

События дня

С раннего утра на станции Медногорск шум и суета, людское многоголосье, урчанье машин и шипенье тепловозов. Наверное, никогда, за все годы существования, наша небольшая станция не видела такого скопления самой разнообразной техники: путеукладчики и бульдозеры, дрезины и копры, ВПО (так сокращенно называют железнодорожники выправочно-подбивочно-отделочную машину) и электробалластер (это путевая машина, распределяющая балласт под шпалами слоем заданной высоты по всей ширине балластной призмы, придающая ему нужное очертание, осуществляющая подъемку и выправку пути железной дороги). Техника прибыла в Медногорск из Кувандыка, Оренбурга, Орска, Новотроицка, Карталов, Челябинска, т. е. из производственных подразделений и организаций, относящихся к Южно-Уральской железной дороге.

Повод — необычный и весьма радостный: пуск нового тоннеля, который позволит пропускать поезда в двух направлениях. Событие неординарное, необычное в наше нестабильное время, когда все разрушается и разрушается, событие, заслуживающее всеобщего внимания, событие историческое и долгожданное.

Этого события ждали железнодорожники, жители Медногорска не один год, и вот оно свершилось. Еще совсем недавно в тоннеле хозяйничали метростроители, а потом, когда это сложное сооружение было сдано, эстафету дел приняли путейцы, связисты, движенисты.

Было это в августе текущего года, когда в связи с завершением строительных работ по сооружению тоннеля тоннельным отрядом № 35 и отказом генподрядчика — треста «Оренбургтрансстрой» — от выполнения комплекса работ по обустройству подходов, монтажу устройств СЦБ, связи, электроснабжения, контактной сети на объекте начали работать коллективы многих служб Орского отделения Южно-Уральской железной дороги. С целью введения

тоннеля в строй в текущем году опять же в августе на представительном совещании были определены исполнители для выполнения оставшихся работ. Так, коллективу МЧ-6 предстояло завершить земляные работы по подходу к западному и восточному порталам; ПЧ-

служба перевозок. А началось строительство тоннеля восемь лет назад под руководством бывшего начальника станции Медногорск, ныне старшего дежурного В. И. Куликова.

И теперь все это позади. И вот мы с начальником станции Медногорск Генна-

высокого и менее высокого ранга, которые отвечали каждый за свой участок работы.

А полную информацию о ходе операции можно было получить в мозговом центре — на временном пульте управления, где дежурный по станции Медногорск Николай Александрович Бережной и ревизор движения отдела перевозок Орского отделения Южно-Уральской железной дороги Александр Петрович Быжов кое-как успевали собирать информацию, давать указания, осуществлять контроль за работой каждого подразделения.

В мозговом центре многолюдно, не умолкают телефоны, атакуют пассажиры, спрашивая, когда же пойдут поезда. Дежурному по станции пришлось сделать дважды сообщение пассажирам о том, что в связи с пуском нового тоннеля прибытие поездов на станцию Медногорск задерживается и о возобновлении движения будет объявлено дополнительно.

И вот пролетели часы напряженной работы, освободилась часть людей и техники, которую надо убирать с путей. В 15 часов 30 минут по московскому времени маневровый тепловоз с путеукладчиком отправился в Сару. Почти через час по четному ходу также проследовали в Сару дрезины. Постепенно покидала место работы техника, очищая путь для движения поездов. В 17 часов 45 минут пять рабочих поездов (всего же их было 18) прибыли на станцию Медногорск. Последними покидали тоннель контактные, завершившие регулировку контактного провода. А вообще для монтажа устройств централизации, блокировки и связи по новой схеме связистам отпущено пять суток, но они надеются закончить эту работу пораньше.

Итак, напряженный день позади, выполнен значительный объем работ, с места стыковки путей выведена вся техника, произошла смена дежурных по станции, и уже Любовь Тимофеевна Иванова объявляет, что поезд № 199 «Свердловск — Оренбург» прибывает ко второй платформе. Это было в 18 часов 35 минут московского времени, спустя некоторое время поезд № 199 проследовал по новому тоннелю. С этого момента было открыто движение поездов, но работы по включению электрической централизации и автоблокировки на станции Медногорск продолжают. После их окончания станция начнет работать в полную силу.

Пошли поезда по новому тоннелю

22 (дистанция пути) — произвести устройство дренажной канализации, водоотводных лотковых каналов, построить ограждения охранной зоны тоннеля; ПМС-16 — произвести укладку верхнего строения главных путей через новый тоннель; ПМС-275 — сделать отделку верхнего строения пути вновь уложенных путей, построить стрелковые ячеи и постовые будки ВОХР; ЭЧ-14 (дистанция энергоснабжения) — смонтировать контактную сеть в тоннеле и на подходах, а также энергоснабжение сигнальных точек автоблокировки и тоннельной сигнализации, внутренние и наружные сети 0,4 кв тоннеля.

Следует сказать о том, что большие подготовительные работы были проведены коллективом станции Медногорск. В частности, немалый вклад в строительство тоннеля внесли службы пути (ПЧ-22) под руководством дорожного мастера Н. Г. Бакорова, ЭЧК-75 (начальник участка А. М. Кофейников), ПЧ-14 (служба сигнализации, централизации, блокировки и связи), возглавляемая старшим электромехаником В. А. Золотаревым,

днем Михайловичем Гузевым, съемочной группой местного телевидения на том месте, где собрались десятки людей в оранжевых жилетах и много техники, которые заняты демонтажом 34-й стрелки, стрелок 2а-4а с противоположной стороны тоннеля и подготовкой земляного полотна для укладки путевой решетки и выполнения других работ для открытия двухпутного движения по новому тоннелю.

День выдался безветренный, морозный, вроде бы, как по заказу. И это было очень важно, потому что на проведение операции по переключению железнодорожникам руководством Южно-Уральской железной дороги было дано «окно» протяженностью в 10 часов. Поэтому разговаривать людям некогда, все было подчинено одному — в установленное время сделать переключение и пустить поезд по новому тоннелю.

А что же новый тоннель? Мы отправились к нему. Вокруг стояла удивительная тишина. Новый тоннель протяженностью 380 метров пока молчал, на темном фоне его пространства вспыхивали неяркие огоньки сигнализации. У въезда в тоннель работали три человека, а в самом тоннеле тоже предстояла работа по подвеске контактной сети с последующей регулировкой.

Работами на месте событий руководили лично заместитель начальника управления Южно-Уральской железной дороги Михаил Александрович Кокуркин, начальник Орского отделения ЮУЖД Борис Владимирович Плохотнюк и главный инженер Михаил Георгиевич Родоманченко, много здесь

было других руководителей

Н. МУЗЫКА.