



В 1973 году с эксплуатации был снят последний паровоз



Первая паровозная бригада. 1929 г.



Малая механизация в деле



В кабине электровоза «Савильяно». 30-е годы



В кабине электровоза «Савильяно». 2019 г.

щадке была создана служба пути, которая отвечала за «поддержание и развитие железнодорожного хозяйства». Первоначально путейцы «поддерживали и развивали» строящиеся линии при помощи ручного инструмента, из техники в наличии имелись только одно- и двухрельсовые тележки. Первые мотодрезины появились лишь в 1934 году. В последующие десятилетия служба пути значительно продвинулась вперёд в плане внедрения высокопроизводительных машин и механизмов. Для подготовки полотна под железнодорожные пути и планировки шлаковых откосов стали применять пневматический скрепер и путепередвигатель. В конце 60-х годов начинается ввод в эксплуатацию снегоуборочных машин и автоматических систем очистки стрелок от снега. Когда

прежние методы снегоборьбы устарели, к этому делу привлекли электровозы, полученные в послевоенное время из Германии по контрибуции. В производственно-конструкторском отделе комбината разработали проект, а специалисты управления ЖДТ своими силами воплотили его в жизнь. В результате ММК получил уникальную снегоуборочную технику.

Внедрение звеноборочной базы и путеремонтных машин в несколько раз увеличило объём капитальных ремонтов путей. В 80-х годах на комбинате был разработан путеукладочный агрегат, позволявший вести демонтаж и укладку путей без разборки контактных сетей.

В 1934 году в системе ЖДТ ММК был организован цех подвижного состава. К этому времени завод-

ской парк насчитывал уже более 1100 единиц техники, причём, значительную часть составляли маленькие двухосные вагоны с винтовой стяжкой без тормозов. Четырёхосные считались большой редкостью. В том же году был построен небольшой ремонтный пункт для восстановления «больных» вагонов. Располагался он в районе копрового цеха № 2. В 1936 году сдали в эксплуатацию вагонное депо и началось оборудование подвижного состава автотормозами системы Матросова. До этого применяли так называемое ручное торможение – ненадёжное и неэффективное.

В 40-х годах начинается электрификация внутривозвратной железнодорожной сети ММК: на смену паровозам пришли тепловозы и электровозы.

В августе 1973 года торжественно снят с эксплуатации и поставлен на пьедестал последний паровоз

После войны цех ЖДТ пережил ряд крупных технических мероприятий. Начали действовать вагоноопрокидыватели, погрузочно-разгрузочные краны, был разработан и внедрён контактный график – суточный план перевозок, увязанный с технологическим процессом работы цехов ММК.

До 1988 года тепловозное хозяйство ММК насчитывало 126 единиц техники. Позволить себе подобный размах могли далеко не все предприятия страны. В то время считалось, что комбинат имеет «внекатегорийный» железнодорожный парк.

Деятельность железнодорожников напрямую связана с развитием производства на ММК. А поскольку в последние годы комбинат переживает и глобальную реконструкцию старых технологических линий, и активное внедрение новых – растёт протяжённость железнодорожных линий и количество грузоперевозок.

С пуском толстолистового стана «5000» и стана «2000» холодной прокатки построены новые железнодорожные пути и станция «Прокатная». В 2017 году закончились работы по строительству парка путей для АНГЦ-3, а с пуском аглофабрики № 5 построена новая железнодорожная станция с новым путевым развитием. Так что история одного из старейших подразделений ММК продолжается.

✍ Елена Брызгалина



Первый паровоз на горе «Магнитной»



Паровоз серии «Ижица». 1960-е годы



Танк-паровоз рядом с экскаватором



Электровозы, переделанные под снегоуборочную технику. 1970-е годы