



Станции Орша

150 лет

60-е годы. Время НОВЫХ ОТКРЫТИЙ

К концу 50-х гг. отделения дороги были основными подразделениями железнодорожного транспорта, которые за 15 лет своей работы получили значительное техническое развитие, соответствующее объемам перевозок.

Однако большое количество отделений дороги и неизбежная ведомственная чересполосица стали тормозом для осуществления эффективных форм организации движения. В связи с этим было принято решение об укрупнении отделений дорог.

В марте 1961 года Оршанское отделение было ликвидировано, а основная его часть включена в состав Минского отделения, участок Юрцево-Сосновка передан Витебскому отделению. Перед руководством встали задачи по трудоустройству штата ликвидированного Оршанского от-



Орша-Центральная, 1960-е годы

деления и налаживанию работы оршанских предприятий в составе нового отделения.

Временно в Орше был организован подотдел. В апреле 1961 года – оршанский погрузпункт. В мае этого года ликвидирована 4-я Оршанская дистанция пути, но была создана объединенная 9-я дистанция пути.

В 1961-1966 гг. на участках Борисов-Орша-Красное все переезды, расположенные на перегонах,

были оборудованы автоматической светофорной сигнализацией и автоматическими шлагбаумами. В 1963 году на сети дорог произошло укрупнение хозяйственных единиц. Все станции Оршанского узла были объединены под единым командованием, но после этого возникли трудности в организации эксплуатации одной работы Оршанского региона. Выходом из положения стало создание промежуточного ор-

гана оперативного руководства – станционных узловых диспетчеров.

С 1965 года был создан цех вокзальной автоматики. На оршанском вокзале внедрена диспетчеризация билетных касс с помощью устройства двусторонней громкоговорящей связи, установлены автоматические справочные установки (АСУ) и автоматические камеры хранения ручной клади.

В 1963 году пассажирское движение на участках Орша-Минск-Брест стали переводить на тепловую тягу. В этом же году от Минска до Бреста проследовал первый поезд № 17 с тепловозом ТЭ-7, а позже был полностью осуществлен переход на тепловозную тягу от Бреста до Орши. Весной 1965 года на этом полигоне начали работать тепловозы ТЭП-60 приписки депо Смоленск.

В начале 1966 года на направлении Смоленск-Минск началось движение грузовых поездов смоленскими тепловозами и смо-

ленскими бригадами. В марте 1966 года была произведена замена паровозной тяги на тепловозную на направлении Орша-Минск в грузовом движении.

Свнедрением тепловой тяги был решен вопрос загрузки высокобжедаемого эксплуатационного и ремонтного штата, ранее занятого на паровозной тяге.

Станции узла работали в напряженном ритме. Причинами этого были ручные стрелки, выполнение маневровой работы на непрофилированных вытяжных путях, недостаточное количество путей в сортировочных парках, враждебность маршрутов горловины.

В 1965 году на станциях узла был внедрен метод диспетчерского руководства формированием поездов.

Возросший объем переработки вагонопотока в узле требовал усиления технического оснащения станционного хозяйства. Возникла идея построить сортировочную горку. В

ноябре 1966 года сортировочная горка на ручных стрелках была задействована. Переработка московского потока значительно ускорилась, сократились простои вагонов. С середины 1968 года станции узла перешли на планирование работы по 4-часовым периодам в едином ритме отделения дороги. Изменился стиль работы станционного диспетчера. В этом же году в Оршанской дистанции был организован цех поезда радиосвязи.

Повышению пропускной способности препятствовала система ручного перевода стрелок на промежуточных станциях. В 1969 году началось внедрение электрической централизации. С 1961 по 1969 годы велись работы по замене деревянных зданий остановочных пунктов кирпичными, капитально благоустроились пассажирские платформы с ограждениями.

**Подготовила Анастасия
АЛЕКСАНДРОВА.**