

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

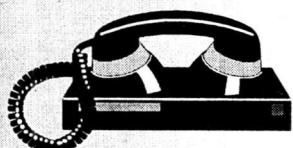
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
В. В. РЫБАК.
РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. МИНУЛЛИНА,
М. КОТЛУХУЖИН,
Ю. ПОПОВ,
В. РЫБАЧЕНКО.

ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
В. КАГАНИС.

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.
Фотокорр. – **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 10.03.99 в 16.00.

Заказ № 887.

Объем 2 печ. листа.

Печать офсетная.

Тираж 21765.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
455002,
пр. Пушкина, 6.

2

КОНФЕРЕНЦИИ В ПРИЗЕРАХ – ДЕВУШКИ

На состоявшейся недавно конференции молодых специалистов центра АСУ ОАО «ММК» на суд комиссии было вынесено семнадцать докладов.

Что интересно, четыре работы, признанные лучшими, были подготовлены представительницами прекрасного пола. Разумеется, праздник 8 марта был ни при чем: участникам научно-технического

соревнования помогли интеллект, упорство и вера в победу.

Комиссия специалистов центра АСУ рекомендовала кандидатуру инженера-программиста Натальи Фомичевой на звание «Лучший молодой инженер ОАО «ММК». Наталья раскрыла одну из актуальных на сегодня тем – обеспечение долговременной и оперативной информацией персонала разных уровней ММК на базе передовых технологий. Первое место присвоено опе-

ратору Марине Баштовой, дожившей о модели управления доменным процессом. Второе и третье места присуждены оператору Юлии Ильиной и инженеру-программисту Лидии Красновой.

Остается сказать, что разработки призеров конференции уже внедрены в производство и явились ощутимым вкладом в развитие автоматизированных систем управления на ММК.

Соб. инф.

ГОРОД

Два года любители парных процедур ждали завершения реконструкции бани, расположенной в районе пересечения улиц Советская и Комсомольская.

В минувшую пятницу она была торжественно открыта. Гостей встречал Царь-Нептун с русалочками. Он-то и показал присутствующим, какое чудо сотворили строители управления «Монтажник». Теперь в бане прекрасные душевые, парная, бассейны, кабинеты для массажа, парикмахерские, буфет. Все сделано добротно и со вкусом.

В конце торжественного открытия и сам Нептун не удержался – испытал на себе силу парка с веничком и охолонулся в кристально чистой водичке бассейна:

– Ай да парок! – только и восклицал водный владыка.

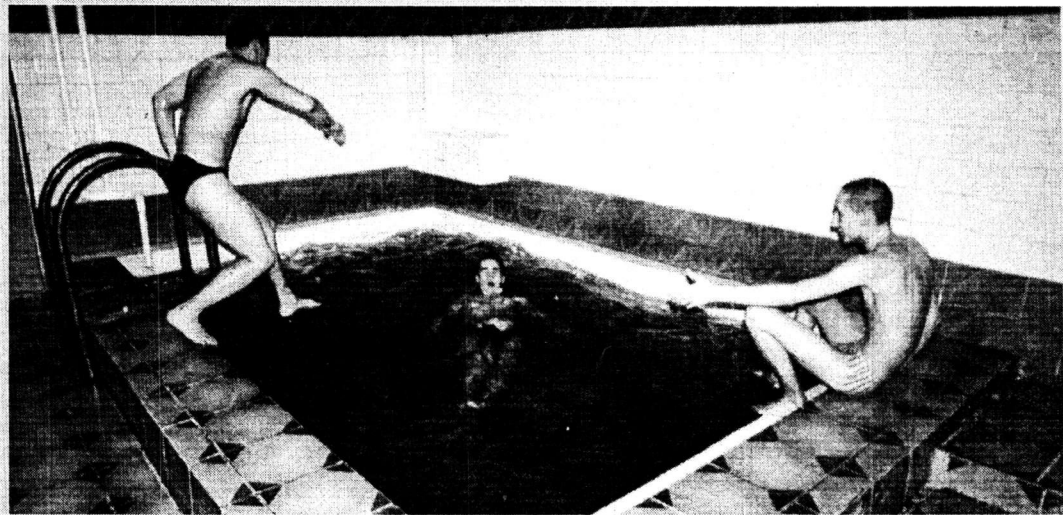
Руководство города преподнесло в этот день еще один подарок – для наших уважаемых пенсионеров. Со дня открытия в течение недели они получили возможность попариться в обновленной баньке бесплатно.

Ю. КИРИЛЛОВ.

На снимках: в обновленной бане.

Фото автора.

АЙ ДА ПАРОК!



ММК – В ЭНЦИКЛОПЕДИИ ГОРОДА МАГНИТОГОРСКА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

10 июля 1929 г. прибыл первый паровоз ОД-1801 для работы на Магнитострое. Управлял им машинист Семенов.

15 февраля 1930 г. приказом начальника Магнитостроя №103 организован транспортный отдел. Приказом №105 от 6 марта того же года утвержден штат транспортного отдела. 28 апреля 1930 года начальником транспортного отдела назначен Г.Г. Айрапетянц. 12 октября 1930 г. приказом по Магнитострою вводится круглосуточная погрузка-выгрузка вагонов парка Наркомата путей сообщения.

Приказом №761 от 17 ноября 1930 г. ликвидируется дорожно-строительный отдел и создается «Транстрой». Начальником транспорта назначают В.П. Борисова.

Вводимые в эксплуатацию в начале 1932 года первые коксовые батареи и доменные печи металлургического комбината обслуживали железнодорожники Магнитостроя, поскольку трест с одноименным названием еще не был выделен в самостоятельную организацию. Первый чугун, выданный первой доменной печью 1 февраля 1932 г., транспортировали машинист паровоза А.М. Кибалов, помощник машиниста И.Е. Милев и составитель Казаков. На доменный узел ЖДТ были направлены лучшие железнодорожники: машинисты паровозов А.О. Авдеенко (ныне известный писатель), братья Степан и Семен Фрасовы, А.Е. Зубицкий, П.М.

Хлесткин, И.Г. Булахов и другие. 21 декабря 1931 г. утвержден первый график движения поездов.

20 ноября 1932 г. железнодорожное хозяйство выделено в единый эксплуатационный узел – образован внутризаводской транспорт, начальником которого назначен М.И. Аспис.

3 января 1933 г. начальником ЖДТ назначается Л. Л. Метельский, ранее работавший начальником Троицкого отделения Пермской железной дороги.

В 1933 г. в дополнение к семи работающим танк-паровозам ЖДТ получил еще 17 мощных паровозов, большое количество четырехосных вагонов, в том числе сто 70-тонных хопперов. В том же году построено паровозное депо с механическим отделением. В 1936 г. сдано в эксплуатацию вагонное депо. В 1943 г. вступает в строй стрелочная мастерская.

В сороковых годах начинается электрификация внутризаводского железнодорожного пути, ведется интенсивная замена паровой тяги на электрическую. В 1957 г. промышленные электровагоны оборудуют автономными источниками питания: дизель-генераторная установка на электровагоны и тяговая аккумуляторная установка на прицепной железнодорожной платформе. Разработкой и внедрением новшеств занимались начальник локомотивного цеха И.Д. Васильев, заместитель начальника цеха А.Ф. Плетеневский, старший мастер электродепо А.П. Кротов и весь коллектив электродепо.

В 1961 г. началось регулярное

поступление тепловозов для полной замены паровозной тяги. 2 августа 1973 г. торжественно снят с эксплуатации и поставлен в качестве памятника на пьедестал последний паровоз.

В 1980 г. начато внедрение АСУ ЖДТ с информационным обеспечением подхода грузов. 1 марта 1981 г. со станции Магнитогорск на станцию Угольная пошли первые поезда без сопровождающих документов.

В 1990 г. вступил в строй информационно-вычислительный центр ЖДТ, где действуют современные вычислительные машины, создана компьютерная сеть, охватывающая все подразделения ЖДТ. В период с 1989 по 1996 годы железнодорожный транспорт ММК в комплексе с кислородно-конвертерным цехом и станом «2000» горячей прокатки получил следующее развитие: проложено 52 километра новых железнодорожных путей, в том числе 40 км электрified и цифровых; уложено 189 стрелочных переводов, 170 из них включены в электрическую централизацию; построены и введены станции Конвертерная, Скрапная, Отвальная, Топливная, Доломитовая с современными постами электрической централизации. Реконструированы станции Гранитная, Кольцевая, Заводская, Входная, Западная, Новая, Сортировочная, Ежовка. Приобретено 1700 новых вагонов и 18 локомотивов.

Подготовила по материалам архива ЖДТ А. МАТВЕЕВА.

НОВОЕ
на предприятиях
страны и мира

«Сопоставление расхода топлива в доменной печи и процессе жидкофазного восстановления ромелта»

«Сталь». - 1998 г. - № 12-с. 7-12.

Являясь универсальным технологическим комплексом, доменная печь может выполнять наряду с металлургической функцией (выплавка металла, шлака) энергетическую (газификация топлива) и санитарно-экологическую. Последняя из них настолько успешно может выполняться процессом жидкофазного восстановления, что повышение эффективности всего металлургического комплекса определяет органическое включение процесса в состав комплекса. Это особенно актуально для предприятий, накопивших и накапливающих большое количество железосодержащих отходов.

«Агломерация шихт с высоким содержанием шламов на фабриках Украины»

«Новости черной металлургии в России и за рубежом». - 1998 г. - № 11-12-с. 16.

В статье представлены результаты исследований и опробований в лабораторных и промышленных условиях использования при агломерации металлургических шламов, показатели агломерации при их использовании, предельно допустимые удельные расходы шламов, схемы их транспортировки и подачи в технологический поток.

«Опыт эксплуатации гуммированного оборудования в прокатных цехах»

«Сталь». - 1998 г. - № 12-с. 32-34.

На АО «Испат-Кармет» разработана технология гуммирования резиновой смесью 51-1632 ванн агрегатов электролитического лужения с збонитовым подслоем на клею 2572. За период эксплуатации ванны показали удовлетворительные результаты. Проведены испытания подобной технологии для крепления резины к металлическим роликам (по новой технологии прочность связи при отрыве в 3-4 раза больше по сравнению с креплением без подслоя). Отработана технология изготовления теплоустойчивых роликов диаметром 800 мм АЭЛ из резиновых смесей на основе силоксанового каучука, позволяющая отказаться от поставок гуммированных роликов.

«Повышение стойкости опорных валков стана холодной прокатки методом поверхностного деформационного упрочнения»

«Новости черной металлургии». «Бюллетень НТЭИ». - 1998 г. - выпуск 11-12-с. 55-58.

На стане «1700» холодной прокатки ОАО «Северсталь» разработана технология поверхностного деформационного упрочнения опорных валков методом их обкатки в силовом контакте с рабочими валками: после каждой перекалки 15-20 мин. с максимальной скоростью вращения обеспечивали усилие прижатия валков, на 15-20 процентов превышающее рабочее усилие при прокатке. В результате доля перекалки по выкрашиванию для неупрочненных валков составила 71 процент, для упрочненных – около 42 процентов. На упрочненных валках уменьшился съем при перекалке. Улучшилось качество поверхности готового проката, в частности исчез дефект «продольные полосы».

Подготовлено сотрудниками бюро научно-технической информации.

ДЕНЬ ЗА ДНЕМ