

Хранители главных ворот

➤ Грузовой службе управления железнодорожного транспорта ММК – 75 лет

НА КАРТЕ России Магнитогорск обозначен всего лишь точкой. Однако протяженность железнодорожных путей комбината более восьмисот километров, что не уступает, скажем, Калининградской или сахалинской железным дорогам. Просто пути комбината представляют собой причудливую вязь, по которой неустанно движутся сотни вагонов с рудой и металлоломом, углем и щебнем, миксеры с чугуном, шлаковозы и составы с готовой продукцией.

Кажется, такому количеству транспорта только чудом удается без сбоев передвигаться на «пятачке» комбината. Но это не так: все благодаря грамотной круглосуточной работе управления железнодорожного транспорта. И в особенности – грузовой службы. Сегодня она отмечает 75-летие.

Изначально, с первого июля тридцать пятого года, подразделение-юбиляр именовалось коммерческо-грузовым отделом, который возглавлял Эдуард Бударевич. Не прошло месяца, как отдел переименовали в грузовую службу. Эдуард Людвигович простоял у ее руля шесть лет, затем его сменил Григорий Колесников. После него службу возглавляли З. Гурков, Г. Сидоренко, Г. Камелин, И. Котов и К. Круглов. С девяносто второго года и по сей день начальником является Александр Бобровский.

– Служба у нас небольшая, всего шесть-



десять пять человек, большинство – женщины, – рассказывает Александр Егорович. – Все – грамотные специалисты, каждый из которых на вес золота. Гордостью коллектива являются старшие приемосдатчики И. Газизова, О. Макарова, Л. Щиголева, Е. Никифорова. «Ворота комбината» – так можно назвать парк «В», где работают настоящие профессионалы Е. Ефремова, Л. Галаева, В. Лучина, Г. Колесникова. Полно-

ценно трудиться здесь может лишь тот, кто досконально знает технологию работы железнодорожного транспорта, металлургические процессы, бухгалтерское дело, экономику и юриспруденцию.

Самое важное в работе грузовой службы – порядок документооборота. Нельзя просто проверять вагоны, необходимо контролировать, чтобы груз был зарегистрирован со всеми требованиями, а их

множество. Остается лишь представить, как важен здесь человеческий фактор. Однако железнодорожные составы продолжают циркулировать по «сосудам» комбината, следовательно – работники грузовой службы с обязанностями справляются.

– Роль и функции не изменились с момента создания подразделения, – продолжает Бобровский. – Служба представляет интересы комбината во взаимоотношениях с перевозчиком – Российскими железными дорогами, операторскими компаниями, предприятиями, которые комбинат обслуживает своим железнодорожным транспортом. Ежедневно мы принимаем около тысячи трехсот вагонов с грузом и сдаем около шестистот с готовой продукцией. А ежемесячно на территорию комбината прибывают и отправляются тридцать пять тысяч вагонов, и все проходят наш контроль. Готовим для ММК статистические материалы по плате за пользование вагонами и проблемам, связанным с железнодорожными перевозками.

Специалисты службы постоянно озабочены тем, чтобы сократить затраты за пользование вагонами. Внедрен электронный документооборот по сдаче готовой продукции, электрифицирован перегон между станциями Рудная и Куйбас, организован обмен сборных передач для клиентов ОАО «МЦОЗ» через станцию Цемзавод, организован выход вагонов с пятого железнодорожного пути станции Входная на ЮУЖД. Пересмотрены нормы времени

на погрузку в вагоны, создана программа по учету выполнения показателей работы, охватывающая все станции комбината.

– Экономический эффект от ежегодно разрабатываемых мероприятий по снижению затрат за пользование вагонами за пять лет составил пятьдесят семь миллионов рублей, – приводит цифры Александр Егорович. – И усовершенствование ведем по сей день. Уже в этом году пересмотрели «Положение о железнодорожных перевозках в ОАО «ММК», закончили строительство третьего выхода с подъездного пути комбината в парк «О» станции Магнитогорск–Грузовой. Не оставляем без внимания и условия труда: построили и переоборудовали пункты передачи вагонов на станциях Магнитогорск–Грузовой и Рудная.

По словам Бобровского, работа грузовой службы интересная, но напряженная. Как он сам признался, «каждую минуту ждешь сюрприза». В какой-то мере это даже к лучшему: специалисты готовы к форс-мажорным ситуациям и могут в случае чего быстро справиться с проблемой. Не зря же им доверили охранять «ворота комбината». Так было все семьдесят пять лет. Принципиальная позиция и высокий профессионализм каждого работника грузовой службы были, есть и остаются залогом строгого соблюдения дисциплины железнодорожных перевозок и обеспечения экономической стабильности комбината ☺

КИРИЛЛ СМОРОДИН

У «ЗАВОДИЛ» метизников главный приз

➤ Здесь считают, что знать историю города и комбината надо обязательно

«ПРОЙДУ по Абрикосовой, сверну на Виноградную» – многим из нас знакома эта строчка из шлягера Юрия Антонова. Но далеко не все магнитогорцы знают, что улицы с такими поэтическими названиями есть и в нашем городе. А вот участникам и зрителям краеведческой викторины, которая прошла 24 июня во Дворце культуры ОАО «ММК-МЕТИЗ», это теперь известно наряду с другими интересными и занимательными фактами из истории родного города.

Викторина, посвященная дню рождения города, – традиционна и проводится на заводе много лет. Для участия в ней приглашают несколько команд работников различных структурных подразделений предприятия. Проходит она при поддержке руководства и профсоюзного комитета завода. Но в этом году в проведение викторины внесено новшество – состав ее участников расширился, выйдя за пределы предприятия. Боролись за звание эрудитов три команды, представлявшие молодых рабочих ОАО «ММК-МЕТИЗ», союз молодых металлургов ОАО «ММК» и активистов «Молодой гвардии «Единой России». Расширение состава участников потребовало и принципиально иного состава жюри. Если в прежние годы его костяк составляли представи-

тели руководства и профсоюзного комитета, то на состоявшемся конкурсе судейство осуществляли заместитель начальника отдела культуры Елена Грешко, главный художник города Александр Мельников, научный секретарь Магнитогорского краеведческого музея, председатель жюри Петр Котов, председатель комиссии по работе с молодежью при совете ветеранов ОАО «ММК» Валерий Тартаковский, заместитель председателя профсоюзного комитета ОАО «ММК-МЕТИЗ» Юрий Сизоненко, председатель женсовета ОАО «ММК-МЕТИЗ» Татьяна Тарасова.

Забегая вперед, скажем, что перед такими более чем представительными судьями команды не спасовали, выступив интересно, по-молодежному задорно и озорно, но при этом не переступив границу такта и не превратив действо в грубый фарс. Определение жанра мероприятия как викторина, скорее дань традиции и носит чисто условный характер. Правильнее считать ее творческим конкурсом, в котором нужно не только хорошо знать историю города, чтобы быть готовым ответить на многочисленные вопросы. От участников команд по-

надобились и артистический талант, и сочинительский дар, и фантазия в архитектурно-дизайнерском стиле. Этого потребовали задания, придуманные организаторами. Например, команде «молодогвардейцев» жребий «подкинул» задание, которое, наверное, поставило бы в тупик и профессионального режиссера: показать сценку на тему «Пуск первой домы ММК». Но участники не растерялись и сыграли-таки ее. В роли домны в мини-спектакле была туристическая палатка, вокруг которой исполнили феерический танец с лопатами, а первый чугуn был «выдан» в виде увесистых чугунных гирь.

Понравилась зрителям идея «молодых металлургов» по реанимации парка Ветеранов. Они предложили построить здесь «Ухты-центр» – летний аналог горнолыжной трассы, или, как они сами его называли, аэродинамический комплекс с 80-метровыми перепадами гор по высоте. Можно себе представить, как захватит дух, если проехать по такой 500-метровой трассе. Члены жюри, наверное, представили и остались довольны. Потому и присудили проекту победу.

Не уступала соперникам сборная «хозяев» викторины – «ЗАВОДИЛ ММК-МЕТИЗ». К раскрытию темы «Прибытие первого поезда на станцию Магнитная» в театральной постановке подошли с таким историческим размахом, что показали зрителям временной отрезок от эпохи Петра Первого до первой половины XX века. Частушки

о городе не только спели, но и станцевали. Вместе с родными стенами, которые, как известно, помогают, отлично поддерживала «ЗАВОДИЛ» команда болельщиков, сочинив десятка два кричалок и подготовив ободриательные лозунги.

К последнему и решающему блиц-конкурсу команды подошли буквально дыша друг другу в затылок. Как и ожидалось, точки над i расставил именно блиц, в котором нужно было ответить на тридцать вопросов по истории и современности города. В итоге первое место и звание победителей заработала команда ОАО «ММК-МЕТИЗ», вторыми стали «молодогвардейцы», третье место заняла сборная «Союза молодых металлургов» ОАО «ММК». Подводя итоги викторины, председатель жюри научный секретарь Магнитогорского краеведческого музея Петр Котов отметил хорошую подготовку всех команд и интересную форму мероприятия, которое позволило игрокам и зрителям совершить увлекательную экскурсию по родному городу и узнать о нем много нового и интересного ☺

СВЕТЛАНА ПАНЧЕНКО
ФОТО > АНДРЕЙ СЕРЕБРЯКОВ



➤ БЫЛОЕ Мирные взрывы

НЕДАВНО ВСТРЕТИЛСЯ с пенсионером рудника, работал он на самом опасном участке – взрывном. Говорит с обидой, что давно не читал в газете о работе взрывников, а ведь там хорошие люди. Вот я и решил немного рассказать о них.

Чтобы погрузить руду, нужно ее взорвать, раздробить на куски и затем отправить на фабрику. Взрывной участок рудника – небольшой коллектив пятнадцать–двадцать человек, но это люди особые, им доверяют взрывные материалы.

Разработка карьера шла горизонтами высотой пятнадцать–двадцать метров. Станками ударно-канатного бурения пробивали скважины диаметром 250–300 миллиметров и глубиной 15–20 метров, в них закладывали взрывчатку – 150–200 килограммов, капсул-детонатор и производили взрыв. Вроде все просто. На самом деле это тяжелый и опасный труд.

Взрывной материал самого низкого качества поступал в бумажных мешках, хорошая взрывчатка шла на фронт. Взрывчатка была влажной, спрессовывалась, ее нужно было раздробить на мелкие кусочки, и все это вручную. Взрывники обычными дубинами из крепкой породы дерева дробили ее. Взрывали одновременно по 50–70 скважин и только днем – по технике безопасности оставлять взрывчатку на ночь категорически запрещалось.

Доставляли взрывчатку в оборудованной машине с деревянным кузовом. Эту работу выполнял взрывник Володя Рыбалко: он и охранник, и грузчик, развозил взрывчатку по скважинам, брал дубинку и дробил ее. Молодой, физически развитый парень, всегда в хорошем настроении, любил свое дело.

Умело производили взрывы Николай Чернышев, Сергей Новачук, Алексей Стадник, Алексей Шкирмантов, Петр Ненашев. Петр был прирожденный взрывник, мастер на все руки, его часто приглашали на предприятия города и страны, где нужно было произвести мелкие взрывы. Он до грамма определял, сколько нужно взрывчатки, чтобы взорвать фундамент, не повредив конструкции. Взрывал руду прямо в железнодорожных вагонах и бункерах на фабрике. Организовали горняки свой коллективный сад («Орняк»), он один из первых взял участок. Взял на руднике списанный буровой станок и пробурил в саду три скважины для питьевой воды глубиной 60–70 метров, быстро освоил прививку яблоны, груш лучших сортов и прививал садоводам. Сейчас спрашивают у садоводов: а какого сорта эти чудные яблоки? Отвечают: а это сорт Петра Никифоровича.

Бывали у взрывников и неудачи. Раньше мобильных телефонов не было, и сигналы в зоне охраны взрывники подавали флажками. Начальник взрывного участка А. Пинашин руководил взрывом. Взрывник, которому было поручено произвести взрыв, перепутал сигнал и поджег шнур преждевременно, а Пинашин был на взрываемом блоке. Взрыв произошел, Пинашин взлетел на воздух, но удачно приземлился, отделался испугом и легким повреждением ноги. Иногда в скважинах заряды не взрывались. По положению взрывы нужно было производить с применением детонирующего шнура, но его не поставили на фронт. Шнур заменили обычным проводом и капсулами-детонаторами.

Я работал машинистом экскаватора, и со мной произошел такой случай: оставшийся заряд взорвался под ковшом экскаватора. Заметить взрывчатку я не мог. Взрыв был настолько сильным, что стрелу экскаватора опрокинуло на кузов, меня выбросило из сиденья в кузов. Отделался легким испугом. Помощник находился в кузове экскаватора, производил уборку, составитель был в электропозе, обошлось без жертв. Но шума было много. Приехали прокуратура, КГБ... Надо же такому случиться: через неделю снова взрыв, повредило кузов экскаватора, и самое неприятное – опять в мою смену. На комиссии, которая расследовала произошедшие взрывы, один из членов комиссии предложил отправить меня на фронт. Начальник рудника В. Серебряков говорит: «Нашел чем испугать мальчишку... Да они у меня только и мечтают о фронте. А кто руду грузить будет? Вины в этих взрывах его нет, оставьте мальчишку в покое, и пусть он идет грузить руду».

Мы, экскаваторщики, очень дружно работали с взрывниками, помогали им разгружать взрывматериалы, с большим желанием зажигали взрывные шнуры при мелкой отпалке, правда, иногда обжигали пальцы. А Пинашин после неудачного взрыва ушел на более спокойный участок. Возглавил взрывников Н. Дорман. За время моей работы пришлось видеть много руководителей, но такие, как Н. Дорман, встречались редко. Трудолюбием, добротой он завоевал авторитет в коллективе, взрывники уважали его и выполняли все его указания. Небольшой коллектив взрывников производил огромную работу, он вошел в историю рудника.

Вечная память ушедшим из жизни, огромное спасибо оставшимся в живых за их добросовестный труд...

НИКОЛАЙ КОВАЛЕНКО,
пенсионер рудника

➤ Около тысячи трехсот вагонов обслуживает ежедневно грузовая служба управления ЖДТ ММК