

Профессия



© Андрей Серебряков

# От паровозной тяги до электрической

За производственными достижениями ММК стоит ежедневный труд многих поколений железнодорожников

**В канун профессионального праздника интересно вспомнить историю появления и развития железнодорожного транспорта на комбинате – от танк-паровозов до маневренных и экономичных электровозов.**

Первый паровоз с составом для погрузки железной руды поднялся к верхним горизонтам горы Атач высотой 590 метров в апреле 1930 года. В то время на промплощадке трудились несколько германских

паровозов, перевозивших руду на фабрики, а пустую породу – в отвал, и пара десятков думпкаров фирмы «Магор».

Уже через год был утверждён первый график движения железнодорожной техники. Особое внимание уделяли доменному узлу ЖДТ, куда отправили лучших машинистов паровозов: братьев Фрасовых, А. Е. Зубицкого, П. М. Хлесткого, И. Г. Булахова и А. О. Авдеенко – будущего известного писателя. Первый чугун, выданный первой

доменной печью в феврале 1932, транспортировали машинист паровоза А. М. Кибалов и помощник машиниста И. Е. Миляев.

В ноябре 1932 года приказом директора по строительству и эксплуатации железнодорожного транспорта был выделен в отдельное подразделение, начальником которого стал М. И. Аспис. В состав нового цеха входило пять железнодорожных постов: «Домна», «Коксосортировка», «Холодный пост», «Разливочные машины»

и пост «А» – ремонт ковшей. Железнодорожный парк насчитывал семь танк-паровозов германского производства для обслуживания доменного цеха, один – для коксового и 122 вагона различных конструкций. В штате – 100 человек для погрузки-выгрузки вагонов и 100 – для работы на разливочной машине. Механизация практически отсутствовала, большинство работ производили вручную при помощи нехитрого инвентаря.

В 1932 году в распоряжение гор-

норудного управления поступили 26 промышленных электровозов итальянской фирмы. На ММК «итальянцы» прибыли в контейнерах, на платформах, в разобранном состоянии. Собирали их прямо на промплощадке. После обкатки они сразу приступили к работе.

В 1933 году на промплощадку прибыло солидное пополнение – 17 мощных паровозов и 100 вагонов-хопперов.

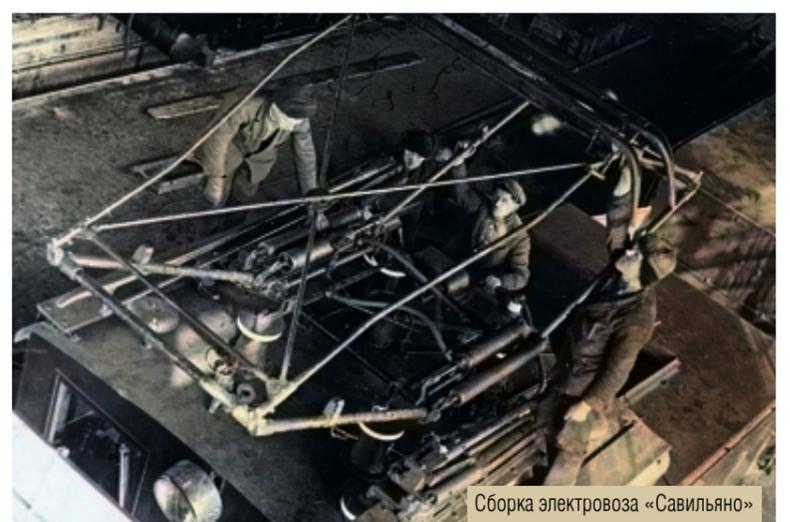
Одновременно с внутризаводским транспортом на промпло-



Ежедневно на территории ММК работает более 85 тепловозов и 75 электровозов



Строительство железнодорожного полотна. 30-е годы



Сборка электровоза «Савильяно»