

ПРОШЛОЕ ЖИВЕТ В НАСТОЯЩЕМ

В далеком ноябре 1932 года молодой коллектив железнодорожников, созданный на базе железнодорожного транспорта стройки, начал делать свои первые шаги по налаживанию перевозок только что построенного металлургического комбината, доставляя на его агрегаты и между цехами руду, известняк, кокс, чугун.

В неимоверно тяжелых условиях предвоенных лет, при полной бытовом неустраиваемости, можно сказать, на голом энтузиазме, при нехватке всего и вся на производстве и в повседневной жизни первые рабочие и специалисты железнодорожного транспорта комбината совершали настоящие трудовые подвиги. Ими было создано мобильное, хорошо технически оснащенное, прекрасно организованное хозяйство, которое в годы войны и в послевоенный период с честью справилось с многократно возросшими перевозками быстро развивающегося в эти годы предприятия.

Е канун 65-летия железнодорожного транспорта комбината всем им, и живым, и безвременно ушедшим, следует выразить нашу признательность и благодарность за все, что было сделано их руками, их умом, талантом.

65-летняя история становления и развития железнодорожного транспорта комбината соткана из тысяч судеб железнодорожников всех поколений. И как из песни нельзя выкинуть ни одного слова, так из истории транспорта ММК невозможно исключить трудовой биографии ни одного человека, проработавшего здесь.

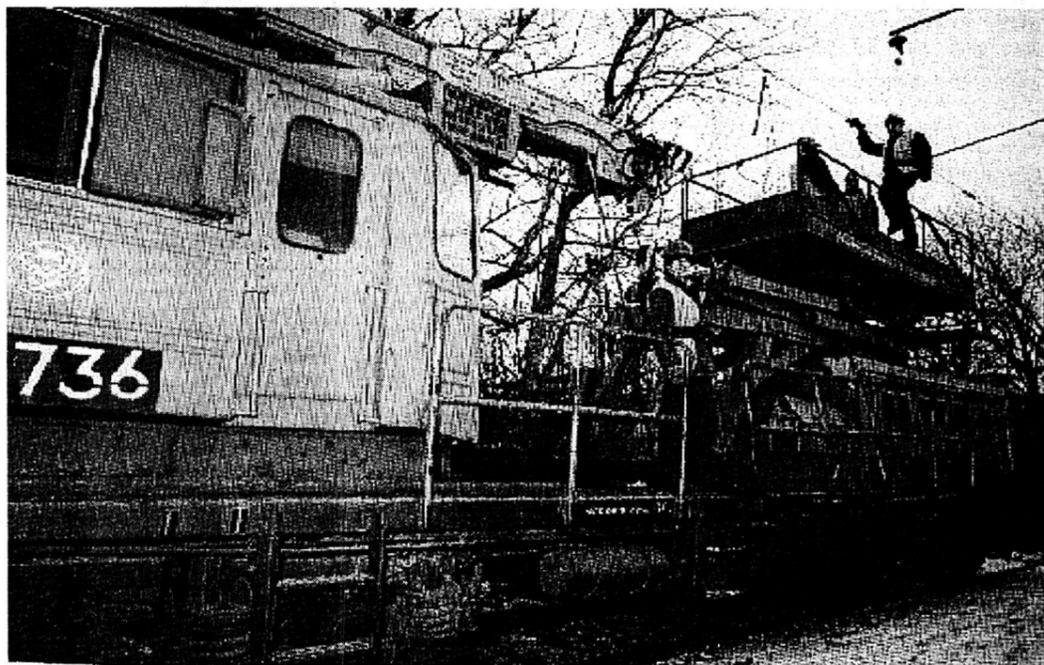
Первое мое знакомство с железнодорожным транспортом состоялось в августе 1954-го. 43 года назад, приехав сюда после окончания Ленинградского техникума промышленного транспорта за комсомольской романтикой Магнитки, я нашел здесь нечто значительно более важное: настоящих людей, профессионалов своего дела, которые помогли мне обрести свое место в общей работе. Именно тогда, проработав до призыва в армию всего полтора месяца дежурным по станции Аглофабрика, я понял, что профессия, выбранная мною в силу некоторых обстоятельств случайно, может стать делом моей жизни. Видимо, поэтому и вернулся я в этот коллектив в августе 1957 года после службы в армии.

За 43 года работы на транспорте в разных должностях многие замечательные люди доблестно повлияли на мою трудовую биографию. Пожалуй, особое воздействие оказали на меня бывшие руководители: начальник второго железнодорожного района Николай Яковлевич Халезин, начальник управления ж. д. транспорта Семен Иванович Каверзин и зам. директора комбината по транспорту Михаил Александрович Марфин. К сожалению, никого из них уже нет в живых, но их личное обаяние, как некая аура, продолжает жить и помогает, наверное, не только мне, но и многим другим людям.

Особенно интересна личность Н. Я. Халезина. Еще до войны деревенский мальчишка пришел на транспорт учеником сцепщика, имея в багаже только начальное образование. Но была у него неуемная жажда новых знаний, большое трудолюбие и творческая жилка. В короткий срок без отрыва от производства он закончил школу мастеров и постепенно вырос в прекрасного командира производства.

Любое новое сложное дело Николай Яковлевич начинал с тщательного обдумывания и проигрывания в голове различных вариантов организации перевозок. Затем переходил к расчетам и графикам, которыми и подкреплял свои доводы. По существу это был инженер-самородок. Он был требовательным, но справедливым руководителем, у которого слово никогда не расходилось с делом. Авторитет у подчиненных он имел непререкаемый.

Первые именно Халезин побудил меня к творчеству, поставив однажды передо мной вполне конкретную задачу: найти способ закрепления составов, оставляемых перед только что введенным в эк-



сплуатацию новым роторным вагонопрокидывателем для последующей работы с ним электровазотолкателя дистанционного управления. Тогда и был предложен ручной тормозной башмак с приваренным к головке башмака с одной стороны грузом-противовесом, который автоматически убирал башмак с рельсов на землю после начала осаживания состава толкателем. Казавшаяся неразрешимой задача была успешно решена. Пользуются этим башмаком на том роторном вагонопрокидывателе до сих пор. Халезин прекрасно знал свое дело и работу своих подчиненных, мог в любое время заменить на рабочем месте дежурного по станции, маневрового диспетчера, другого специалиста, но делал это в редких случаях, доверял людям и воспитывал у них чувство ответственности за выполняемую работу. Порой у меня даже складывалось впечатление, что работу технологов коксохимпроизводства он знает досконально, поэтому свободно ориентируется в вопросах взаимодействия железнодорожного транспорта и технологических цехов.

Вспоминается мое первое знакомство с ним в 1957 году в период моей работы дежурным по станции Гранитная. После одной из ночных смен при докладе итогов начальнику района Н. Я. Халезину по телефону я забыл доложить о том, что в эмальце при подаче вагонов сошел с рельсов крытый вагон МПС, что помех работе это не создало и виноваты в этом работники цеха. Каково же было мое удивление когда меня, только что улегшегося спать, разбудили и сказали, что меня срочно требует к себе начальник района. Придя к нему на ст. Угольная, я и встретился с ним впервые. Это был незабываемый урок требовательности, утвердивший меня в том, что в нашей работе мелочей не бывает. Этот разговор был очень дружелюбным, но мне хорошо запомнился.

В 60-е годы комбинат бурно развивался, строились новые коксовые батареи, новая аглофабрика, доменные и мартеновские печи. Вместе с основным производством с некоторым отставанием от него развивался железнодорожный транспорт. Полным ходом шла реконструкция станций, они оснащались современными техническими средствами автоматики, телемеханики и связи, продолжалась электрификация заводских магистралей, начатая еще в 1946 году при первом заместителе директора по транспорту Сергее Филипповиче Кращенко. Тогда впервые в отрасли на участке от аглофабрики до бункерной эстакады доменного цеха составы с сырьем повезли электровазозы.

Жизнь подтвердила правильность выбранного в те годы пути. Сегодня более 60% всех железнодорожных перевозок на комбинате выполняется электротягой, и перевозка каждой тонны груза обходится в два раза дешевле, чем при перевозке тепловозами. Протяженность контактной сети на комбинате составляет сейчас более

440 км (около 65% от общей длины ж. д. путей завода).

Много внимания уделялось в те годы укреплению и развитию партнерских отношений комбината с Южно-Уральской железной дорогой. Полным ходом строились мощные, высокопроизводительные транспортно-складские комплексы для переработки вагонопотоков с коксующимися углями и рудным сырьем. В составе комплексов строились гаражи для размораживания в зимнее время сыпучего сырья, железнодорожные станции для переработки вагонопотоков.

Решающая роль в планомерном и бурном развитии ЖДТ принадлежит Семену Ивановичу Каверзину, возглавлявшему в те годы заводской транспорт. Он не только занимался развитием транспортной техники и технологии, но и уделял особое внимание формированию цивилизованных отношений между комбинатом и Южно-Уральской железной дорогой, переводу этих отношений в плоскость взаимодействия по единому технологическому процессу. К слову сказать, Семен Иванович был одним из основных разработчиков контактного графика перевозок еще в военные годы и в последующие, работая начальником службы движения и начальником транспорта, не ослабляя внимания к соблюдению графика перевозок. Семен Иванович отличался высокой эрудицией и культурой общения. По своим деловым и человеческим качествам он чем-то напоминал мне бывшего заместителя директора комбината по транспорту Георгия Александровича Пименова, с которым по долгу службы приходилось встречаться в различных производственных ситуациях.

Первое знакомство помню наиболее отчетливо. Как зам. начальника станции Западная я вместе с дорожным мастером делал технический комиссионный осмотр стрелочных переводов и путей в станционном парке. Откуда ни возьмись проявился энергичный пожилой мужчина среднего роста в черной меховой шапке и черном пальто с вызывающим доверие симпатичным лицом. Назвав себя, попросил нас представиться, затем без перехода спросил меня: «Вот вы, молодой человек, сказали, что являетесь зам. начальника станции, не можете ли Вы, как специалист, дать определение, а что же такое железнодорожная станция?»

У меня еще и сейчас начинают гореть уши от стыда за то определение, которое я дал ж. д. станции тогда. Но Георгий Александрович не стал читать мне нотаций, а просто ответил за меня, как это записано в Правилах технической эксплуатации ЖДТ. Мне тогда было всего 25 лет, и урок, кажется, пошел впрок. Если первый заместитель директора по транспорту не был даже железнодорожником по профессии, то Г. А. Пименов был кадровым железнодорожником, приехавшим к нам в годы войны из Енакиево, где он работал еще до войны начальником ЖДТ на металлургическом заводе.

В годы его работы на комбинате, благодаря его настойчивым усилиям, железнодорожный транспорт занял ведущее, подбодящее ему место среди цехов и производств. Значительно повысилось качество работы железнодорожников, что не могло не влиять на итоги работы комбината. В техническом плане продолжалась реконструкция железнодорожного хозяйства, его ремонтной базы, развивалась электротяга, началась замена паровой тяги на тепловозную. Этот процесс был окончательно завершён при заместителе директора комбината по транспорту Михаиле Александровиче Марфине, оказавшем решающее влияние на повышение уровня технической оснащенности железнодорожного транспорта и на рост престижа железнодорожников Магнитки далеко за ее пределами. В семидесятые и восьмидесятые годы этот выдающийся специалист, как никто другой понимавший насущные нужды железнодорожников, вел планомерное техническое перевооружение транспорта, определял расстановку специалистов на ключевые участки работы, строил цивилизованные взаимоотношения с ЮУЖД, с транспортным управлением Министерства черной металлургии, с МПС и с железнодорожниками родственных предприятий.

Именно в эти годы были осуществлены перевод верхнего строения путей на рельсы тяжелого типа Р65 с железобетонными шпалами, полная замена паровой тяги на тепловозную, по контракту из бывшей ГДР получены новейшие промышленные электровазозы, внедрены индустриальные методы ремонта путей, выполнена реконструкция тепловозного депо, созданы два поколения высокопроизводительных снегоочистительных машин, цех оснащен машинами нового типа для ремонта путей, радикально обновлены все виды железнодорожной связи, что позволило перейти на работу сокращенным составом локомотивно-составительских бригад.

Марфин воспитан очень сильный коллектив руководящих работников транспорта, как на уровне начальников цехов и их заместителей, так и на уровне начальников отделов и других специалистов транспорта. Многие из них сегодня успешно работают на самых ответственных и горячих участках. Среди них начальник цеха пути Дмитрий Михайлович Сызко, главный инженер транспорта Василий Семенович Никитенко, начальник вагонного цеха Виктор Тимофеевич Банников, заместители начальника локомотивного цеха Иван Антонович Попырко и Геннадий Сергеевич Безруков, начальник локомотивного цеха Дамир Шарипович Шингарев и многие другие...

А. КОСТИН,
начальник производственно-технического отдела управления ЖДТ ОАО «ММК».
(Окончание следует).

С планом августа справились

Коллектив метизно-металлургического завода успешно справился с плановым заданием августа по производству и сдаче продукции. При плане отгрузки в 6 тысяч тонн потребителям отгружено 6076 тонн товарной продукции.

При этом коллектив провального производства при плане 3820 тонн изготовил 3997 тонн продукции, что равно 104,7 процента. Коллектив сеточного производства при плане 200 тысяч квадратных метров сетки произвел 205,8 тысячи — 103 процента выполнения плана.

Коллектив крепежного производства выполнил план на 86,6 процента, выпустив 1454,2 тонны продукции вместо намеченных 1680. Причина одна: весь месяц простоял участок по выпуску двухвитковой шайбы — не был обеспечен металлом.

Задачи на сентябрь по валовому производству прежние: обеспечить подкатом, сырьем и материалами производство 6000 тонн метизной продукции. Первые три дня месяца прошли не очень удачно, поскольку основной поставщик подката — Магнитогорский металлургический комбинат — не поставил необходимого металла. Сейчас положение несколько улучшилось: комбинат принял заказ метизников на 2360 тонн подката, и прокатчики стан «250» № 2 начали его выпуск. Всего в сентябре планируется получить от поставщиков 8000 тонн подката.

Разорвать порочный круг взаимозачетов

В общем объеме реализации товарной продукции денежные расчеты составляют всего 15 процентов, остальную продукцию потребители приобретают по взаимозачетам, в основном в обмен на сырье.

За июль на расчетный счет метизно-металлургического завода поступило 4,5 млрд рублей живых денег — главный образцов за биметаллическую продукцию, в производстве которой МММЗ пока остается монополистом. Это очень небольшая сумма. Если пустить эти средства на зарплату, то вскоре завод просто остановится. Чтобы выстоять в конкурентной борьбе с предприятиями, необходимо покупать сырье для производства биметалла. А, к примеру, катодную медь для изготовления биметаллических изделий можно приобрести только за наличные.

Другая перспективная схема сотрудничества с поставщиками сырья — денежно-вексельная, при которой не менее 40 процентов от общего объема поставок должно быть оплачено деньгами. По такой схеме Торговый дом МММЗ работает с заводом МЕЧЕЛ. Он предоставляет дефицитные марки стали для производства крепежных изделий, которые также приносят заводу денежную массу.

Чтобы разорвать порочный круг взаимозачетов, управление и Торговый дом ОАО «МММЗ» стараются выйти на выпуск дефицитной продукции, которая будет пользоваться повышенным спросом. Отвлекая финансы на оборотные средства, завод пока не в состоянии полностью погасить задолженность по зарплате, и 300 тысяч аванса — вынужденная мера.

По страницам газеты «Метизник»