

РУДНЫЙ КОВДОР

Орган партийного, профсоюзного комитетов и дирекции
Ковдорского горно-обогатительного комбината

Газета выходит
с 21 июля 1962 года

№ 38
(670)

ПЯТНИЦА, 21 сентября 1973 года

Цена 1 коп.

нам — одиннадцатый

В гостях у «Рудного Ковдора» — работники обогатительной фабрики. Те, кто трудится на ее участках давно, почти с самого пуска, помнят трудности первых дней становления коллектива. Слово — начальнику смены участка дробления Леониду Ивановичу Курикову:

— За одиннадцать лет многое изменилось на участке в условиях труда рабочих. Да и сами они, рабочие, не те теперь. Что у них было за плечами? Курсы при учкомбинате да практика в Оленегорске. Опыта — никакого, по сути.

Трудности начались с первых же шагов. На пусковом объекте они неизбежны. Выдержали, не испугались и по сей день трудятся передовые рабочие Алексей Константинович Ковгар, Валентина Федоровна Кокина, Алексей Егорович Карташов и многие другие.

Конечно, не сразу пришло мастерство. Всему учились в процессе работы. Приходилось и кувалды, и лопаты в руки брать — скалывать смерзшуюся в течках руду, освобождать от завалов дробилки. Ну, а условия работы? Зайдешь в цех — собственного голоса не слышно из-за оглушающего шума

вибрационных питателей. А пыли! Без респиратора не продохнешь.

Но постепенно все налаживалось, улучшались условия труда, внедрялась автоматика. В сравнении даже с 1968 годом производительность труда возросла на 35 процентов. Объем производства — с 6,5 до 8,4 млн. тонн. В свою очередь, новая техника потребовала от рабочих дополнительных знаний. В этом им много помогли курсы повышения квалификации при учкомбинате. Для наглядности — несколько примеров.

Наши молодые начальники смен — Виктор Москвин, Александр Бородулин, Николай Точилин — в прошлом рабочие. Виктор и Александр работали электрослесарями, Николай приобрел на фабрике специальность машиниста дробилок, потом закончил здесь, в Ковдоре, вечерний техникум. Надя Воробьева, Рая Литвинова, Людмила Топорова приехали к нам после окончания Губкинского горного техникума. Сейчас работают операторами, уже самостоя-

тельно решают многие вопросы. Сказалось и то, что начали работу, так сказать, с низов.

Разговор продолжил Владимир Константинович Толок, начальник смены участка сушилки:

— На фабрике в большинстве своем работают те, кто ее строил. Возвели от нулевой отметки и остались трудиться. Наши ветераны Павел Константинович Березкин, Николай Павлович Пашкевич, Василий Александрович Тихонов росли вместе с цехом. Как ни трудно было, работали и учились. Теорией овладевали на курсах, практикой — непосредственно в цехе. Рабочих рук не хватало, старались освоить смежные специальности. Пришла к нам Катя Царькова — оборудования в глаза не видела. Освоилась быстро. Сдала экзамены на машиниста питателей. Может работать и машинистом конвейера. Или Олег Чистов. Поступили работать мы с ним одновременно, слесарями. Потом нам предложили идти на курсы мастеров, в 1965

закончили. Олег с тех пор — начальник смены. Успел уже без отрыва от производства стать дипломированным технологом.

Конечно, без помощи опытных, технически грамотных рабочих на участке не решить бы многих насущных вопросов улучшения условий труда, повышения производительности. Своими силами, к примеру, нашли и внедрили простой способ увеличения производительности сушильных барабанов. Тяжеленные лопасти в них заменили, и производительность возросла на 50 тонн (ровно столько весили эти лопасти). Или часто простаивали барабаны из-за поломок коробок скоростей. Мы их попросту выбросили, дали барабанам постоянную, четыре оборота в минуту, скорость. Решаем проблему запыления. Видели над сушилкой белесый дымок? А раньше валили из трубы черные клубы. В сквере на скамейку сесть нельзя было — не отмоешься потом. Сейчас, тоже своими силами, поставили несколько систем газоочистки.

— Без специальных технических знаний в нынешний век никак не обойтись, — включился в разговор старший механик участка обогащения Адольф Григорьевич Фрухтбейн. — Работает у нас Анатолий Воронин. Окончил он ФЗО. В армии отслужил, в 1963 году пришел на фабрику слесарем-ремонтником. К своему мастерству поднимался как бы по ступенькам. Вначале его прикрепили к опытному рабочему. Присматривался, как у других получается. Потом закончил курсы, сдал на разряд, в 1967 году поступил в заочный техникум. Сейчас работает бригадиром слесарей, у него пятый разряд. И большую общественную работу ведет: член партбюро фабрики, член группы народного контроля. Везде успевает. Не надо доказывать, что тот, кто учится, совершенствуется постоянно, тот шагает в ногу со временем. А условия к этому есть, лишь бы захотеть.

Беседу вела
Г. БЕРЕЗИНА.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КОММУНИСТА

мунистов о необходимости уделять внимание повышению дисциплины в коллективе, серьезно заняться механизацией и автоматизацией погрузо-разгрузочных работ.

В состав нового бюро вошли пять человек. Секретарем избран начальник дорожного участка М. Сульженко, заместителем — диспетчер Е. Колесникова.

В. ПЕТУХОВ,
шофер цеха подготовки производства.

«Лети, мое слово, на помощь!»

Жители Ковдора, как и все советские люди, с гневом и возмущением восприняли весть о военном перевороте в Чили, направленном против законного правительства Народного единства. Преступные действия реакционной военной диктатуры, аресты членов избранного народом правительства, деятелей прогрессивных организаций трудящихся осудили на митинге солидарности с чилийским народом учащиеся 8—10 классов школы № 17. Школьники пришли на митинг с лозунгами: «Свободу народу Чили!», «Позор убийцам Сальвадора Альенде!» Гневные, обличающие разгул чилийской реакции, слова прозвучали в выступлениях ученицы 8 «б» класса Галины Тюриной, ученицы 10 «б» класса Наташи Семенович, ученика 10 «а» класса Отто Грислина, завуча Тамары Павловны Толстовой. Участники митинга почтили память Сальвадора Альенде минутой молчания и единогласно одобрили текст телеграммы в адрес Организации Объединенных Наций, в которой выразили поддержку и одобрение Заявлению ЦК КПСС по поводу военного переворота в Чили.

Митинги солидарности с чилийским народом состоялись во всех цехах комбината.

В. СТАФЕЕВ,
секретарь комитета комсомола комбината.

Живительный родник критики

Деловой и справедливой критике была подвергнута на отчетно-выборном собрании цеха подготовки производства работа партийного бюро. В выступлениях коммунистов были вскрыты недостатки как в воспитательной работе, так и в подходе к решению производственных вопросов. К сожалению, прежнее партийное бюро ма-

ло уделяло внимания контролю над деятельностью администрации. В цехе велики потери при складировании кирпича и других материалов. Последний пример. Из-за отсутствия емкостей некуда сливать мазут, и штрафы за простой цистерн негативно влияют на финансовые показатели работы цеха.

Среди критических замечаний, высказанных на собрании, был и упрек в адрес бюро за недостаточное внимание к росту партийных рядов. За отчетный период никто из молодых рабочих не был рекомендован в ряды КПСС.

В качестве наказов новому партийному бюро можно привести высказывания ком-

ПРОТОРИЛИ ДОРОГУ

На вечер-встречу, организованную работниками Дворца культуры в помещении красного уголка нового общежития, пришло много молодежи. Концертные номера чередовались с рассказами участников художественной самодеятельности Евгении Бутылкиной, Галины Комоловой, Александра Даниловского о коллективах, в которых озабочены, о том, что нового, интересного вносит в их жизнь любимое занятие.

Вечер закончился танцами. Были высказаны пожелания почаще проводить такие вечера.

Г. ЗВЕГИНЦЕВ,
директор Дворца культуры.



Светлые, удобные комнаты в новом общежитии Ковдорского ГОКа. На снимке — комната № 90. В ней живут Сергей Новожилов, шофер ЦТТ, Вадим Кискичев, бульдозерист рудника, Леонид Новожилов, рабочий ЦПП.

Фото Ю. ПЕТРУХИНА.

СПОРТ

Судей было больше...

16 сентября проходил легкоатлетический кросс. К сожалению, из задуманного спортивного праздника ничего не получилось. Явилось только двадцать спортсменов. Судей и то было больше. И, что самое печальное, комсомольские руководители города, комбината, треста «Ковдорстрой» не только сами не присутствовали, но и не побеспокоились об обеспечении явки,

На старт вышли только те, кто постоянно тренируется. Победителем на самой трудной дистанции — 8000 метров — стал шофер цеха подготовки производства В. Петухов (26 мин. 27 сек). Вторым с тем же результатом был представитель ТЭЦ А. Бурков, третьим — представитель треста «Ковдорстрой» Л. Потрясаев.

Т. ДОНЧЕНКОВА,
директор спорткомплекса.

Победа под занавес

На стадионе спорткомплекса в прошедшее воскресенье состоялась футбольный матч между командами «Строитель» (Сборная Ковдора) и «Авангард» (Мурманск). Победили ковдорчане — 6:0. Это позволило им занять второе место в первенстве области по футболу во второй группе.

Игра проходила интересно. Четыре мяча в ворота гостей забил электрослесарь обогатительной фабрики Н. Гладких.

В. ДЕНИСОВ,
заместитель председателя ДСО «Труд».

С ПОБЕДОЙ!

Поздравляем коллектив комбината с досрочным выполнением плана 2-х лет и 9 месяцев IX пятилетки по выпуску железного концентрата. Желаем дальнейших успехов в досрочном выполнении заданий девятой пятилетки!

Начальник Главруды П. СЛЕДЗЮК; секретарь парторганизации С. ШЕВЛЯКОВ; председатель месткома М. ДОКС.

В ПРОФКОМЕ КОМБИНАТА

—Отлично?—Нет, не засчитано

Подведены итоги производственной деятельности цехов за август. По I группе решено отметить хорошую работу коллективов рудника, обогатительной фабрики и цеха технологического транспорта, но первого места и Красного знамени не присуждать. У рудника «Железный» хорошие показатели, перевыполнен план добычи руды, вскрыши, но рост заработной платы превысил рост производитель-

ности труда. Фабрика не выполнила план по себестоимости.

Среди коллективов II группы первое место присуждено жилищно-коммунальному отделу. Ремонтно-механический цех и цех подготовки производства подвели прогнущики. Единицы свели на нет достижения коллективов.

По III группе цехов первенство завоевал коллектив отдела технического контроля.

В ПАРТКОМЕ КОМБИНАТА

УЧЕБА— НЕ ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Последнее заседание парткома было посвящено началу учебного года в вечерней школе рабочей молодежи и обсуждению мероприятий по шефской работе в школе № 17. С информацией выступили член парткома Н. Мороз, директор вечерней школы В. Екимов, начальник учкомбината Л. Каменева. В обсуждении приняли участие начальники цехов и участков, секретари парторганизаций.

Отмечено, что в нынешнем учебном году в вечерней школе укомплектовано 8 классов. По плану намечалось семь. Но работа по вовлечению молодежи в школу в цехах проводилась слабо. Многие из тех, кто изъявил желание учиться, по разным причинам занятия не посещают. На руднике «Железный» из 44 молодых рабочих, не имеющих среднего образования, продолжат учебу только 16, в ЦТТ из 16—6, в ЖКО из 27—3 и т. д.

Учеба молодых — работа не только учителей вечерней школы. Производству нужны образованные рабочие. Партком обязал руководителей цехов, партийных, комсомольских и профсоюзных организаций усилить разъяснительную работу среди молодежи. Председателем смотровой комиссии «Каждому молодому труженику — среднее образование» утвержден Б. С. Генич.

В своем решении партком записал: при составлении социалистических обязательств на 1974 год включить в положение пункт о том, что по итогам работы года при повышении на 15 процентов размера вознаграждения будет учитываться в первую очередь то, как сочетает молодой рабочий труд с учебой в школе рабочей молодежи, техникуме.

По второму вопросу — о шефской работе — партком утвердил ответственных за шефскую работу.

Сколько можно буксовать?

В ЦЕХЕ технологического транспорта прошли совещания в коллективах всех четырех бригад. На повестке дня один вопрос — как быстрее выйти из прорыва. Публикуем отчет с собрания в бригаде, возглавляемой Александром Курило, где присутствовал корреспондент «Рудного Ковдора».



По-моему, одним закреплением машин за шоферами дела не поправишь. Ремонтники нужны. Следует пойти на то, чтобы им в первую очередь жилье предоставили. Иначе мы людей не наберем.

С. Ташкинов, водитель. Мы часто на отсутствие запчастей ропщем. А ведь болтов и гаек нет. Сколько времени уходит, пока найдешь. Тому, кто один работает, легче, он после смены останется. А если экипаж полностью укомплектован? Вот и теряются по полчаса и больше рабочего времени.

С. Нахушев, водитель. Помню, в цехе было всего 30 МАЗов, из них минимум 25 выходили на линию. Когда БелАЗы появились —

ХРОНИЧЕСКАЯ нехватка технологического транспорта на руднике «Железный» привела к тому, что в июне был сорван план по вскрыше. Эта же причина заставила комбинат обратиться в Главк с просьбой перенести с летнего, самого легкого квартала, на четвертый, зимний, объемы в 100 тысяч кубометров. Комбинату пошла навстречу, план скорректировали, но запасы готовой к выемке руды в настоящее время уменьшились на одну треть. Это в свою очередь значительно сократило рабочие площадки, привело к удорожанию буровых работ на руднике и т. д. Зарезка нового горизонта, проведенная в рекордные сроки, не восполнила в должной мере снизившихся запасов. И если в ближайшее время положение с транспортом коренным образом не изменится, то очередной горизонт необходимо будет вскрывать уже в январе 1974 года, что практически невозможно.

А сентябрь опять начался с провала. За четырнадцать дней отставание по вывозке горной массы достигло 37 тысяч кубических метров. При потребности в 33 автомобиля на линию в отдельные смены выходит по 19—20, а в среднем рудник обслуживают 25—26 машин из 92 имеющихся на балансе. В результате девять-десять экскаваторов, постоянно готовых к работе на руднике и способных загружить в смену до 50 БелАЗов, используются в полсилы.

Цех технологического транспорта по многим позициям поглотил полугодовой фонд запасных частей. Однако на планерках все время «всплывают» недостающие позиции, и отдел снабжения в пожарном порядке ликвидирует брешь. В цехе числится двести сорок водителей, но вопрос о некомплектованности также постоянно поднимается (и всеми возможными путями решается). Теперь встал вопрос о барьере — недостает ремонтников. Но вряд ли у кого есть уверенность, что это последняя просьба цеха о помощи. Для справки. На помощь ЦТТ брошена и вторая смена бригады ремонтников. Среди этих слесарей поневоле есть и экскаваторщики высоких разрядов.

Словом, цеху помогают. И людьми, и вообще всячески учитывают постоянно возникающие там сложности. Однако машин по-прежнему мало.

А так ли обязательно вынуждать смежников подстраиваться под шаг ЦТТ? Может, в цехе имеются еще не вскрытые резервы? Попробуем взглянуть на них с точки зрения организации труда, оплаты труда, дисциплины и ответственности за порученный участок работы. Ведь на этих китах держится любое современное производство. Не будут же руководители ЦТТ

утверждать, что обслуживание БелАЗа сложнее, чем экскаватора или дробильной установки. Другое дело, что самосвалов много, но, во-первых, это благо, а во вторых, и у рудника, и у фабрики есть свои трудности, решение которых не перекаладывается на плечи ЦТТ.

Итак, организация труда. Сменой шоферов фактически никто не руководит. Механик эксплуатации занят выпуском машин на линию и приемкой их в конце смены. По идее обязанности главного возложены на бригадира, но он сам за рулем и лишен возможности оперативно вмешаться.

Сейчас уже можно документально (благодаря системе «Карьер-2») доказать, что за 30—45 минут до начала и в конце смены количество машин на линии сокращается. То же самое наблюдается и в дни выдачи зарплаты. Если бы такие очереди БелАЗов выстраивались у экскаваторов, как у кассы! Резко понижается поток машин и в обеденное время. Все это и приводит к

лом. И водителю всегда обеспечен повышенный, по сравнению с шофером КраЗа или ЗиЛа, заработок.

(Вообще, структура транспортных служб в нашем комбинате далека от совершенства. Скоро зима, и мы опять станем свидетелями того, как, вопреки пословице, семеро будут ждать одного. И даже не семеро, а вся смена. Это когда возникает нужда в пескоструйной машине).

В прошлую зиму были смены, когда 40 шоферов ждали, пока вызовут из города 41-го на «пескотруску». Ждали и не работали — сколько!

А если вспомогательные машины и БелАЗы сосредоточить в одном цехе? Тогда руководители смены водителей смогли оперативно заменить шоферов.

Участок ДВС, основная задача которого — ремонтировать двигатели БелАЗов, почему-то находится в составе ЦПП, а не ЦТТ... Отвально-дорожный участок с парком дорожной техники, выполняющий работы только для ЦТТ и ЦПП и помогающий всему комбинату и городу в эксплуатации автодорог, входит в состав рудника. Вот и получается, что один цех дороги делает, другой их посылает, а третий, наконец, по ним ездит. Длинная очень цепь, слишком много возможностей

та должны стать тонно-километры. Только в таком случае администрация ЦТТ будет заинтересована в неукоснительном соблюдении утвержденных направлений горных работ, а при обнаружении возможности сократить расстояние перевозок (именно возможности, а не необходимости из-за транспортного голода) появятся предпосылки к выполнению плана.

Все поставленные в этой статье вопросы не один десяток раз были предметом обсуждения на различных рода совещаниях. Вот и на последнем — у заместителя директора комбината — представители различных отделов и служб высказали целый ряд справедливых претензий к ЦТТ. Здесь и сверхнормативный расход запасных частей и резины, и вывоз из строя за первую половину 1973 года 101 двигателя. Мало того, товарищи приводили примеры низкого качества техобслужи-

МНЕНИЕ ТРАНСПОРТНИКОВ

В цепи звена не доставало

лей. Как тут найти виновника поломки? Естественно, что даже у добросовестных водителей опускались руки. Но зато появилась группа шоферов, которым такое положение было на руку. Зачем ухаживать, ремонтировать, следить за машиной, когда можно прожить и так. Угробил самосвал — не беда. Тут же подсаживает на любой свободный. План горит!

С первого сентября я издал приказ, категорически запрещающий подсадку. Перед этим, как вы знаете, водители были разбиты по звеньям. В каждом звене — шесть человек, за ними закреплены три БелАЗа. Возможно, при этом были ущемлены интересы тех семнадцати «одиночников», которые самостоятельно выходили старые машины и эксплуатировали их. Но, если учесть, что в коллективе 240 водителей, то, видимо, такая жертва оправдана.

Может, решение о звеньях не самое лучшее, но оптимальное. Теперь шофер садится не на любую свободную машину, а на одну из трех, закрепленных за его звеном.

Дало положительные результаты и изменение расценки в зависимости от горизонта. Сразу не стало желающих всеми правдами и неправдами увильнуть от «невыгодных» маршрутов по вывозке руды. К тому же, как вы знаете, мы избавляемся от злостных нарушителей дисциплины. Уволен водитель Кириловский, слесарь Каплин.

Эти и другие принятые нами меры должны в перспективе обеспечить сдвиги к лучшему, но сегодняшний план с нас не снимается. Сейчас положение с выходом на линию транспорта несколько улучшается, в отдельные смены доходит до 32 машин. Однако смежники критикуют нашу работу справедливо, и хотелось бы услышать ваше мнение.

М. Степаниденко, водитель. Система со звеньями правильная, ничего не скажешь. Но раньше я постоянно был на линии, а теперь, когда «национализировали» мой самосвал — все время в ремонте. Скоро забуду, как баранку держать, только ключами и оперирую. Нам-то не две новые машины достались, а одна.

А. Курило, бригадир. Ну что, Михаил, тут уж считай, что пока тебе не повезло. Но, согласись, что идея со звеньями — мера своевременная. Ты же сам видел, к чему привела обезличка: на новом сорокатынном БелАЗе аккумуляторные ящики отвалились, а виновного не найти. Срам!

то же. Машина работала в три смены, была закреплена за экипажем из трех человек. Поломались — сами и ремонтировали. Потом пошла обезличка... Хотя новые машины надежнее прежних. Многие узлы на 80 тысяч километров рассчитаны. Смог же Саша Курило столько и наездить.

Что у нас получается? Потерял время на подъеме — нагоняет на спуске. Вот и выходит, что тормозные колодки вместо шести месяцев служат втрое, а то и вчетверо меньше. Считаю, что пора строжее следить за скоростью на линии, чтоб не выжимали из машины все соки.

И еще предлагаю учредить у нас должность шеф-водителя, что ли. Как у летчиков. Молодежи же много в цеху. Чтоб шофер-инструктор подсаживался к ним в кабину. Совет на рабочем месте очень много значит. Тогда не будет такого, что сливают уже отфильтрованное масло из коробки и заливают свежее. А при подведении итогов социалистического соревнования надо обязательно учитывать состояние машины.

В. Грузин, водитель. Вот еще один вопрос, может, и мелкий. Знаете, почему во вторую смену люди раньше съезжают с линии? На автобус спешат. Последний уходит в 0-20 и если на дворе непогода, то и не хочешь, а завернешь к гаражу...

В. Сорокин, водитель. Тут о гайках говорили — правильно. Но у нас и инструмента нет. Кувалдой да клином орудует. Вот вам и качество ремонта, вот вам и время, впустую уходящее.

Г. Румаков. Будем считать, что система со звеньями одобрена. Все высказанные здесь пожелания и замечания администрация цеха учтет. Тем более, что вы знаете о многих изменениях, которые уже произошли в цехе: они коснулись и системы премирования, которая теперь будет лучше способствовать повышению чувства ответственности водителей за вверенную технику и поднимет заинтересованность в работе на линии.

О других изменениях в работе цеха технологического транспорта будет рассказано в следующих номерах газеты. Предполагается, что со статьями выступят начальник цеха Г. Румаков, заместитель главного инженера комбината по транспорту Б. Сафаров, начальник отдела труда и зарплаты комбината В. Саркисов, начальник участка текущего ремонта цеха Н. Свитанько, бригадиры, водители, слесари ЦТТ.

СТРЕНОЖЕННЫЙ ЭКСКАВАТОР

перепадом подачи руды на обогащательную фабрику до 50 процентов.

Но все выше изложенное касается использования машин, уже вышедших на линию.

Основное, что лихорадит, путает все карты, — сходы самосвалов с линии, то есть поломки машин. Если в 1972 году они составляли 11,3 процента, в 1972 — 11,9 процента, то ныне выросли до 15,4. Причем, в последние месяцы с линии подчас сходила одна пятая транспорта. При такой динамике роста поломок никаким количеством привлеченных на помощь слесарей положение не поправишь.

Основная причина частых поломок, на наш взгляд, кроется в сменной производительности автомобиля, как основного показателя работы. Произшла элементарная подмена понятий. Вместо поисков путей к постановке на колеса необходимого количества машин — интенсифицируется использование вышедших на линию автомобилей. Иными словами, как бы поощряется эксплуатация в предапарийном режиме. Отсюда и гоки на дорогах, и скорости, превышающие разумные пределы. А следить некому. Бригадир, как мы знаем, сам за рулем, а механик едва успевает сдавать в ремонт выбившиеся из сил автомобили. И почему-то именно эксплуатацией и не занимается.

К тому же есть все основания говорить о том, что в ЦТТ определенная часть водителей не имеет достаточной квалификации для управления столь сложной и дорогостоящей машиной, как БелАЗ. В цехе все машины — большегрузные, поэтому там нет здоровой конкуренции на право управлять мощным самосвалом.

К тому же есть все основания говорить о том, что в ЦТТ определенная часть водителей не имеет достаточной квалификации для управления столь сложной и дорогостоящей машиной, как БелАЗ. В цехе все машины — большегрузные, поэтому там нет здоровой конкуренции на право управлять мощным самосвалом.

спрятаться за чужую спину).

Отсутствие материальной заинтересованности сказывается и на качестве ремонта. Тариф — опять же обеспечен, а план всегда можно будет нагнать благодаря интенсификации сменной производительности автомобиля и сокращению расстояний перевозки. То есть поломки фактически не влияют на заработок. И тут сам собой напрашивается вывод о необходимости установить средне-статистические (в зависимости от состояния автомобиля) нормы на ремонт, то есть опланировать не фактически затраченное на ремонт время, а только нормативно необходимое. Я потому так уверенно говорю, что такая система оплаты ремонтов давно внедрена на руднике. Именно она помогла экономически стимулировать повышение качества ремонтных работ и сокращение их количества на экскаваторном участке. Упростился и учет. Экскаваторщик теперь заинтересован поскорее поставить машину на ноги, ибо этим самым он увеличивает процент выполнения нормы выработки.

Раз уж заговорили об оплате труда, то изменения должна коснуться и оценка деятельности инженерно-технических работников цеха. Сейчас их премия зависит от выполнения плана в кубометрах. А ведь транспортники эти кубометры не производят, они их перевозят. В этом их основная функция. Однако в системе премирования она не отражена. И за то, что цех систематически не выполняет план по грузообороту, никто ни моральной, ни материальной ответственности не несет.

Следовательно, основным показателем работы цеха технологического транспор-

тания автомобилей, слабой профессиональной подготовки шоферов. Именно поэтому завод-изготовитель отшел, как неосознанную, рекламу цеха. При проверке оказалось, что для смазки употреблялись масла, запрещенные инструкцией...

А пока перспектива нормальной работы комбината из-за отставания по вскрыше поставлена под угрозу. Недостаток транспорта постоянно лихорадит рудник и не дает возможности быть уверенным в завтрашнем дне по обеспечению фабрики рудой.

Мы находимся в одной технологической цепочке. Затормозил один транспортник фактически сводят к нулю все достижения в организации работ на руднике. Уменьшение количества взрывов в месяц, коренное улучшение качества взрывов, значительное улучшение технического состояния машин и другие преобразования могли бы привести к вдвое большей отдаче, чем мы получаем теперь.

Возможно, мне возразят, что в чужом глазу и соринка — бревно. И вообще советовать со стороны легче. Но, во-первых, план по вскрыше — это один из основных показателей работы рудника, и коллектив незаслуженно идет в отступающих. А во-вторых, сложность выхода из прорыва прямо зависит от того, насколько далеко мы в нем завязнем. Может оказаться, что одним транспортом вопрос уже будет не решить.

Да и хороша соринка, которая хронически срывает выполнение планов и социалистических обязательств большинства экскаваторов и грозит привести к снижению мощности комбината.

В. ЭЙДЕЛЬМАН,
начальник рудника «Железный».

Редактор Я. МАХЛИН.

Даем справку:

- 22 сентября — «Осторожно, шука!» (12-30), «Гойя», в двух сериях (14, 17).
- 23 сентября — «Прощайте,

голуби» (12-30), «Егор Булычев и другие» (14, 16, 18).

- 25 сентября — «Туманная ночь» (17, 19, 21).
- 27 сентября — «Приключения гайдука Ангела» (17, 19, 21).
- 22-23 сентября — «Профессиональный риск» (22-го — 12, 14, 16, 18, 20, 22; 23-го — 18, 20, 22).
- 23 сентября — «Дон Жуан в Талине» (12, 13-30, 15, 16-30).

24-25 сентября — «Беспокойный постоялец» (12, 14, 16, 18-15, 20, 22).

- 26-27 сентября — «Горячий снег» (12, 14, 16, 18-15, 20, 22).
- ВНИМАНИЕ!** Дворец культуры объявляет дополнительный набор в коллективы художественного самодеятельности — духовой и эстрадный оркестры, вокальная студия, агитбригада, танцевальный коллектив, народный театр; в детские кружки — тан-

цевальный, кукольный, драматический, юннат.

- Продолжают работу балетная студия, раскрыты двери объединений по интересам: клуб любителей поэзии, клуб любителей музыки, клуб шахматистов.
- Запись во взрослые коллективы — в кабинете художественного руководителя (2-й этаж, комната № 7), в детские — в кабинете № 15 (2-й этаж) ежедневно, кроме понедельника.
- Справки — по телефону 4-29.