЯЕВ, И. КАШАРНОВ,
Ф. ШАПОВАЛОВ, З. КУРИШКО,
Б. ЧЕКРЫЖЕВ, подручные
сталеваров маргеновского цеха № 3.

СТРОИТЕЛЬСТВО ЖИЛЬЯ СВОИМИ СИЛАМИ

С помощью коллектива цеха

Неплохую помощь нам, застройщикам, оказывает коллектив нашего обжимного цеха. В самом начале строительных работ, когда нужно было копать котлован под фундамент, 20 человек из цеха приехали на участок и помогали в течение 3 дней выполнять земляные работы.

Интересуются ходом работ строительства секретарь партбюро цеха т. Романов, председатель цехкома т. Кузнецов. Они приезжали на участок стройки, оказали нам необходимую помощь. Недавно на помощь застройщикам приехали многие свободные от работы трудящиеся цеха, помогали носить плакоблоку, выкладывать стены.

Многое, конечно, сделали своими силами и мы, застройщики: бригадир вырубки т. Бусс, слесарь-водопроводчик т. Швалев,

шофер т. Мизякин. Мы завезли на место стройки 16 автомашин кирпича, кололи крупные глыбы бута, выложили фундамент.

Но в организации работ есть большие недостатки. Из-за того, что не было раствора, мы растянули время бутения фундамента почти на 3 недели. И только после того, как на строительство приехали директор комбината т. Воронов, главный инженер т. Рудаков дело с подачей раствора на много улучшилось.

И еще об одном мне хочется сказать. Мы не знаем, как будет производиться оплата за нашу работу. Нужно, чтобы цеховой комитет или администрация цеха внесли ясность в этот вопрос.

А. ВАСЮНИН,
окальщик обжимного цеха.

Пошумели и забыли

Откровенно говоря, я и мои товарищи, взявшиеся строить дом своими силами, не ожидали, что все так повернется. Несколько месяцев назад во всех цехах комбината и в нашем фасонолитейном цехе шла деятельная подготовка к началу строительства домов.

Нужно сказать, что рабочие с большим желанием поддержали эту ценную инициативу, подавали заявления с просьбой включить их в число застройщиков. Казалось, что и руководители цеха восприняли все это как важное для них дело. Во всяком случае нас, застройщиков, собирали в цехоме, кабинете начальника цеха т. Носкова и везде обещали всяческую поддержку и помощь.

— Беритесь, товарищи, — говорил начальник цеха т. Носков, — цех всегда пойдет вам навстречу.

Лучшего, конечно, ожидать было не нужно. Да к тому же мы и сами понимали, что строительство — дело не только самих застройщиков, но и всего коллектива. Строить дом своими силами взялись модельщик т. Довженок, бригадир т. Беляков, каменщик т. Басалаев и я.

Только стаял снег, подсохла немного земля, мы вышли на уча-

сток и приступили к рытью котлована под фундамент. И сразу начались различные «неустраски». Мы уже выкопали 36 кубометров наполнину мерзлого грунта, когда нам сказали, что произошла ошибка в планировке, и нам отведи другой участок. Пришлось все начинать сначала. Но вот, наконец, и другой котлован мы вырыли в первых числах мая.

Нужно приступать к закладке фундамента. Но по нераспорядительности прораба строительства т. Андрищенко на наш участок не завозили бута, раствора, и котлован больше двух недель высыхал и обсыпался. Здесь бы и нужна нам была помощь от руководителей цеха, но т. Носков, очевидно, забыл об этом.

Мы попробовали было обратиться к т. Носкову, чтобы нам помогли достать необходимые инструменты, как тачку, кирки, но и здесь т. Носков не пошел нам навстречу.

Медленно строится наш дом. Одна из причин этого в том, что руководители цеха много пообещали, но мало делают.

А. МЕЛЬНИКОВ,
машинист крана фасонолитейного цеха.

ПРИМЕРНАЯ ТЕМАТИКА

докладов и бесед в цехах на июнь 1957 года

ДОКЛАД

Борьба народов мира за запрещение испытаний атомного и водородного оружия.

ПЛАН:

1. Берлинское воззвание Всемирного Совета мира о запрещении испытаний атомного и водородного оружия.
2. Борьба Советского правительства за разоружение, за прекращение испытаний атомного и водородного оружия.
3. Народы мира полны решимости не допустить атомную войну.

ЛИТЕРАТУРА

Берлинское воззвание Всемирного Совета мира. «Новое время» № 19, 1957 г.

Заявление Советского Комитета защиты мира. «Новое время» № 19, 1957 г.

Обращение Верховного Совета СССР к конгрессу Соединенных

Штатов Америки и Парламенту Великобритании. «Правда», 11 мая 1957 г.

VII сессия Верховного Совета СССР. «Новое время» № 20, 1957 г.

БЕСЕДЫ:

1. Выполнить план первого полугодия — важнейшая задача коллектива каждого цеха, участка, агрегата.
2. Рациональное использование топлива в маргеновских и прокатных цехах — условие снижения себестоимости металла.
3. Строгое соблюдение технологии в маргеновских печах — важнейшее условие выполнения социалистических обязательств.
4. Предупреждение простоев и аварий — необходимое условие успешной работы коллектива цеха.

Партком завода.

Читательская конференция

Сегодня, 29 мая, в 17 часов 30 минут, в помещении актового зала ЦЗЛ проводится читательская конференция по итогам работы Всесоюзной научно-технической конференции по применению радиоактивных изотопов и излучений в народном хозяйстве и науке, проходившей с 4 по 12 апреля 1957 г. в Академии наук СССР.

Доклады участников конференции:

1. Начальника ЦЗЛ т. Агапова В. Ф.
2. Руководителя группы лабораторий физических методов исследования инженера Зборовского А. А.
3. Ассистента МГМИ т. Левиной Я. Н.

Экономическая конференция железнодорожников

Два дня проходила экономическая конференция железнодорожников комбината, в работе которой приняли участие сотни инженерно-технических работников и рабочих ведущих профессий.

На конференции был заслушан доклад начальника ЖДТ т. Баранова на тему: издержки производства железнодорожного транспорта комбината и пути снижения затрат и себестоимости перевозок. Заслушаны и обсуждены также содоклад заместителя начальника технического отдела т. Иловайского — о значении новой техники и механизации трудоемких работ в снижении затрат ЖДТ, содоклад начальника службы движения т. Гуркова — о путях снижения эксплуатационных затрат на грузоперевозки, содоклад начальника службы подвижного состава т. Васильева — о путях снижения затрат на содержание и эксплуатацию подвижного состава, содоклад начальника службы пути т. Марфина — о путях снижения затрат на содержание и ремонт путевого хозяйства.

Конференция предшествовала тщательной подготовке партийных, профсоюзных организаций и хозяйственных руководителей служб ЖДТ. К каждому докладу были подготовлены наглядные пособия, красочно оформлены диаграммы, характеризующие работу служб и транспорта в целом. Все это способствовало тому, что конференция прошла на высоком уровне, при активном участии рабочих и руководящих кадров.

В обсуждении доклада и содокладов приняли участие машинист паровоза т. Малышев, начальник станции Сортировочная т. Кузнецов, машинист-инструктор электровоза т. Рубан, начальник грузовой службы т. Колесников и другие. Выступавшие по деловому вскрыли резервы повышения производительности труда, вносили предложения, направленные на улучшение экономических показателей.

Ниже мы публикуем краткое изложение некоторых выступлений на конференции.

ОСНОВНЫЕ ПУТИ СНИЖЕНИЯ ЗАТРАТ И СЕБЕСТОИМОСТИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Повышение производительности труда является главным фактором снижения себестоимости продукции. На нашем железнодорожном транспорте повышение производительности труда оказывает значительное влияние на снижение себестоимости перевозок, так как удельный вес фонда зарплаты в общих расходах транспорта составляет 65 процентов. Коллектив нашего железнодорожного транспорта достиг наиболее высокого уровня производительности труда среди транспортных цехов металлургических заводов страны. Однако мы еще сильно отстаем от уровня производительности труда, достигнутого в основных цехах нашего комбината, и от уровня, достигнутого на железнодорожном транспорте металлургических заводов США.

Это отставание вызвано прежде всего низким уровнем технического оснащения транспорта.

Что же нам необходимо сделать, чтобы ликвидировать это отставание?

Внедрение новой техники — основной путь повышения производительности труда и снижения себестоимости грузоперевозок.

В этом очень важную роль будет играть введение новых прогрессивных видов тяги электрической и тепловозной взамен паровой, широкая электрификация железнодорожного транспорта.

За последние годы дальнейшая электрификация ЖДТ замедлилась в результате отсутствия надежных решений по заезду электровагонов в цехи, где нельзя соорудить контактную сеть.

Теперь в результате работы, проделанной инженерами нашего транспорта, были найдены пути

Из доклада начальника ЖДТ О. БАРАНОВА

по оборудованию электровагонов по заезду их в здания цехов. В нынешнем году намечается заменить 5—6 паровозов электровагонами и электрифицировать десятки километров железнодорожных путей.

По вагонам основное направление — переход на большегрузные вагоны с автопогрузкой, оборудованные автоцепочкой и автотормозами. Применение таких вагонов даст возможность механизировать выгрузку и высвободить значительное количество сценщиков.

Внедрение на комбинате новых прогрессивных видов тяги электрической и тепловозной взамен паровой обеспечит вывобождение численности эксплуатационного персонала. Важнейшим средством снижения себестоимости грузоперевозок является лучшее использование внутренних резервов транспорта и широкое распространение передового опыта.

Использование электровагонов в эксплуатации в 1956 году составило у нас 75 процентов, а по горному транспорту в 1952 году было достигнуто — 88 процентов. Все это говорит о низком уровне организации эксплуатационной работы нашего транспорта.

Неудовлетворительно используются у нас вагоны МПС. Так в 1956 году был допущен перепроход вагонов МПС 1,67 часа на каждый вагон, за что комбинат выплатил штрафов на сумму 2 миллиона 92 тысячи рублей и за повреждение вагонов МПС — 200 тысяч рублей.

Очень велики потери рабочей силы на транспорте. Так в 1956 году эти потери составили 75 тысяч человеко-часов. Использо-

вание стрелочников, например, на отдельных постах составляет всего лишь 7 процентов общего времени.

Улучшение использования основных технических средств транспорта, настойчивая борьба за ликвидацию простоев и потерь позволяет нам добиться дальнейшего снижения себестоимости грузоперевозок.

Важное значение в борьбе за дальнейший технический прогресс и снижение себестоимости перевозок приобретает сейчас широкое распространение передового опыта. Об этом свидетельствуют многие примеры нашей действительности.

Так паровозные бригады по почину старшего машиниста т. Алесашина, включившись в социалистическое соревнование за увеличение межподъемочного пробега, добились пробега в среднем до 59 тысяч километров при норме 35 тысяч километров. А бригады шести паровозов достигли 100 тысячного пробега между ремонтами. Бригада паровоза № 14, где старшим машинистом т. Гайворон, имеет пробег между подъемочными ремонтами 110 тысяч километров, бригады паровоза № 2202 (старший машинист т. Рузаев) 108 тысяч километров, бригады паровозов № 62 и 63 (старшие машинисты тт. Стрельников и Омельченко) — по 105 тысяч 400 километров.

Широкое использование опыта передовых, настойчивая борьба за улучшение ухода за паровозами и электровагонами, повышение качества ремонтов и стойкости деталей дадут возможность коллективу железнодорожников добиться дальнейшего снижения себестоимости грузоперевозок.

совершенными локомотивами. На комбинате поездные перевозки почти на 100 процентов выполняются электровагонами. Паровозы остаются на участках, где невозможно установить контактную сеть. Проектными организациями предусматривается применение на этих участках тепловозов.

Однако вопрос о введении тепловозов на комбинате не является бесспорным и требует специального изучения.

Наличие на комбинате электрической тяги подсказывает мысль о необходимости изыскания способов ввода контактных электровагонов в здания цехов. Простота электровагонов, надежность в работе отсутствие отходящих газов, загрязняющих воздух в цехах, делают эту необходимость особенно настоятельной.

Одной из приемлимых схем такой работы электровагонов является питание их в зданиях цехов от батарей аккумуляторов.

Опыты, проводимые службой подвижного состава комбината с электровагоном IV-КП-1, оборудованного по контактно-аккумуляторной схеме, показали полную техническую целесообразность этого решения в наших условиях.

Вторым способом работы контактных электровагонов на участках, не оборудованных контактным проводом, является установка вспомогательного дизеля, вращающего генератор для питания тяговых моторов.

Таким образом, электровагон условий завода становится таким же вседозволенным и автономным, как тепловоз. В развитии тяги необходимо всемерно форсировать создание необходимого парка комбинированных электровагонов и внедрение на поездной работе электровагонов с повышенной силой тяги. Оба эти мероприятия дадут ощутимое снижение себестоимости перевозок.

Что нам мешает

Из выступления машиниста паровоза П. МАЛЫШЕВА.

Успешная работа железнодорожного транспорта во многом зависит от хорошего технического состояния локомотивов. Это также является одним из важнейших средств повышения производительности труда, экономии для государства десятков тысяч рублей.

Здесь, конечно, первое слово принадлежит паровозным бригадам. И у нас есть много таких бригад, которые постоянно увеличивают сроки межремонтных пробегов, а отдельные бригады довели пробег до 100 и более тысяч километров.

Бригады нашего паровоза внимательным уходом за локомотивом, правильной его эксплуатацией довели пробег до 84 тысяч километров. Это значит, что наш паровоз вместо двух ремонтов прошел только один. А каждый ремонт обходится государству как минимум свыше 30 тысяч рублей.

Вот поэтому мне хочется ска-

зать о тех причинах, которые подчас мешают нашим бригадам в борьбе за увеличение сроков межремонтных пробегов. Первое, о чем необходимо сказать, это о качестве железнодорожного пути.

Возьмите, например, железнодорожный путь в районах станций Доменная, Ежовка, РИС. Ничего не скажешь — путь хороший, ровный. И паровоз идет по нему без толчков, рысков. Самому приятно становится вести по такому пути паровоз.

Но этого нельзя сказать о путях станций Стальная и Заводская. Путь здесь неровный, создается такое ощущение, что ты едешь по кочкам.

Такие пути отражаются на работе механизмов паровоза, быстрее изнашивают их. Поэтому руководителям железнодорожного транспорта нужно обратить на это внимание и принять меры к созданию хороших путей на всех перегонах и участках.

Мои замечания

Из выступления машиниста-инструктора Ф. РУБАН.

На мой взгляд настало время, когда нужно пересмотреть организацию работ на ремонтах электровагонов. Как правило, почти все работы производят ремонтные бригады, а сами бригады электровагонов недостаточно принимают в этом участие. Мне кажется, что нужно повысить роль электровагонных бригад при ремонтах, во всяком случае усилить их ответственность за качество ремонта.

Большие материальные убытки несет наш транспорт из-за низкого качества тормозных колодок. Достаточно сказать, что срок службы качественных колодок в

несколько раз превышает срок службы колодок, изготовленных из некачественного чугуна. В этом нужно навести хороший порядок.

Мы не можем еще вести точного учета расхода электроэнергии бригадами электровагонов. А ведь не секрет, что некоторые машинисты электровагонов на одну и ту же работу затрачивают электроэнергии намного больше, чем их товарищи. Устранив эти недостатки, мы дадим большую экономию электрической энергии. Поэтому остро стоит вопрос об установке на каждом электровагоне счетчика.

Возможности экономии есть

Из выступления начальника станции В. КУЗНЕЦОВА

Коллектив нашей станции постоянно изыскивает неиспользованные резервы производства. За счет лучшей организации работ, увеличения скорости и веса грузоперевозок мы, например, находим возможным уже в настоящее время производить все работы не 6, а 5,5 паровозами, тем самым высвободить часть тяговой единицы на другие участки.

Большой экономический эффект даст введение большегрузных 100-тонных платформ. Поэтому руководителям заводского железнодорожного транспорта нужно добивать-

ся, чтобы мы их получили как можно быстрее.

Но тем не менее, уже сейчас у нас есть хорошие возможности уменьшения числа вагонов за счет сокращения нерациональных перевозок по группе прокатных цехов. И на самом деле, стан «500» сортопрокатного цеха и вальцетокарное отделение находятся под одной крышей. Нужные грузы из отделения в цех можно перенести при помощи мостовых кранов, а не вагонов.

Редактор Д. М. ГНИЛОРЫБОВ.

Шире дорогу новой технике

XX съезд КПСС в директивах по шестому пятилетнему плану намечил конкретные пути внедрения новой техники в каждой отрасли народного хозяйства. Руководствуясь этими решениями, железнодорожники комбината должны в ближайшие годы завершить техническое перевооружение внутризаводского транспорта и обеспечить высокую экономичность всех участков транспортного хозяйства.

Внедрение новой техники в ЖДТ имеет одной из основных целей снижение трудовых затрат, т. е. повышение производительности труда. Второй вопрос, который не может быть решен без технического перевооружения транспорта — это освоение роста с его предстоящим развитием.

Из выступления зам. начальника цехотдела Л. ИЛОВАЙСКОГО

Каковы же основные направления развития транспортной техники на комбинате?

Существующая конструкция железнодорожного пути комбината перенесена в условия завода с магистральных железных дорог без всяких изменений. В то же время осевые нагрузки подвижного состава на комбинате значительно выше, чем на магистральных дорогах Союза. Поэтому рельсы на горячих путях в результате высоких осевых нагрузок и контактных напряжений быстрее выходят из строя. Поэтому и высокие затраты на их ремонт и содержание. Усиление верхнего строения

путей является основой, на которой возможно развитие остальных отраслей транспортной техники. Укладка рельсов тяжелых типов даст возможность удлинить срок службы пути и снизить затраты на их содержание.

Отсюда ясно, что начатый службой пути переход на рельсы тяжелых типов должен протекать еще более форсированно.

Мощным фактором повышения производительности труда путей является механизация ремонтно-путевых работ, которые до настоящего времени продолжают оставаться наиболее трудоемкими из всех работ, выполняемых цехом железнодорожного транспорта.

Основным направлением технической политики в области тяги является замена паровозов более