



ФОТО СЕРГЕЯ ПИСУНКИ

Хранители путей

От них зависит безопасность движения. Кто и как следит за состоянием железнодорожного полотна в столице

На длинной дистанции

Монтер 5-го разряда Виктор Тарнапович — ветеран Минской дистанции пути. Вот уже 28 лет каждый день он осматривает почти 10 км железнодорожных путей, земляного полотна и искусственных сооружений. Бригада, в которой трудится Виктор, отвечает за участок станции Минск-Пассажирский: от перрона и почти до станции Минск-Южный.

— Надеваешь сумку с необходимыми принадлежностями, инструментом и идешь смотреть, где шайба сломана или не зажата гайка, — рассказывает Виктор Евгеньевич. — И конечно, нужно следить за высотой рельс и шириной колеи. Инструмент у нас, монтеров, разный: шаблоны, уровни, ручные и электрические ключи. Мелкие поломки устраняю сам. А если что-то серьезное, делаю запись в журнал обходчика. Тогда неисправности, выявленные при осмотре пути, устраняет целая бригада. Например, мы каждый год меняем деревянные шпалы и брусья. Они есть даже на вокзале в Минске на некоторых путях и стрелочных переводах.

Точность — до миллиметра

Система железнодорожных путей — сложная инженерная конструкция. Она испытывает большие динамические нагрузки при движении составов. Поэтому, по словам мастера путей Виталия Шавело, состояние геометрии рельсовой колеи измеряется с точностью до миллиметра. Возвышение одного рельса над другим даже на 5–6 мм уже серьезная неисправность. Она приведет к сильному раскачиванию поезда при движении, и при большой кривизне путей он может сойти с рельс. Стоит ли говорить о том, насколько важно качество работы монтеров!

— Монтерами руководит бригадир. Каждый день он осматривает состояние путей и делает необходимые промеры, — поясняет Виктор Тарнапович. — И уже по его указаниям мы выполняем плановые работы по текущему содержанию пути. Да и монтер на своем участке изучил все «больные» места и знает, где нужно проверять. В первую очередь также смотрим ширину колеи, от нее всё зависит. Если рези-

на под рельсами разболталась и колея чуть больше 1 520 мм, это уже опасно — поезд может сойти с рельс. Зазоры на стыках между рельсами тоже «гуляют» в зависимости от жары или холода, их необходимо регулировать.

Бывает, на рельсах появляются трещины и разрушения, которые невооруженным глазом обнаружить невозможно. Их выявляют специалисты дефектоскопной тележки и вагона-дефектоскопа. И тогда группа монтеров пути меняет либо весь рельс целиком, либо его дефектную часть.



По своей колее

— Монтер всё время под открытым небом. Летом жарко, зимой холодно. Что вас привлекает в работе на железной дороге?

— Я тружусь монтером на станции Минск-Пассажирский с 1994 года. Уже привык на одном месте, в одном коллективе. Это сейчас люди чаще меняются, а раньше работали одни и те же — с молодых лет и до пенсии.

— Как воспитать надежность в молодежи?

— Чтобы заниматься нашей работой, в человеке должна быть ответственность, — подытожил Виктор Тарнапович. — Если ее нет, на путях делать нечего. Ведь от монтера зависит жизнь людей и безопасность перевозимых грузов. Поэтому в нашем деле важно соблюдать все правила. Со временем такое отношение входит в привычку. К тому же у нас вся работа четко распределена. И каждый монтер прекрасно знает: если что не так, ответственность будет на нем.

— Когда приходят выпускники из училища или техникума, мы их прикрепляем к опытному монтеру, — подключается к разговору Виталий Шавело. — Он как наставник знакомит молодежь с работой и делится случаями из своей практики. Бывшие студенты видят ответственное отношение к делу старших коллег и подтягиваются за ними. Мы трудимся как дружная семья. И пока на путях работают такие люди, как наш Виктор Тарнапович, в правильном воспитании молодых кадров мы уверены.

Татьяна ВОЛОЧКОВИЧ