

Каждый мост уникален

Особенно, если он находится на Черноморском побережье

РАКУРС

Александр Панченко

В Сочинской дистанции пути на 1962-м километре перегона Дагомыс – Сочи идет подготовка к смене пролетного строения моста.

Как нам рассказали руководители предприятия, это одно из заданий, которое строители выполняют в ходе подготовки к Олимпийским играм. Сейчас на всем побережье укладываются вторые пути. Идет подготовка к этому и на перегоне Мацеста – Хоста. Вместе с двухпутными вставками на этих участках будут установлены новые искусственные сооружения, а в ряде случаев будут заменены старые пролетные строения мостов.

В Сочинской дистанции пути мосты и прочие искусственные сооружения обслуживаются четырьмя участками. В числе лучших – тот, которым руководит мостовой мастер Руслан Догур. Это 25 километров от Лазаревской до Якорной Щели и 157 искусственных сооружений, включая железнодорожные и железобетонные мосты, металлические и железобетонные трубы, а также поперечные лотки, которые проходят под путями. Есть отдельные пролетные строения с одной фермой, есть и побольше: на 1915-м километре перегона Лазаревская – Чемитоквадже мост состоит из четырех больших пролетов, а на 1931-м километре участка Чемитоквадже – Якорная Щель – из пяти сквозных металлических строений, длиной 280 метров – через реку Шахе.

Все это обслуживает бригада из 10 человек.

БОЛЬШИЕ РАБОТЫ

Руслан Догур рассказал, что, хотя основная задача участка – эксплуатация искусственных сооружений, члены бригады

принимают активное участие и в его развитии. Мастер контролирует ход работ во время строительства мостов, следит за соблюдением технологии и условий проекта, осуществляет прием новых устройств в эксплуатацию. От того, как путейцы проконтролируют строителей, в будущем зависит дальнейшее содержание и обслуживание объектов – если принять их с недоделками, то потом придется много лет мучиться.

Помогают эксплуатационники строителям и при проведении капитального ремонта. Так, на 1926-м километре путейцы вместе с бригадами тоннельно-мостового отряда №1 меняли пролетное строение моста через реку Чухук. Мост строился в 1928 году. Он уже не отвечал требованиям эксплуатации, а главное – не мог обеспечить нужную скорость движения поездов, а потому подлежал замене.

– Это были сложные работы, – рассказывает Руслан Догур, – хотя, по большому счету, ремонт и реконструкция любого моста – это уникальное дело. С горной стороны производился монтаж, пролет «надвигали» на русло реки, через железобетонный мост двумя кранами-трехтысячниками переставляли междупутье, старое пролетное строение сбрасывали вниз, а на его место ставили новое.

Провели капитальный ремонт моста и на 1923-м километре. Поменяли два пролета. А на 1931-м километре, где находится металлический пятипролетный мост, бригада под руководством Руслана Догура самостоятельно произвела ремонт – установила 840 брусьев на шурупы. Ранее в Сочинской дистанции пути таких работ не выполняли.

БОРЬБА С КОРРОЗИЕЙ

Искусственные сооружения, несмотря на солидный возраст

ряда из них, на этом участке в хорошем состоянии. Впрочем, есть и такие, которые требуют замены. В основном это сооружения 1928 года постройки. Например, железобетонный мост на 1917-м километре перегона Лазаревская – Водопадный. Он считается дефектным, но его пока не трогают, так как по нему можно пропускать поезда, а скорость соответствует необходимой. На 1915-м километре тоже следует произвести смену четырех пролетов – и тут мост 1928 года постройки.

В ряде других мест остаются сооружения, которые входят в категорию дефектных. Работы по их замене производятся в плановом порядке.

– Мостоиспытательная станция периодически проверяет состояние искусственных сооружений, – говорит Руслан Догур. – Если что-то не так, то мы обязательно устанавливаем ограничение скорости.

Основное внимание бригада уделяет старым мостам, поскольку на них в первую очередь возникает коррозия и проявляется усталость металла.

СВОЙ, ДОМОРОЩЕННЫЙ

По мнению начальника Сочинской дистанции пути Игоря Полякова, Руслан Догур – перспективный руководитель среднего звена.

Мостовой мастер из династии железнодорожников. Он из семьи путейца-мостовика. Его отец – Шабан Юсуфович – 40 лет работал на железной дороге. Начинать еще в Московском метрострое, а затем трудился в Туапсинском ТМО-1 и в Сочинской дистанции пути. Много лет был мостовым мастером, специалист высокого класса. К нему даже из Москвы приезжали за опытом, изучали, как он содержал искусственные сооружения. Он и сына так же воспитал, привил ему любовь к железной до-



Руслан Догур

роге, и тот продолжил семейную традицию.

Руслан в 2001 году окончил РГУПС. Первые два года учился на дневном, а потом в 1999 году перевелся на заочное отделение: отец ушел на пенсию, и нужно было заменить его на участке. Руслану предложили стать мастером околотка, и он согласился.

Непросто оказалось, покинув студенческую скамью, сразу руководить бригадой. Опыта не хватало, и в первое время приходилось особенно тяжело. Это сегодня вверенные ему искусственные сооружения содержатся с хорошей балльностью, а раньше все было далеко от идеала, и даже был в жизни такой период, когда он хотел отказаться от должности мастера и сменить работу. Как раз в это время участок попал под заслуженную критику руководства дистанции, и рассматривали возможность смены его руководителя.

– Вопрос об этом был поставлен на совете мастеров, – вспоминает Игорь Поляков. – Но коллеги по цеху не бросили в беде молодого специалиста, встали на его защиту и пообещали помощь. Мастера тогда сказали, что мостовое хозяйство очень сложное, нужно кое-что показать, научить и предложи-

ли дать время на исправление. А сами приехали на его участок и людей с техникой подтянули. В общем, собрались всем миром и навели порядок, а заодно и показали, как нужно работать.

– Конечно, мастера тогда здорово помогли, – вспоминает Руслан Догур. – Хотя трудности у них самих были и с материалами, и с механизмами, и с людьми.

Поддерживаемый коллегами, Руслан постепенно набирался опыта, осваивал науку, как соблюдать существующие требования, решать проблемы в условиях дефицита сил и средств. Да и отец помогал, как мог, подсказывал, что и как, давал дельные советы.

Это было шесть лет назад. А теперь Руслан Догур учит других. Ему доверяют. Периодически он даже исполняет обязанности заместителя начальника по искусственным сооружениям и главного инженера предприятия. Только в течение года он четыре раза подменял главного инженера предприятия, решал дополнительные вопросы, связанные с охраной труда, и многие другие.

– Руслан может руководить людьми, а потому надо, чтобы он пробовал себя на разных должностях, развивался. С кадрами везде проблема, нужно выращивать командиров производства, чтобы и у нас в дистанции был полноценный резерв, и на выдвижение в службу были кандидатуры, – считает Игорь Поляков.

Кстати, сегодня в дистанции уже начали готовиться к предстоящему осеннему комиссионному осмотру, составляют планы, намечают работы. Руслан Догур в очередной раз совмещает свои должностные обязанности мостового мастера с обязанностями главного инженера предприятия. Так что у него есть хорошая возможность роста.

