

ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА



В первое воскресенье августа отмечают свой профессиональный праздник работники железных дорог. Впервые День железнодорожника был установлен приказом министра путей сообщения Российской империи князя Михаила Хилкова в 1896 году – 120 лет назад.

Как известно, первой железной дорогой общественного пользования в России стала Царскосельская дорога, построенная для обеспечения сообщения между Царскосельским вокзалом Санкт-Петербурга, Царским Селом и Павловском. Её строительство началось 180 лет назад – в 1836 году.

ИЗ ИСТОРИИ ЗАВОДСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В 1872 году владельцы Сормовских заводов обратились к министру путей сообщения России о разрешении постройки железной дороги от Сормовских заводов до Нижегородской станции. В мае 1878 года от выгрузной площадки на берегу Волги через заводскую территорию до станции «Нижний» была проложена ветка протяжённостью 7 вёрст 350 сажень, связавшая завод с железнодорожной сетью страны.

По этой ветке сначала конной тягой, а затем паровозами перебрасывались сотни тысяч пудов различных грузов. В то же время по территории завода были проложены железнодорожные пути протяжённостью 1 верста 222 сажени. Значит, в 2018 году внутризаводской железнодорожный транспорт отметит своё 140-летие.

Перемещение грузов по внутризаводским железнодорожным путям осуществлялось конной и даже людской тягой. К 1904 году общая протяжённость железнодорожных путей, состоящих на балансе Сормовского завода, составляла 9 вёрст 841 сажень. В собственности завода находились две железнодорожные станции – «Канавинская» и «Сормово», 6 паровозов, 1 паровой кран, 9 пассажирских вагонов, 7 крытых товарных вагонов, 35 полувагонов, 60 платформ, 9 цистерн. К этому времени образовался железнодорожный цех как самостоятельное структурное подразделение Сормовского завода.



С ТОЧНОСТЬЮ ДО МИЛЛИМЕТРА

О сегодняшнем дне участка железнодорожного транспорта ПАО «Завод «Красное Сормово» (начальник участка А.В. Горянский) рассказал начальник депо, механик участка Е.П. Аникин.

Наибольшей протяжённости заводские железнодорожные пути достигли в 1970-е годы – около 47 километров. Сегодня их общая длина составляет 22 километра, 602 метра и 53 сантиметра. «Ремонт и содержание железнодорожных путей – очень важная составляющая нашей работы», – подчеркнул Евгений Петрович. Малейший недосмотр – и последствия могут быть весьма неприятными. Особенно если учесть, что вагон в среднем весит 22-27 тонн, а груз, перевоз-

ОСНОВА ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ

имый им – до 70 тонн.

Недопустимым является даже миллиметр неприлегания острьяков стрелочного перевода к рельсу или их выкрашивание (остряк стрелочного перевода – рельс, один конец которого специально заострён и прилегает к рамному рельсу стрелки). Если три шпалы подряд сгнили, пришли в негодность, может произойти раздвижение рельса, последствия – сход вагона с рельсов и его серьёзный дорогостоящий ремонт. Размыв грунта в результате дождей или разрыва коммуникаций также может привести к просадке пути, на этом участке вагон становится неуправляемым.

Благодаря усилиям коллектива заводских железнодорожников, которые с 2002 года ведут интенсивные и качественные ремонтные работы, сегодня таких опасных участков на внутризаводских путях нет.

Весь заводской путь лежит на неразрушаемом гранитном основании (щебёнка). Это надёжное основание позволяет избежать таких осенне-весенних катаклизмов как просадка и вспучивание. До 70% внутризаводского пути лежит на гранитном основании, а участок на станции «Сормово» можно смело назвать образцовым, эталонным. Он был отремонтирован в первую очередь. Затем пришёл черёд дороги на ТЭЦ. По ней заводские контрагенты – ОАО «ТГК-6», Вторчермет, металлургическая компания НЛМК, ЗАО «Металлокомплект-М» – вводят свои составы. Только за первое полугодие 2016 года по этому участку пути прошло 1735 вагонов. Отремонтированы пути на территории складского хозяйства (бывшие «винные склады»), ведущие к складам топливной компании ПТМ, а также компаний ЦКМ и БМК. За 6 месяцев текущего года здесь прошли 506 вагонов, что сравнимо с внутризаводскими перевозками – 779 вагонов. За это же время на завод прибыло 235 вагонов с различными грузами – металлом, мазутом, оборудованием. В тот день, ког-



да мы говорили с Е.П. Аникиным о задачах, стоящих перед коллективом заводских железнодорожников, на завод поступило 12 вагонов с листовым прокатом для корпусного производства, которые были поставлены под разгрузку.

Всего за первое полугодие 2016 года по заводским железнодорожным путям прошло 3317 вагонов.

Только в этом году внутри завода своими силами железнодорожники заменили 570 шпал, отремонтировали 1,75 километра путей, в том числе путь №6 – от станции Варя до ЦМК и ПТМ, путь №7 – от блок-склада до корпусообрабатывающего цеха, путь №50 – от Северной проходной до аргоновой станции и путь №54, ведущий от главного пути на производственный участок КОЦ. На стрелочных переводах заменены 47 брусьев (длина переводного бруса почти в два раза больше длины шпалы – до 5,5 метра). Силами подрядной организации отремонтированы пути, ведущие к копровому участку РМУ (около 200 метров).

ЗИМОЙ – БОРЬБА СО СНЕГОМ...

Зима 2015-2016 года была снежной, а потому непростой. Сразу же после снегопада коллектив участка в полном составе во главе с начальником и механиком выходил на уборку снега. Хорошо, что и техника

не подводила – путеочистительные машины ПОМ-75, ПОМ-02 и грейферный кран. Эти три единицы техники, как и люди, работали безотказно и позволяли справляться с любыми заносами.

– Мы обучили монтера пути Геннадия Степановича Цыганенко, пришедшего к нам с РЖД, работе на заводском снегоочистительном оборудовании, – рассказывает Е.П. Аникин. – А ветеран цеха Юрий Николаевич Даньшин – надёжный человек и прекрасный специалист, он управляет



всеми кранами и путевыми машинами.

На железнодорожном участке два тепловоза ТГМ4. Всю зиму проводилась тщательная подготовка к эксплуатации тепловоза №1471. В настоящее время ведётся подготовка к работе в зимних условиях тепловоза №217. В вагонном парке предприятия 136 единиц – это платформы различного типа и назначения, 22 полувагона, 18 думпбаров (платформ-самосвалов), несколько цистерн. Силами участка приведены в порядок – отремонтированы и покрашены – 22 полувагона.

...ЛЕТОМ – С «ЗЕЛЁНКОЙ»

В этом году для нужд железнодорожного участка были приобретены бензопила MS-250 и мощная мотокося FS-130. В летний период 20 с лишним километров железнодорожных путей зарастают травой и кустарником. Этот процесс активизируется в условиях тёплого лета с частыми дождями. Весь участок пути – и машинисты, и составители – ведёт ежедневную борьбу с этой порослью, так называемой «зелёнкой», на самом пути и на полосе примыкания. Общая ширина полосы, подлежащей покосу, – 9 метров. Кусторезы и пилы здесь незаменимы.

– Трасса для железнодорожного транспорта не менее опасна, чем кустарник, – замечает Е.П. Аникин. – Она мешает сцеплению колёс локомотива с рельсами – колёса пробуксовывают, а при торможении – скользят.

Есть у железнодорожников ещё один помощник, который неусушённому человеку может напомнить «луноход». Это путепередвижительная машина, предназначенная для ремонта путей, – настоящая электростанция на колёсах, которая передвигается со скоростью 55 км/час. Эта замечательная машина может приподнять путь (рельсы вместе со шпалами) на высоту 0,5 метра и переместить его на полметра. Она оснащена генератором, гидравлическими домкратами, обеспечивает автономное освещение и приводит в действие весь путевой инструмент, необходимый бригаде службы пути: шпалоподбойники, рельсорезки, рельсошлифовальные и сверлильные машины.



СПАСИБО ЗА ТРУД!

В завершение беседы Евгений Петрович Аникин попросил через газету поздравить весь коллектив железнодорожного участка с приближающимся профессиональным праздником.

– Особые слова благодарности – нашим ветеранам, машинистам тепловоза Анатолию Михайловичу Кошелеву, Владимиру Александровичу Литовку, Петру Викторовичу Аслезову и Геннадию Ефремовичу Самсонову. Хочется отметить, что Геннадий Ефремович трудится на заводе 46 лет, начинал с паровозов, он единственный на сегодня «паровозник» на участке. Нельзя не сказать о составителях поездов – это Юрий Геннадьевич Гордеев, Александр Яковлевич Баранов, Николай Николаевич Лебедев, Виктор Владимирович Волков.

Начальник депо отметил бригаду службы пути, которой руководит И.И. Веряскин, стропальщика Е.С. Шабанова, стрелочниц А.Е. Темнову и А.И. Булаеву, а также мастеров и инженерно-технических работников, особенно юбиляров этого года – инженера-экономиста по организации и нормированию труда Елену Григорьевну Лаврентьеву и экспедитора Лидию Андреевну Борякову.

Есть на участке молодой рабочий, который впервые в этом году будет отмечать День железнодорожника как профессиональный праздник. Монтер пути Вячеслав Медведев учится в политехническом университете, он пришёл на завод в 2015 году, но уже отличился на ремонте техники. О таких говорят: работник на все руки.

Железнодорожный транспорт – не самый молодой. Старше него только гружёвой и водный. Активно развиваются сравнительно молодые виды транспорта – автомобильный, воздушный. И самые современные – космический, монорельсовый. Но железнодорожный транспорт, убеждены заводские железнодорожники, не потерял своего значения и актуальности и сегодня.

Железнодорожный транспорт – ведущий в транспортной системе России. Он выполняет более 80% грузооборота всех видов транспорта и свыше 40% пассажирооборота транспорта общего пользования в дальнем и пригородном сообщениях. Общая протяжённость российских железных дорог – более 85 тысяч километров.

На снимках:

Начальник депо, механик участка железнодорожного транспорта Е.П. Аникин на путепередвижительной машине. Он пришёл на завод в 1983 году, поработал и машинистом, и диспетчером, и сменным мастером. Но ближе всего для него – работа механика. «Железо» – это моё», – говорит Евгений Петрович.

Машинист тепловоза Геннадий Ефремович Самсонов

Экспедитор Лидия Андреевна Борякова
Начальник смены В.А. Бутримов и составители поездов Н.Н. Лебедев и А.А. Баранов

Маргарита ФИНЮКОВА
Фото автора