

Профессия

Путь – это не просто рельсы и шпалы. Это сложный комплекс инженерных сооружений и устройств, в котором всё жестко регламентировано и взаимосвязано. От того, как он обслуживается, напрямую зависит безопасность движения поездов.

В 1932 году железнодорожное хозяйство заводской площадки было выделено в единый эксплуатационный узел, в результате чего был образован внутризаводской транспорт. Одним из его подразделений стала служба пути, которую возглавил И. В. Чухланцев. Для поддержания и развития путевого хозяйства в арсенале путейцев были ручной инструмент, одно- и двухрельсовые тележки. Более семидесяти лет цех пути входил в состав УЖДТ ММК, в 2005 году в результате реорганизации он стал частью дочернего предприятия комбината – ООО «Ремпуть», но главная задача путейцев осталась прежней – обеспечение безопасного и бесперебойного движения железнодорожного транспорта на ММК.

Деятельность цеха пути можно условно разделить на три составляющих: сервисное обслуживание и текущий ремонт уже существующих железнодорожных путей; капитальный ремонт комбинатских путей и тех, что находятся внутри агломерации; строительство новых. Из последних «новостроек» – станция Новая Восточная, вошедшая в строй летом 2022 года.

Строительство станции потребовалось в связи с рекультивацией карьера Восточный. Проложили около восьми километров железнодорожного полотна. Не менее масштабный проект – восемнадцать километров железнодорожного пути в рамках строительства комплекса аглофабрики № 5. В перспективе

– прокладка пути к комплексу коксовой батареи № 12, – рассказывает начальник цеха пути ООО «Ремпуть» Александр Патрикеев. – Если говорить о структуре, то в состав цеха входят девять основных участков, которые обслуживают до-

менное, коксовое, сталеплавильное и прокатное производства, ММК-МЕТИЗ и цементно-огнеупорный завод. Отдельное направление – рельсо-стрелочная мастерская, участок звеносборочной базы, где производим сборку-разборку рельсошпальных решёток. Пять лет назад создали группу автоматического контроля состояния пути, которая занимается съёмкой параметров рельсовой колеи и геодезическим обеспечением строек.

В цехе работают 319 человек, преимущественно мужчины

Женщин в армии путейцев крайне мало – следствие социальной политики советских времён, когда представительниц слабого пола избавили от необходимости махать кувалдой «на железке».

– В цехе 28 женщин, девять из них работают дежурными по переезду, трое – машинистами кранов на звеносборке, – отмечает Александр Владимирович. – Ещё трое работают сверловщицами и заняты в техотделе. До 1961 года женщины составляли более восьмидесяти процентов коллектива цеха пути, трудились в том числе и монтерами пути. Мужчины были в основном бригадирами.

Главные профессии в цехе – монтеры пути и механизаторы-машинисты железнодорожной техники. Те самые «оранжевые жилеты». В любую погоду путейцы следят за состоянием железной дороги комбината протяжённо-



Путевые люди

Содержание пути – самое затратное в эксплуатации железных дорог



Больше фото на сайте magmetall.ru (16+)

стью почти девятьсот километров, «начинённой» 2354 стрелочными переводами. Приходится учитывать и специфику «железки» комбината: если на магистралях общего пользования нагрузки на ось – в пределах 25–29 тонн, то на ММК – до 52 тонн. В таких металлургических реалиях стальные рельсы и бетонные шпалы «устают» быстрее. Помимо текущего содержания дороги, цех занимается и капитальными ремонтами. В год путейцы капитально ремонтируют в среднем до десяти километров железнодорожного пути и около девяноста стрелочных переводов.

– У нас высокая доля использования материалов б/у, – продолжает рассказ начальник цеха. – После ремонта рамного рельса изнашиваемая часть утилизируется, а всё остальное перерабатывается и используется в сборке нового изделия. Например, из рамных рельсов марки 1/9 делаем рамные рельсы марки 1/7. Мастер звеносборочной базы Иван Клещев отвечает за снабжение путейцев новыми звеньями – рельсами и шпалами для капитального ремонта – и ремонт «бэушного» материала.

– Рельсы идут в металлолом,

шпалы – в отвал, – уточняет Иван. – Работа у нас физическая. Из механизации – краны и погрузчик. Конструкции большие, тяжеловесные, вручную не передвинешь. Завинчивается и закручивается всё электроинструментом – шпалы, костыли, шурупы. Есть у нас станки, костылезавинчивающие, шурупо- и гайковёрты. Самое горячее время – весна и осень, когда полным ходом идут ремонты путей, зимой занимаемся разборкой использованных материалов. Со всех участков нам присылают заявки, сколько километров пути требуют ремонта, сколько стрелок нужно и других материалов. Собираем «заказ» и отправляем.

Понятие «содержание путей» включает в себя кропотливую ежедневную работу «на свежем воздухе»

Из-за высоких осевых нагрузок рельсы раздвигаются быстрее, и при малейшем отклонении от параметров колёсные пары могут проваливаться внутрь. Поэтому железнодорожное полотно требует постоянного внимания. В начале шестидесятих годов, когда на ММК начали внедрять железобетонные шпалы, многие высказывали опасение, что с переходом «на новые рельсы» специальность монтера пути исчезнет за ненадобностью. Но практика показала: путейцы по-прежнему широко востребованы, ведь, несмотря на появление механизации, от ручного труда уйти не удаётся. Самыми надёжными инструментами путейца остаются кувалда и костыльный молоток, а ещё наметанный глаз и ответственное отношение к делу.

– Путевский труд никогда не был лёгким, поэтому периодически сталкиваемся с кадровой проблемой. Специалисты готовим сами, – констатирует Александр Патрикеев. – Организовали производственный класс, в качестве преподавателей выступают опытные работники нашего же цеха: руководители, начальники участков. Высшее «путевское» образование можно получить в Ростове-на-Дону, среднее – в Алапаевском железнодорожном техникуме. Но выпускники этих учебных заведений к нам попадают крайне редко. Чаще приходят бывшие работники РЖД, уже опытные и подготовленные.

Машинист железнодорожных строительных машин Роман Мацнев в цехе пути трудится почти сорок лет. До этого, получив «корочки» помощника машиниста, работал на магистральных электровозах РЖД. При устройстве на ММК попал в группу машинистов путевых машин. Сейчас управляет выправочно-подбивочно-рихтовочной машиной стрелочного варианта.

– Обработываем железнодорожные пути на чистовую, – коротко объясняет суть работы Роман Валентинович. – Мы последние в строительной цепочке, за нами уже идут поезда. На комбинате нет таких мест, где бы я не работал. Сложнее всего, конечно же, под печами. Там и темно, и стеснённости большая – людей и техники, да и горячий металл близко. В Агаповке и на Малом Куйбасе – приволье. Птички поют, воздух почище, пейзаж поинтереснее. У нас сезонная работа. Большая её часть приходится на летние месяцы. Зимой пересаживаюсь на снегоочистительную или путеочистительную машину.

Экипаж выправочно-подбивочно-рихтовочной машины – три человека. «Как в танке», – шутит Роман Валентинович и добавляет, что в коллективе, даже таком небольшом, очень важны сплочённость и взаимопонимание. Бывает, что приходится работать и по двенадцать-восемнадцать часов во время авралов или аварий, и здесь без чувства локтя точно не обойтись.

– Стараемся по возможности облегчить труд своих специалистов. Приобретаем современные инструменты, перешли на рельсорезные станки, что избавило работников от необходимости таскать с собой газовый баллон. Переходим на более лёгкий ручной бензоинструмент. Внедрили рельсосверлильные станки, что сократило процесс с десяти до двух минут, – перечисляет Александр Патрикеев. – С 2005 года, когда на ММК началось строительство крупных производственных объектов, активно обновляем строительную технику. Приобрели автопогрузчики фронтального типа, гидромолоты, экскаватор-погрузчик. Сейчас прорабатываем вариант приобретения экскаватора на комбинированном ходу. Он может ехать прямо по железнодорожному полотну, а кроме того, к нему вместо ковша могут подключаться различные модули, например, гидромолот, приспособления по замене шпал, выкосу травы. Один человек может выполнять работу трёх и более специалистов. Производительность такой техники при покосе травы сравнима с работой 25 человек, и не с косами, а с газонокосилками.

Трава, буйно разрастающаяся вдоль железнодорожного полотна, каждое лето прибавляет путейцам забот. Приходится систематически обкашивать пути бензокосилками.

– Трава хороша на природе, а на железнодорожных путях она перекрывает видимость светофоров, создаёт аварийные условия, поэтому боремся с ней стабильно, – отмечает Александр Владимирович.

Зима – тяжёлое время для путейцев. Снегопад может стать причиной сбоев в движении составов. Во многом это зависит от исправности стрелочных переводов, которых на предприятии около двух с половиной тысяч. Примерно половина оборудованы устройством электрической централизации, что позволяет диспетчеру управлять станцией, осуществлять контроль за движением поезда. Стрелки переводят автоматически – с помощью электроприводов. Зимой стрелки необходимо регулярно очищать от снега. Для этого они оборудованы системой пневматической обдувки. В случае сильных снегопадов на помощь приходит путевская техника – «ветерки». По словам путейцев, хуже всего – снег при сильном ветре. Позёмка как песок – забивается почти между стрелкой и рельсом и не даёт устройству свободно перемещаться. Если температура близка к нулю, снег подтаивает и превращается в наледь, убрать которую можно только скребком или ломиком.

Ещё одно направление – сбор специфического мусора, скапливающегося вдоль железнодорожных путей, – угольной и иной просыпи, металла. Такое можно вычистить только щёткой, а отсортировать – магнитными кранами. За год набирается не одна тысяча тонн такого «добра».

Вся девяностолетняя история цеха пути – это история развития путевого хозяйства ММК, совершенствования технологии ремонтов и содержания железнодорожных путей, улучшения и облегчения условий труда путейцев. Сами работники цеха пути, закалённые уральскими ветрами, жарой и морозами, на тяготы жизни сетовать не привыкли. Да и некогда. Пути требуют постоянного внимания и заботы.

Елена Брызгалова



Александр Патрикеев



Роман Мацнев



Иван Клещев

Евгений Рухмалёв