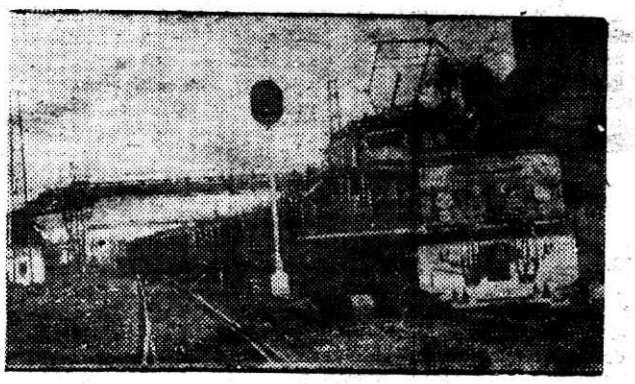

„МЫ ЖДАЛИ СЧАСТЛИВЫЙ ЧАС“

Мне вспоминаются дни учебы на первых курсах по подготовке машинистов электровозов. Были они организованы в тот момент, когда только-только начинались работы по электрификации железнодорожного транспорта. Группу в количестве 31 человека возглавили начальник электровозной тяги Д. А. Ненадкевич и заместитель директора комбината С. Ф. Кращенко. Поначалу новая для нас наука казалась непостижимой. Нам читали лекции, мы их добросовестно записывали, но мало кто понимал, что к чему. А разобраться самостоятельно тоже не представлялось никакой возможности: не было нужной литературы, чертежей. Были, правда, кое-какие детали с электровоза (наглядность), но мы даже не знали, как они называются. Но, как говорится, духом не падали. С ночной смены, не отдыхая, шли на занятия, которые никогда не пропускали, несмотря на усталость и занятость.

Прошло шесть месяцев. Мы уже не чувствовали себя новичками в электротехнике, неплохо представляли, что такое электрическая тяга, ее выгоды. Правда, некоторые были все же не уверены в том, что электровозы оправдают свое назначение, и бросили курсы. Мы же продолжали изучать этот вид тяги, более того, могли своими силами восстанавливать вышедшие из строя электровозы. Вот тут-то на практике усвоение электротехники пошло успешнее.

Мы с нетерпением ждали счастливый час — распределения по электровозам. И он пришел. Те, кто не дрогнул, упорно осваивал новую технику, были вознаграждены: электровоз № 1 получили Хлебушкин, Бакланов, Стяжкин, электровоз № 2 — я и мои напарники Д. И. Червяков, Филев, Подкозин, Решетников, Бабушкин, электровоз № 3 — Степикин, Васильев, Галуско, четвертый и пятый—Даниленко, Мальков, В. И. Червяков, Комаров, Малыкин.

Потекли дни напряженного труда по дальнейшему освоению электровозной тяги. И вот мы уже были готовы выполнить любую поставленную перед нами задачу. И опять с нетерпением ждали счастливый час — кому доверят первому взяться за ручку контроллера электровоза, совершить первый пуск электровоза на нашем комбинате.

Сделать это посчастливилось мне. На электровозе № 2, где я был старшим машинистом. Хорошо запомнил этот день— 17 декабря 1946 года. На пуск первого электровоза прибыли Носов, Кращенко, Ненадкевич, Хусид, Шейдин, Смуров, Баранов. Были еще люди, но не могу всех вспомнить: кабина моего электровоза была забита так, что негде было и повернуться.

Первое, что навсегда осталось в памяти, — момент пуска, когда рука перевела в действие контроллер. Это было самое что ни на есть счастливое для меня время. Доехали мы до 39-й подстанции, возвратились на станцию Доменная, взяли рудный поезд. Электровоз плавно повез руду на станцию Бункерная. Сырье для доменного цеха было доставлено электровозной тягой.

За двадцать пять лет большие изменения произошли на железнодорожном транспорте комбината. Неузнаваемым он стал. И в той большой работе по реконструкции ЖДТ есть доля моих товарищей по труду, с которыми я вместе трудился не один десяток лет и тружусь ныне. И все мы желаем родному нашему коллективу еще более надежной сделать работу транспорта для выполнения важных заданий пятилетки.

А. КОРОЛЬ,
дежурный машинист.

ВЫПОЛНЯЯ ПРОГРАММУ-МАКСИМУМ

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

ми аплодисментами встретила рапорт о том, что пробный электропоезд прибыл в доменный цех, а 26 декабря машинисты электровозов № 1 и № 2 Д. И. Червяков и Бакланов открыли регулярное движение электровозов между аглофабрикой и доменным цехом.

С пуском первой очереди электросети прекратились простои доменных печей по вине железнодорожного транспорта. Были ликвидированы таким образом спады производства чугуна в зимние месяцы.

В Постановлении Министерства черной металлургии по годовому отчету комбината за 1947 год отмечено: «В 1947 году комбинатом была осуществлена электрификация перевозок руды и агломерата, что обеспечило постоянство снабжения и необходимые запасы для нормального хода доменных печей... К концу года, в связи с улучшением обслуживания доменного цеха железнодорожным транспортом, процент выполнения графика выпуска чугуна поднялся до 96».

За счет увеличения скорости движения и веса поездов электрическая тяга позволила повысить эффективность основных перегонов на 30 процентов. За счет сокращения тяговых единиц, количества обслуживающего персонала на электровозах по сравнению с паровозами, экономии расхода топлива себестоимость грузоперевозок снизилась на 19,3 процента. Внедрение электросети улучшило условия труда локомотивных бригад и повысило уровень их технической культуры.

Первый в СССР опыт электрификации железнодорожного транспорта на металлургических заводах доказал ее большую эффективность, создал резервы для наращивания производства.

За первое десятилетие было электрифицировано 50 км железнодорожных путей, и вся поездная и маневровая работа на электрифицированных станциях выполнялась 20 электровозами.

Однако быстрые темпы роста производства стали, чугуна и проката за счет прогрессивной технологии, интенсификации металлургических процессов, комплексной механизации и автоматизации процессов поставили перед железнодорожниками новую задачу — изыскать пути и средства, позволяющие улучшить работу локомотивов, занятых на обслуживании мартеновского и прокатного производств. На долю этих локомотивов приходилось 40 процентов общего объема внутризаводского грузооборота. Для расширения сферы применения электросети на всех участках необходимо было решить ряд принципиально новых технических задач, главной из которых — заезд в цехи, на объекты погрузки-выгрузки и другие участки, где сооружение контактной сети или других устройств токосъема по условиям работы было невозможно. Такие участки обслуживались паровозами, составляющими 77 процентов рабочего парка. И снова творческий поиск, который завершился в 1957 году созданием опытных образцов контактно-дизельных электровозов на базе промышленного электровоза IV КП-I, впоследствии нашедших широкое распространение как в СССР, так и за рубежом. В решении этой проблемы активное участие принимали Плетенецкий, Васильев, Буларов, аккумуляторщик Данилов, машинисты электровозов Копытов, Шахватов, Глуховцев и др. При средней стоимости переоборудования (7 тысяч рублей) каждый контактно-дизельный электровоз дает около 20 тысяч рублей годовой экономии по эксплуатационным расходам (при замене паровоза), и все затраты по переоборудованию окупаются за пять-шесть месяцев.

Первый в СССР контактно-дизельный электровоз № 25 в 1957 году начал обслуживать комплекс листопрокатных цехов №№ 1, 2, 3, заменив 2 паровоза.

За 14 лет эксплуатации первенец контактно-дизельной электросети обеспечил рост производства комплекса листопрокатных цехов.

В августе 1963 года впервые в мировой практике металлургического производства шихтовый двор и рабочие площадки первого мартеновского цеха стали обслуживаться электрической тягой с напряжением 1500 вольт контактной сети. Но прежде чем это произошло, коллективу пришлось решить ряд принципиально новых технических задач. Во-первых, конструктивное исполнение контактной сети в крытых помещениях с восьмистенными габаритами, крепление опор на бетонных эстакадах и галереях, выбор рабочего напряжения контактной сети, устройств энергоснабжения.

Творческие поиски в решении технических задач привели к тому, что в августе 1965 года шихтовые дворы мартеновских цехов №№ 2, 3 были переведены на обслуживание контактно-дизельными электровозами, специально оборудованными на рабочее напряжение 245 вольт. Только внедрение системы энергоснабжения контактной сети напряжением 245 вольт позволило ежегодно экономить около 2 млн. киловатт-часов электроэнергии.

...За двадцать пять лет сделано много. Предстоит еще больше сделать. В течение 1972—1973 гг. мы надеемся полностью электрифицировать комбинатский транспорт. Это задача № 1. Это будет завершение программы-максимум.

Н. ДАВЫДОВ,
начальник локомотивной службы ЖДТ комбината.

В НАЧАЛЕ ПУТИ

Событие огромной важности отмечаем мы сегодня — четверть века прошло с начала работ по электрификации железнодорожного транспорта комбината. И как тут не радоваться, как не вспомнить, не рассказать о том, что осталось в памяти.

Шел декабрь 1946 года. В это время был закончен монтаж контактной сети на участках ст. Шихта—Дробилка, Бункерная—Дробилка, Бункерная, Аглофабрика, Ежовка, РИС, т. е. начался пуск электровозной тяги. Как раз в этот период доменный цех работал на пониженном дутье — не хватало рудного сырья, и все надеялись, что с приходом на линию электровозов произойдет чудо: доменщики получат необходимое количество сырья. Но ожидаемых чудес не произошло. Электровозы выходили из строя, перебои в доставке сырья устранены не были. Происходило так главным образом потому, что горели тяговые двигатели на электровозах. При анализе выяснилось, что причинами поломок электродвигателей являются завышенное напряжение в контактной сети и — самое главное — несоответствие щеток характеристике тяговых двигателей. Нужно было что-либо предпринять. Начальник электровозной тяги Д. А. Ненадкевич, получив разрешение от директора комбината Носова, берет со складов отдела технического оборудования подходящие блоки из запаса щеток для двигателей прокатного производства. Из этих-то блоков и были изготовлены нужные нам щетки.

Работа по изготовлению щеток и пуску электровозов далась нам нелегко. Ремонтная база была очень слабой в техническом отношении: две смотровые канавы, четыре ручных домкрата да небольшая инструментальная — вот, пожалуй, и все. Но запомнилось не это, а то, с каким энтузиазмом, с какой ответственностью работали люди. Бывало по двое суток не уходили ремонтники домой, отдыхали в цехе. Хотели своими глазами увидеть, как выходят из ремонта двигатели. Не шли домой до тех пор, пока не уходил на линию электровоз.

Вскоре были отремонтированы все двигатели, заменены щетки и установлены балластные плиты. Электровозы стали успешно работать на линии.

И вот тут-то и произошло чудо: за несколько дней были увеличены запасы рудного сырья, так необходимого доменному цеху.

Это был первый этап электрификации комбинатского транспорта. В дальнейшем, в 1948 году, была введена линия РИС—Флюсовая, а к ноябрьским праздникам 1951 года вступила в строй последняя очередь замкнутого цикла по подвозке сырья и вывозу готовой продукции с комбината.

Если учесть, в каких тяжелых условиях проводилась работа по пуску электровозов: нехватка

специалистов, необходимых материалов, отсутствие технически оснащенной ремонтной базы и т. п., то станет очевидным трудовая доблесть рабочих славного коллектива контактной сети, всех локомотивных бригад, руководителей. На этих замечательных трудовых традициях воспитывалось несколько поколений железнодорожников, которые стремились и всегда стремятся обеспечить устойчивую работу славных магнитогорских металлургов.

В. СТЕПИКИН,
старший машинист электровоза.