

«ПАМ'ЯТАЮ, ВИПАДАВ СНІГ – І ПОЧИНАВСЯ ГОЛОВНИЙ БІЛЬ...»

З історії запровадження електрообігріву стрілочних переводів на Львівській залізниці

Щоразу, коли земля вкривається снігом, я пригадую кілька подій зі свого життя. Пам'ятаю, скільки нервів і здоров'я забирала (і тепер забирала) снігоборотьба. І ще пригадую, скільки мороки свого часу ми мали із обмерзанням стрілочних переводів і затримками поїздів з цієї причини. Тому особливо приємно згадувати, що я був безпосередньо причетний до запровадження на Львівській залізниці електрообігріву стрілочних переводів. Ось як це було.



У грудні 1984 року я, будучи НОДом (начальником) Рівненського відділка, терміново приїхав у Південний парк станції Здолбунів. На 3 колію Південного парку прибув пасажирський поїзд Харків-Львів і зупинився біля маршрутного світлофора, який не відкривався, бо стрілочний перевод був засипаний снігом, і неможливо було перевести стрілки в необхідне положення. В ті часи снігом були засипані Донецька, Придніпровська та Одеська залізниці,

які практично зупинили рух поїздів.

Дивився я, як десять чоловік метуться з мітлами, метуть, шкрябають, а стрілка не замикається на потрібний маршрут. Так і простояв поїзд Харків-Львів 50 хвилин. Дуже сумно було усвідомлювати, що у космос ми вже літаємо, а перемогти сніг на маршрутах поїздів ще не можемо.

У січні 1995 року мене направили до Московського інституту інженерів транспорту на півторарічні курси підвищення кваліфікації НОДів. Там у газеті «Гудок» я прочитав, що Єгавська дистанція колії Ризького відділка запровадила електричний обігрів стрілок за німецькою технологією і таким чином успішно вирішила проблему захисту стрілок від обмерзання.

У вільний від навчання час я зайшов до колійного главу Міністерства шляхів сполучення. Обійшов усіх керівників главу, запитуючи їх про електрообігрів стрілок. Усі дивилися на мене «квадратними» очима із запитанням: «З яких це пір НОД займається питанням обігріву?» На жаль, у главу нічого про електричний обігрів не знав. Натрапив я на працівника, який порадив зайти в техвідділ до одного з інженерів.

Я зустрівся з цим інженером, і він пояснив мені, що електричний обігрів стрілок є, але він «не узаконений», і тому в главу про нього нічого не знають. Порадив їхати у Єгавську дистанцію колії Ризького відділка. Згадав я, що зі мною на курсах навчається НОД із Риги Олександр Березін. Я звернувся до нього, і він у моїй присутності наказав працівникам Єгавської дистанції колії прийняти представників Рівненського відділка і посприяти їм в одержанні інформації про принцип роботи електричного обігріву стрілочних переводів. У свою чергу, я з Москви дав вказівку начальнику Рівненської дистанції колії та начальнику Здолбунівської дистанції електропостачання виїхати до Єгави з блокнотами, фотоапаратами, все занотувати і зафіксувати, щоб потім обладнати електрообігрів у Здолбуніві – в Південному, Шепетівському та Рівненському парках і на 142 км на виході зі Здолбунова.

Ці керівники були акуратними і порядними людьми, все зробили. Таким чином зі Львівської залізниці почалося запровадження електрообігріву стрілочних переводів на залізницях України. Щоправда, цьому передувала така ситуація. Я на той час вже повернувся з Москви і зустрівся у Здолбуніві з Якуніним, помічником другого секретаря ЦК Титаренка, який відав транспортом. Я показав Якуніну, як працює обігрів стрілок, і розповів, що у найлютіші морози не маю ніяких проблем із

проходженням поїздів. Це справило на нього надзвичайне враження: довкола гори снігу, а там, де стрілочні переводи, чорна земля.

Прибувши до Києва, Якунін доповів у ЦК Титаренкові про наш електрообігрів стрілочних переводів. А Титаренко якраз зібрав начальників залізниць з усієї України із питань снігоборотьби і пропуску вантажів. Він висловив своє незадоволення загальним станом справ і поставив за приклад начальника Львівської залізниці Марата Никифоровича Грабського, який, на відміну від інших, запроваджує електрообігрів на залізниці.

Після наради начальники залізниць кинулись до Марата Никифоровича із запитаннями: «Чому нам нічого не сказав? Який принцип дії? Що потрібно для впровадження електрообігріву?»

Мушу щиро визнати, що я допустив помилку, не повідомивши своєчасно начальника залізниці про запровадження електрообігріву у Здолбуніві.

Був звичайний день, я проводив планерку на будівництві 130-квартирного житлового будинку в Здолбуніві. І тут мені кажуть, що мене терміново розшукує начальник залізниці. Терміновий виклик – це погана ознака. Подумки я ще раз «пройшов» по всьому комплексу робіт на відділку і дійшов висновку, що ніби-то підстав для неприємних несподіванок немає: усі планові завдання виконуємо...

А коли взяв телефонну трубку, то

Марат Никифорович дійсно почав із питання: «Розкажи, що ти там наробив у Здолбуніві з електричним обігрівом стрілочних переводів? Я попросив вибачення, що не доповів своєчасно, і довідався, що начальник залізниці готується до зустрічі делегації із усіх залізниць, які прийдуть запозичувати досвід.

Дуже нелегко сприймають у нас все нове. Служби сигналізації та зв'язку і електропостачання теж спочатку зустріли електрообігрів «у штики». Яких тільки «аргументів» не познаходили: і «нашарування магнітних полів», і струми Фуко... Але у мене був основний аргумент – такий електрообігрів стрілочних переводів уже працює у Німеччині і Прибалтиці.

Попереду делегації з інших залізниць до мене приїхала комісія з управління залізниці на чолі з заступником начальника залізниці В.Ф. Мельником. Члени комісії довго ходили довкола стрілочного переводу, обладнаного електрообігрівом. Сперечалися, висловлювали аргументи «за» і «проти», навіть сварилися. Мельник слухав усе це довго і терпляче. Нарешті голосно і з притиском промовив:

– Досить! Наговорилися!..

Повернувся до мене і сказав:

– НОД – молодець! Так тримати!

На цьому робота комісії була завершена.

Леонід ТКАЧУК

Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

Енергозбереження: і заощадити, і заробити

«Зекономити – означає заробити», – цей вислів завжди актуальний, особливо в умовах ринкової економіки. А коли мова йде про енергоресурси, тут взагалі безмежне поле діяльності для ошадливих. Темі нормування та контролю за використанням енергоресурсів підприємствами залізничного транспорту був присвячений семінар, який нещодавно відбувся в методично-організаційному бюро Львівської залізниці. Сюди з'їхались головні інженери, керівники інспекцій з енергозбереження та представники підприємств «Енергозбут» шесті магістралей України.

Актуальність теми семінару засвідчує те, що зараз на окремих залізницях на енергоресурси припадає майже чверть від загальної суми витрат. Такі цифри назвав заступник генерального директора Укрзалізниці Микола СЕРГІЄНКО:

– Більш-менш серйозно енергозбереженням ми займаємося недовго. Лише десять років тому на залізницях було створено спеціальні інспекції. Для реалізації енергозберігаючої політики в Укрзалізниці діє довгострокова програма, розрахована до 2010 року. На жаль, вона не має окремого фінансування. Тому її часто доводиться коригувати. Наприклад, за 9 місяців цього року Укрзалізниця витратила на енергозбереження 129,9 млн грн, а економія палива в умовному вимірі становить менше 100 млн грн. Найнижчий показник економічного використання енергоресурсів на Львівській, Південно-Західній і Донецькій залізницях.

Безперечно, що ключовою проблемою якісної реалізації політики енергозбереження в системі Укрзалізниці є фінансування. Однак, учасники семінару справедливо підкресливали, що не все залежить тільки від цього.

Перший заступник начальника Львівської залізниці-головний інженер Володимир КИСЕЛЬОВ наголосив на необхідності реформування інспекцій з енергозбереження. Вони повинні виконувати зовсім іншу функцію, бути не тільки контролерами, але й організаторами. Потрібно провести енергоаудит, щоб оцінити теперішній енергетичний стан залізниці.



– Я запропонував, щоб кошти на енергозбереження виділяли окремо, а не просто із загального «котла», – сказав Володимир Миколайович. – Цьогоріч ми відкрили на Львівському заводі залізобетонних виробів котельню, яка працює на спалюванні тирси. Запустили також котельню на станції Мостиська-2. Для нас це теж ноу-хау, хоча для Європи – звична річ. Її унікальність полягає у тому, що на кіловат затраченої електроенергії отримуємо 4,8 кіловата тепла. Впровадження подібних технічних новинок повинно бути сьогодні цілісною програмою на всій Укрзалізниці.

Якби ми сьогодні перевели напрямок Львів-Мостиська із постійного струму на змінний, то одразу скоротили б три зайвих підстанції і не мали б умовних витрат. Крім того, змогли б збільшити гарантійне «плече» – від Здолбунова їхали б до кордону, оминаючи Львів. Але це затратний механізм – кошти треба вкласти сьогодні, а віддача від них буде дещо пізніше.

Водночас не повинно бути «сліпої» економії. Якщо раніше через безгосподарність станції не освітлювалися, це була безглузда економія. Проекти, в яких передбачено енергоспоживання, обов'язково повинні проходити експертизу інспекції з енергозбереження.

Учасники семінару накреслили основні напрями подальшої роботи. У прийнятій резолюції, зокрема, йдеться про необхідність скорочення валових і питомих витрат палива та електрое-

нергії на тягу поїздів за рахунок якісного використання рухомого складу. Потрібно збільшити обсяги рекуперації, знизити рівень умовних витрат електроенергії в тяговій мережі, відмінити енергоємні обмеження швидкості руху поїздів, зменшити витрати на прогрівання рухомого складу.

Другою важливою проблемою є збереження палива від розкрадання. Для цього й надалі потрібно обладнувати локомотиви електронними системами моніторингу типу «БІС-Р» та «ДЕЛЬТА-СУ», перекивати місця можливого зливу пального.

Потрібно також впроваджувати новий енергоощадний тяговий рухомий склад, знижувати витрати дизпалива і дизмастил за рахунок каталізаторів горіння, встановлювати сучасні лічильники обліку електроенергії та тепла, вчасно ремонтувати теплотраси тощо.

Учасники семінару побували у вагонному депо Дрогобич, де ознайомилися із передовими методами енергозбереження.

Про роботу нової котельні на Львівському заводі залізобетонних виробів та будівельних конструкцій розповідає директор підприємства Роман Гавірко:

– 3 12 жовтня на заводі почала працювати нова котельня, яка опалюється відходами нашого столярного виробництва – тирсою. Вигода від впровадження цієї котельні подвійна. Крім очищення заводської території

від тирси, ми отримали дешеву теплову енергію. Було встановлено два опалювальні водогрійні котли КВМ(а)-0,3 МВ(т) «Крігер» спільного українсько-німецького підприємства. До речі, ці котли придбали згідно з програмою енергозбереження залізниці. Це перша така котельня на нашій магістралі. Загальна потужність котлів – 600 кіловат. Вони розраховані на опалення всіх приміщень столярного виробництва і забезпечення теплом процесу висушування деревини. Один котел розрахований на опалення понад 3,5 тисячі квадратних метрів виробничих приміщень.

До речі, котли досить економічно використовують пальне. Працюючи на повну потужність, котел споживає 9,6 куба тирси за добу. Котли можуть споживати ще й шматки деревини, які йдуть у відходи. Невдовзі плануємо придбати машину для подрібнення деревини. Це дасть змогу отримувати додатково мінімум 4-5 кубів тирси.

Загальна вартість котельні разом із будівельно-монтажними роботами становить близько 1,2 млн грн. За попередніми підрахунками вона окупиється приблизно через три роки.

Ігор ПАРФЕНЮК

Фото автора та Ігоря ПАРАЩАКА

