

Учредитель — открытое акционерное общество «Магнитогорский металлургический комбинат» (455002, Кирова, 93).

И. О. ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
В. Л. РЫБАЧЕНКО.

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

**В. МИНУЛЛИНА,
М. КОТЛУХУЖИН,
Ю. ПОПОВ,
В. РЫБАК.**

ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ

В. РЫБАК.

РЕДАКТОР-СТИЛИСТ

Л. БЕЛОВА.

ВЕРСТКА И ОФОРМЛЕНИЕ —

**И. ЖУРАВЛЕВА,
Т. РУСИНОВА.**



ПРИЕМНАЯ

(отдел рекламы) — 33-47-04.

Зам. гл. редактора — 33-76-04.

Компьютерный центр — 33-40-35.

КОРРЕСПОНДЕНТЫ ОТДЕЛОВ:

промышленности —

33-31-33;

молодежи, культуры —

33-14-42;

спорта, литературы,

газеты в газете «Ветеран» —

33-33-09.

Фотокоры — 33-07-98.

Газета зарегистрирована Региональной инспекцией по защите свободы печати и массовой информации (г. Екатеринбург). Регистрационный № Е-0370.

В течение года выпускается 250 номеров. Газета выходит по вторникам, четвергам и субботам.

Письма и рукописи не рецензируются.

Позиция авторов публикаций может не совпадать с позицией редакции.

За достоверность рекламы, объявлений, программ телевидения редакция ответственности не несет.

Компьютерная верстка и набор выполнены в редакции газеты «Магнитогорский металл».

Отпечатано ЗАО «Магнитогорский дом печати» (455000, г. Магнитогорск, пр. К. Маркса, 69).

Подписано в печать 27.08.99 в 16.00.
Заказ № 3208.
Объем 2 печ. листа.
Печать офсетная.
Тираж 23865.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
455002,
пр. Пушкина, 6.

2

ОТПРАЗДНУЕМ ДЕНЬ ШАХТЕРА...



Анатолий Яковлевич Зимаков, которого вы видите на снимке, родился и вырос рядом с горой Магнитной. Почти все в округе тогда работали на горе-кормилице. Старшие Зимаковы — отец и брат — не стали исключением. И Анатолий, отслужив в армии, без раздумий пошел учиться на машиниста экскаватора. Первого сентября исполнится ровно 30 лет его трудовой деятельности на руднике. Двадцать лет он за рычагами экскаватора, последние десять — бригадиром экскаваторщиков на горе Дальней. — Мне очень повезло, — говорит Анатолий Яковлевич. — Вначале учился профессиональному мастерству у таких вуртов, как А. Савельев и А. Болдырев. Эти машинисты были просто виртуозы, трудяги. Неспроста они награждены знаками отличия «Шахтерская слава». Я до сих пор ставлю молодежи в пример труд ветеранов. А молодые парни у нас нынче трудятся отличные. Анатолий Яковлевич — человек скромный, не любит говорить о своих заслугах. За годы работы он сам стал первоклассным машинистом и, как выяснилось позже, отличным организатором. И почетных грамот за добросовестный труд в его домашнем архиве более чем достаточно. На снимке: А. Зимаков.

...И ПОЙДЕМ В КИНО

В последнее время сложилось мнение, что эпоха кинематографа и киномехаников ушла в прошлое. Современные видео и телевидение уверенно вытесняют кино из нашей жизни. Но, похоже, мы поторопились с подобным мнением. Стоило только образовать во Дворце культуры им. С. Орджоникидзе современный кинозал с большим экраном и комфортными креслами для демонстрации новейших фильмов с современным звуком, и надобность в агитации зрителя отпала. Более того, на вечерние сеансы порой и билетов не достать.

Кстати, и День кино никто не отменял.

А потому всех поздравляем с этим праздником и приглашаем: «Айда в кино!». Скоро в ДК им. С. Орджоникидзе пройдет Неделя российского советского кино.

На снимке: старейший киномеханик города Н. З. Хасанова.

А. АЛЕКСЕЕВ.
Фото автора.



ТРУДОВОЕ СОПЕРНИЧЕСТВО

Лидеры июля

Рассмотрев итоги работы коллективов цехов и производств за июль, комиссия по труду и производственным вопросам признала победителями

среди основных цехов:

по первой группе — коллектив ЦПАШ,

по второй группе — коллектив дробильного цеха;

по третьей группе победителя нет, так как не выполнены условия соревнования;

по четвертой группе — коллектив ЛПЦ № 6;

по пятой группе — коллектив ЛПЦ № 4.

Среди цехов КХП победителем признан коллектив коксового цеха № 2.

Среди вспомогательных цехов:

по первой группе — коллектив ЦПКП,

по второй группе — коллективы ЦВС и КИПиА,

по третьей группе — коллектив локомотивного цеха ЖДТ.

Коллективам-победителям увеличен фонд оплаты труда согласно условиям соревнования.

ММК — В ЭНЦИКЛОПЕДИИ ГОРОДА МАГНИТОГОРСКА

ЛОКОМОТИВНЫЙ ЦЕХ ЖДТ ММК

В декабре 1930 г. в составе управления железнодорожных путей Магнитостроя в числе других была создана паровозная служба. До образования 20.11.1932 железнодорожного хозяйства ММК на заводской площадке работали 6 танк-паровозов германского производства и один паровоз находился в ремонте. В 1933 г. служба получает 17 мощных по тем временам паровозов, позже еще несколько паровозов 9П для внутривозовских перевозок. В том же году принимается в эксплуатацию паровозное депо с механическим отделением для изготовления запчастей.

В 1943 г. на станции Заводская построен для паровозов механизированный экипировочный пункт.

В 1946 г. началась электрификация ЖДТ ММК, в связи с этим в мае этого года начались разработка проекта и строительство тяговой подстанции и контактной сети от аглофабрики и станции Ежовка до доменного цеха. Работы осуществлялись под руководством заместителя директора комбината по транспорту С. Ф. Краценко.

16.10.1946 начался монтаж контактной сети. А уже 15 декабря в контактную сеть с подстанции № 39 было подано напряжение 1650 вольт. Одновременно в том же году осуществлялись реконструкция и капитальный ремонт вывезенных по репарации из Японии и Германии электровозов. Их необходимо было привести в соответствие с принятыми в нашей стране нормами и стандартами.

21.12.1946 со станции Доменная на станцию Аглофабрика отправлены с порожними составами два электровоза. Ими управляли в присутствии машинистов-инструкторов А. И. Квасова и И. В. Ладылина машинисты П. Д. Хлебушкин и А. И. Бакланов. На следующий день со станции Ежовка на бункерную эстакаду доменного цеха были приведены электропоезда с железнодорожным сырьем.

В декабре 1947 г. построена в районе станции Флюсовая тяговая подстанция № 42, смонтирована контактная сеть станций на перегонах Ежовка — РИС — Пересечение — Флюсовая. В январе 1948 г.

начата электрификация станций с перегонами Доменная — Сортировочная, Сортировочная — Входная, Входная — Кольцевая — Западная.

В 1950 г. построена и введена на станции Входная в эксплуатацию тяговая подстанция № 38. В 1951 году электрифицированы железнодорожные станции Угольная с перегонами и перегоны станций Входная — Магнитогорск ЮУЖД. В конце этого же года отправление поездов с продукцией ММК со станции Входная на станцию Магнитогорск стало осуществляться электротягой. В том же году получены три первых электровоза Новочеркасского электровозостроительного завода. В 1952-53 получено еще 9 локомотивов этого предприятия.

В 1954 г. построено новое здание электровозного депо. Приказом директора комбината № 371-К от 04.11.1954 паровозная и электровозная службы объединены в службу тяги железнодорожного цеха ММК. Начальником службы назначен И. Д. Васильев.

В 1955 г. введены должности сменных энергодиспетчеров по контролю за состоянием напряжения в контактных сетях и производством работ на электрифицированных участках. С 01.10.1973 энергодиспетчеры переименованы в начальников смен тяги.

В 1956 г. служба тяги объединяется с вагонной службой в службу подвижного состава.

В мае 1956 г. машинистами М. В. Васильевым и В. В. Герасимовым выполнены пробные поездки тепловозом серии ТЭ-20 на перевозках чугуна и шлака, на подаче и выводе составов в листопрокатных и обжимных цехах.

В 1957 г. прибывают первые тепловозы серии ТЭМ-1.

01.7.1957 введен после реконструкции в эксплуатацию контактно-дизельный электровоз, приспособленный для работы и на путях, где нет контактной сети.

В конце 1958 г. на комбинат начали поступать первые шестиосные электровозы типа EL-1 фирмы VEM (ГДР) и четырехосные EL-2.

1968 — на эстакаде коксохим-производства смонтирована реактивная установка.

В 1961 г. служба подвижного состава переименована в связи с утверждением новой структуры ЖДТ в цех. Получены и введены в эксплуатацию тепловозы ТГМ-3.

В 1968 г. на эстакаде коксохим-производства смонтирована реактивная установка для очистки вагонов от остатков угля. Изготовлены специальные установки типа «Ветерок» для очистки железнодорожных путей от снега: 3 единицы — на двухосных платформах, 8 единиц — на четырехосных.

В 1972 г. реактивная установка смонтирована на станции Гранитной — для очистки вагонов от мусора после выгрузки металлолома.

В августе 1973 г. снят с эксплуатации последний паровоз. Завершен перевод на тепловозную тягу.

5 августа 1977 г. ЖДТ ММК перевезена четырехмиллиардная тонна грузов.

В июне 1979 г. на бункерной эстакаде доменного цеха внедрена и освоена передвижная компрессорная станция на железнодорожном ходу для выгрузки хопперов-окатышевозов.

В 1982 г. переданы другим предприятиям последние тепловозы типа ТГМ-3, они заменены тепловозами типа ТГМ-6.

В 1982-86 идет полная замена устаревших электровозов EL-1 современными, более мощными типа EL-21.

1984 — построен на базе электровоза и введен в эксплуатацию щеточный снегоочиститель.

1991 — завершено строительство крытых пунктов технического обслуживания локомотивов на станциях Рудная, Стальная, Гранитная, Сортировочная, Заводская.

1992 — в электровозном депо построен пункт подготовки электровозов к ремонту.

1993 — построено здание диспетчерской контактной сети.

1997 — оборудован и введен в эксплуатацию пункт экологического контроля для снижения уровня вредных выбросов в атмосферу дизелями тепловозов.

По архивным материалам подготовил **А. МАТВЕЕВ.**

ДЕНЬ ЗА ДНЕМ



ОТДЕЛ КАДРОВ
ОАО «ММК» ПРИГЛАШАЕТ
НА РАБОТУ
МУЖЧИН
С ПРОФЕССИЯМИ

● **ГАЗОРЕЗЧИКА;**

● **МАШИНИСТА КРАНА**
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО
ПРОИЗВОДСТВА;

● **ГРУЗЧИКА.**

ОБРАЩАТЬСЯ: ОТДЕЛ КАДРОВ

ОАО «ММК»

(КИРОВА, 84б, каб. 104).