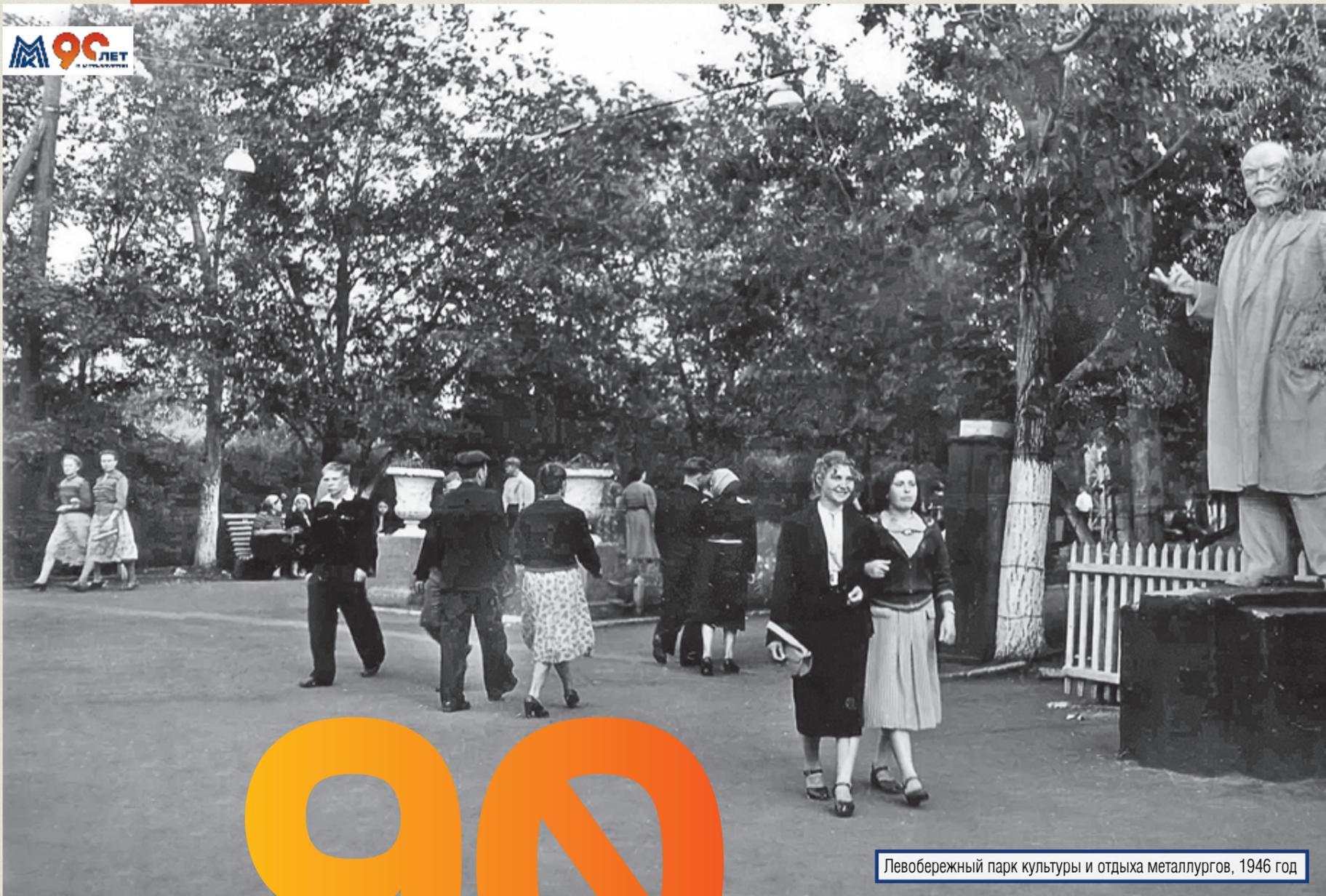


Летопись ММК



Левобережный парк культуры и отдыха металлургов, 1946 год

# 90 огненных лет

За внушительной юбилейной цифрой не просто календарный массив – в этой дате успехи и невзгоды легендарной Магнитки, трудовые рекорды и значимые рубежи, производственные достижения и преодоление трудностей, присущих всем эпохам. «Годы жизни – годы бед и побед», – поётся в самой известной песне о Магнитке, ставшей гимном города. Каждый год в жизни ММК был наполнен событиями, которые достойны того, чтобы напомнить о них на страницах «Магнитогорского металла» и в «Живой ленте» корпоративного портала ПАО «ММК».

Продолжение.  
Начало в № 7

## 1946 год

Первый послевоенный год ознаменовался для Магнитогорского металлургического комбината переходом на производство металлопродукции мирного назначения.

По итогам работы в 1945 году Магнитогорский металлургический комбинат выдал три миллиона тонн стали. Удельный вес ММК в общесоюзном производстве чёрных металлов составил: по чугуну – 27,5 процента, по стали – 22,8 процента, по прокату – 24 процента.

Острая нехватка и большая текучесть кадров поставили перед партией, советскими и хозяйственными органами сложные задачи. Требовалось закрепить людей на производстве, осуществить меры

**Самые яркие события жизни металлургического гиганта – день за днём, год за годом**



Смена сталеваров мартеновского цеха № 1

по повышению квалификации рабочих, улучшить их жилищно-бытовые условия. В 1946 году, первом году четвёртой пятилетки, удельный вес лиц со средним и

высшим образованием составлял всего 3,4 процента общего состава работников предприятия, требовалось налаживание системы обучения кадров. Важная роль в

обеспечении комбината кадрами отводилась школам фабрично-заводского обучения (ФЗО) и ремесленным училищам, пополнили которые демобилизованные из рядов Советской Армии воины и члены их семей – в феврале прибыли 3467 человек.

В связи с необходимостью развивать инфраструктуру Магнитогорска на собрании городского партийного актива 20 января был принят генеральный план строительства объектов жилищно-коммунального хозяйства. К его разработке были привлечены архитекторы Москвы и Ленинграда.

**Предусматривалось за 15 лет изменить облик города**

10 февраля состоялись выборы в Верховный Совет СССР, и депутатом высшего органа власти избран директор Магнитогорского металлургического комбината Григорий Иванович Носов. А в марте на первой сессии Верховного Совета СССР был утверждён «Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг.» Четвёртая пятилетка предусматривала высокие темпы роста уральской промышленности. К началу 1950-х годов доля чёрной металлургии Челябинской области должна была составить четверть общесоюзной добычи железной руды и выплавки чугуна, пятую часть выпуска стали и почти треть производства проката. Важная роль при этом отводилась ММК.

В мае 1946-го в Магнитогорске состоялось Всесоюзное совещание доменщиков и сталеплавильщиков, где обсуждались пути дальнейшего технического прогресса в чёрной металлургии. В совещании приняли участие заместитель

министра чёрной металлургии СССР Павел Иванович Коробов, академик Иван Павлович Бардин, директор ММК Григорий Иванович Носов.

**В связи с возросшим объёмом производства металла увеличился поток грузоперевозок**

Внутризаводской транспорт, работавший на паровой тяге, уже не справлялся со своими задачами, поэтому остро встал вопрос о переводе его на электрическую тягу. До этого на комбинате электровозы применялись лишь на трёх технологических участках. На Магнитогорском руднике с начала 30-х годов транспортировали руду и пустую породу закупленные в Италии первые в мире промышленные электровозы «Савильяно». Также были электрифицированы обособленные технологические пути небольшой протяжённости в ковковом и мартеновских цехах.

И вот впервые в практике металлургических заводов страны внедрена электротяга на участке перевозки агломерата в доменный цех. Построено первое электровозное депо и организован участок контактной сети. 29 декабря 1946 года машинист электровоза Пётр Хлебушкин провёл первый состав с агломератом до станции Доменная по электрифицированному участку внутризаводского железнодорожного транспорта.

Строительство новых цехов и агрегатов сопровождалось постоянными поисками резервов производства, внедрением современных конструкций, оборудования, прогрессивной технологии. В широких масштабах осуществлялась автоматизация производственных процессов, механизация трудоёмких и тяжёлых операций.

Продолжение следует.