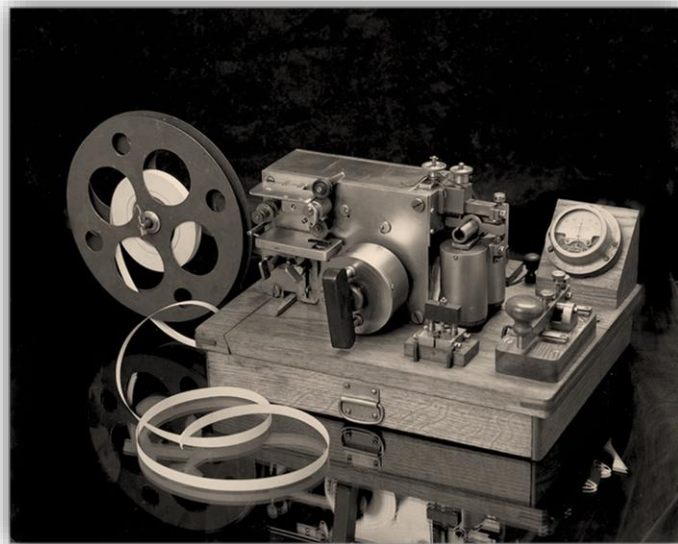


МИНСКАЯ ДИСТАНЦИЯ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

В 1871 году в связи с вводом в эксплуатацию железной дороги Смоленск — Минск — Брест в Минске была сдана в эксплуатацию Минская дистанция телеграфа, которая подчинялась службе телеграфа, находящейся в Москве при Управлении Московско-Брестской железной дороги. С 1900 года до 1915-го границы дистанции были в пределах станций Славное — Барановичи.

Контора дистанции располагалась в каменном одноэтажном здании между путей в I парке станции Минск-Товарный. Телеграфная и телефонная станции размещались в 2 комнатах. На телеграфной станции было 4 аппарата Морзе. В одной комнате с телеграфными аппаратами размещался и коммутатор телефонной связи с местным питанием (МБ) системы «Гейслера» емкостью 100



Телеграфный аппарат Морзе.

номеров. На большинстве отдельных пунктов в качестве входных сигналов применялись поворотные красные диски диаметром 80 см, установленные на деревянных опорах высотой 3 м, и только крупные станции ограждались семафорами. Все стрелки на станциях были ручными, на главных путях они запирались закладками и навесными замками. После принятия Министерством путей сообщения и 1873 г. Положения о сигналах началась замена дисков на семафоры. Разрешающее сигнальное показание определялось опущенным вниз вдоль мачты или наклоненным под 45° к ней крылом семафора. На вооружение был принят двухпозиционный семафор, предложенный профессором Петербургского института инженеров путей сообщения Я. Н. Гордиенко. Он управлялся двухпроводной гибкой тягой с компенсаторами. В 1891 г. на Либаво-Роменской дороге в пределах направления Вилейка — Минск имелось только три семафора, а уже в 1907 г. на всех станциях этой линии, кроме разъездов, были установлены семафоры.

На станции Минск Либаво-Роменской железной дороги (ныне Минск-Пассажирский) в 1908 г. стрелки пассажирского парка были оборудованы механической централизацией. Здесь же в 1911 г. впервые были установлены педали для устранения возможности отблокировки маршрута до прохода поездом всех стрелок.

В процессе расширения станции Минск Московско-Брестской железной дороги (ныне Минск-Сортировочный) в 1908—1909 гг. на прилегающих направлениях Брест—Минск и в 1913 г. на направлении Минск—Смоленск блокировка системы Родари была заменена более современной блокировкой системы Сименс и Гальске с четырехчочковыми блок-механизмами. Только на предузловых перегонах Колодищи—Минск—Фаниполь сохранились старые блок-аппараты и блокировочный сигнал прибытия дополнялся подачей телефонограмм.

Одновременно в соответствии с принятыми в 1909 г. Общими правилами сигнализации все семафоры были приведены к одной системе показаний. С этого времени разрешающее показание семафора определялось его крылом, расположенным под углом 135° по отношению к мачте.

В 1908 г. четная горловина станции Борисов была оборудована механической централизацией.

Совершенствование системы руководства движением поездов в 1915 г. потребовало совершенствования телефонной и телеграфной связи. Для вновь введенных дежурных по отделению, диспетчеров и их помощников была организована связь по индукторному телефону с условным вызовом и параллельным включением станций участков. Кроме того, в распоряжение дежурного персонала была предоставлена также телеграфная связь. Повышение роли диспетчерского аппарата потребовало подвески специального диспетчерского провода, однако избирательной связи еще не было.

Дистанция делилась на околотки. Штат околотка состоял из 1 электромеханика (надсмотрщика телеграфа), 1 электромонтера СЦБ и старшего рабочего. В качестве транспорта в дистанции использовалась ручная вагонетка. Семафоры и все помещения освещались керосиновыми лампами.

Руководил дистанцией начальник дистанции, но здесь не было ни одного инженера и техника. Техническая оснащенность в 1900—1917 годах составляла всего 17 баллов. Коллектив дистанции состоял из 73 человек (7 надсмотрщиков, 7 монтеров, 7 старших рабочих, 6 телефонисток, 42 телеграфиста, руководство и бухгалтерия — 4 человека).

В 1916 г. перегон Минск Александровской дорога — Минск Либаво-Роменской дорога был оборудован электрожелезнодорожной системой.

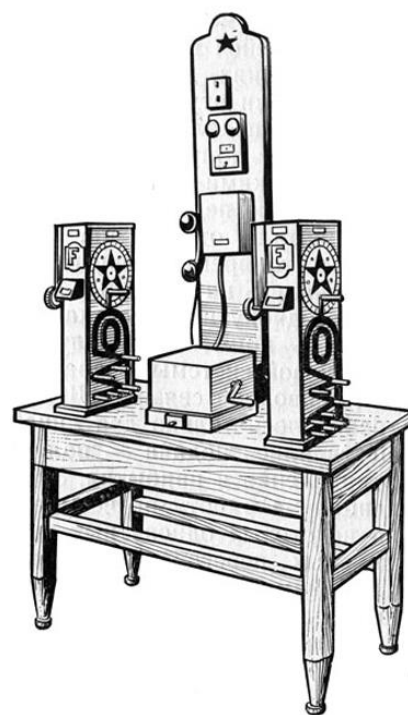
Народный комиссариат путей сообщения СССР (НКПС) в 1918 г. принял решение об организации электротехнической службы на железных дорогах.

В 1919 году границы дистанции были установлены от станции Коханово до Негорелого. В период гражданской войны и без того слабые средства связи были разрушены и выведены из строя, после ее окончания руководство дистанции приступило к их восстановлению.

В 1921 г. в управлениях дорог были организованы единые службы связи и электротехники, в ведении которых находились сигнализация, централизация, блокировка, радиосвязь, телеграфная и телефонная связь.

1 сентября 1928 г. после открытия соединительной ветви № 1 и поста 747 км и изменения системы движения на станциях Минск-Пассажирский и Минск-Товарный были установлены новые семафоры для приема поездов от поста 747 км.

На станции Борисов в 1930 г. был построен нечетный (Минский) парк. В Минской горловине был открыт исполнительный сигнальный пост, оборудованный новыми входным и выходным семафорами. Так же Минской



Железнодорожный аппарат системы Трегера.

дистанции в 1930 году началось строительство полуавтоматической блокировки «Сименс и Гальске». Эта система была введена в эксплуатацию на участке Минск — Борисов. На участке Минск — Негорелое и по Минскому узлу пущена электрожелезнодорожная система на отечественных аппаратах системы Трегера, дистанция в этот период входила в состав Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги, и границы ее устанавливались в пределах Борисов — Минск — Негорелое — Радошковичи.

Открытые в 1934 г. для повышения пропускной способности на направлении Смоленск—Минск обгонные пункты и блокпосты включались в действующую блокировку. Установленные на обгонных пунктах блок-аппараты имели ящики зависимости с маршрутными рукоятками. Стрелочные переводы в зависимость включены не были. На некоторых обгонных пунктах участка Борисов—Минск устанавливались исполнительные посты, управлявшие удаленным от вокзала входным семафором.

В 1932—1933 годах было завершено строительство диспетчерской и станционной избирательной связи на аппаратуре системы «Верстерн-Электрик». Стрелочная связь на станциях в то время осуществлялась с помощью телефонов с местным питанием. Коммутаторы устанавливались в помещениях дежурного по станции. На стрелочных постах были установлены телефоны завода «Красная Заря».

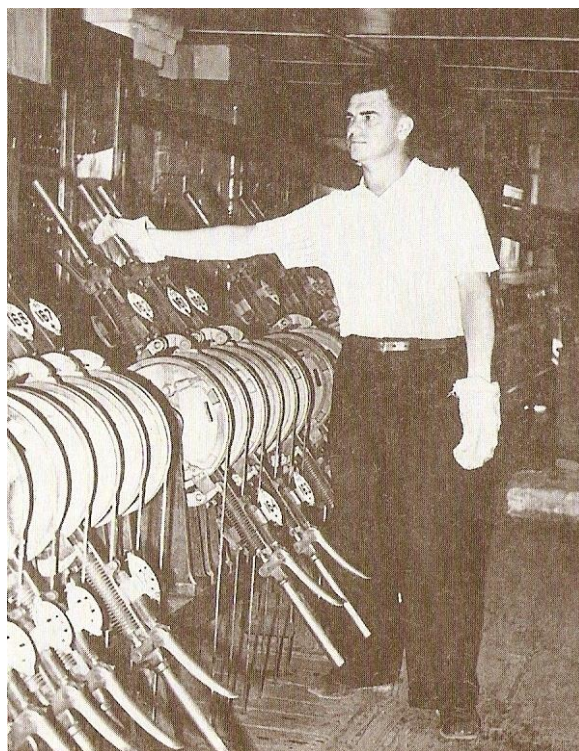
На станции Колодищи в 1937—1938 годах построена опытноэкспериментальная механоэлектрическая централизация стрелок и сигналов с линзовыми светофорами, которую обслуживали 4 электромеханика, 4 электромонтера и старший механик. Старшим механиком был назначен А. А. Галенкин, который в дальнейшем работал заместителем начальника Минской дистанции сигнализации и связи, а затем и начальником Молодечненской дистанции сигнализации и связи.

До 1941 года Дом связи в Минске размещался на Привокзальной площади в двухэтажном здании. На втором этаже располагался телеграф, там были установлены аппараты Морзе и «Бодо». На этом же этаже размещался технический отдел и кабинет начальника. На первом этаже находилась телефонная станция. Там были установлены 2 коммутатора ЦБ на 100 номеров каждый, кросс, аккумуляторная, подзарядная.

Вероломное нападение фашистской Германии на Советский Союз не дало возможности своевременно демонтировать устройства СЦБ и связи и они были полностью разрушены. В период Великой Отечественной войны 49 работников дистанции сражались в составе действующей Красной Армии и в партизанских отрядах.

К моменту освобождения были полностью уничтожены линии связи на участке Красное—Орша—Борисов, путевая блокировка и электрожелезнодорожная система на перегонах и централизация стрелок на станциях. Практически все станционные здания, распорядительные, исполнительные, стрелочные посты и вокзалы были также взорваны или сожжены.

В первые месяцы после освобождения Минска начальником дистанции работал Н. Ф. Шитохин. В ноябре 1944 года на эту должность был назначен С. С. Федянин. Штат дистанции в это время составлял 120 человек. Началось восстановление разрушенных средств сигнализации и связи. Восстановление устройств электрической и механической централизации немецких систем на станции Минск-Товарный и устройств связи без оборудования было просто невыполнимо. Руководство дистанции организовало специальную команду и командировало ее в Германию. Через месяц команда вернулась в Минск с двумя вагонами аппаратуры и оборудования. Для оказания помощи в ведении восстановительных работ Главк СЦБ и связи командировал из Москвы специалиста по немецким системам ЭЦ и МЦ инженера Рогозина. Под его руководством была восстановлена



Управление стрелками сортировочной горки станции Минск-Товарный. 1946 г.

электрическая и механическая централизация, а также написаны инструкции по пользованию и обслуживанию устройств. Особенно высокими темпами восстанавливалась уникальная система горочной механической централизации, которая была запущена к концу 1945 г. Она дала возможность производить роспуск составов с сортировочной горки на 17 путей парка № 3. В течение 10 месяцев была возобновлена телефонная станция на 480 номеров.

В 1946-1948 годах были восстановлены устройства СЦБ на Минском узле. Большие работы велись по каблированию узла. В 1947 году все внутреузловые перегоны в узле Минск были оборудованы полуавтоматической блокировкой. На станции Минск-Пассажирский была задействована станционная блокировка. Уже в 1950 году была построена механическая централизация на 62 стрелки. Наряду со строителями в восстановительных работах активно участвовал эксплуатационный штат дистанции. Большой вклад в возрождение разрушенного хозяйства СЦБ и связи внесли работники дистанции В. И. Ломоть, А. М. Павлович, Н. И. Гомонов, Б. С. Шевелев, В. Н. Панкратов, Б. И. Белоусов, А. А. Долгий, А. А. Галенкин, Г. И. Локтев, А. И. Костев, В. С. Медведев, М. М. Бейнарович и другие.

Минская дистанция сигнализации и связи в этот период входила в состав Западной железной дороги, управление которой находилось в Смоленске. Граница дистанции проходила по станциям Негорелое, Борисов, Радошковичи. В 1950 году эксплуатационная длина железнодорожных линий связи составляла 183 км.

Для обслуживания устройств СЦБ и связи было организовано 27 околотков. В 1950 году участок от станции Минск-Северный до станции Радошковичи передан Молодечненской дистанции сигнализации и связи.

В 1947 году Дом связи переехал в здание на улице Советской. Здесь заново были смонтированы ЛАЗ, телефонная станция, телеграф. В 1951 году вместо

коммутаторов ЦБ на 480 номеров была собрана АТС на 1500 номеров. Тогда же начали развиваться устройства радиосвязи.

1955—1957 гг. стали периодом интенсивного внедрения на отделении автоматической блокировки. Этому во многом способствовало и то, что в 1955 г. Смоленский участок специального строительного-монтажного треста «Трансигналстрой» был передислоцирован в Минск.

В 1956 году впервые на участке Минск—Борисов построена автоблокировка протяженностью 81 км с диспетчерским контролем движения поездов. 8 переездов были оборудованы автошлагбаумами, 12 автоматической сигнализацией. В результате проведенных работ ручные стрелки всех станций были увязаны с сигналами, переезды автоматизированы, а поездной диспетчер получил табло с полной информацией состояния перегонов и положения светофоров. Это было настоящим прорывом в системе организации и обеспечения безопасности движения поездов. Первым механиком на этом участке работал И. П. Полх. В последующие годы он стал начальником отдела связи отделения дороги.

Старшим электромехаником на этом участке работал Е. И. Шут, который потом был назначен ревизором связи отделения дороги.

В 1957 году основным способом регулирования движения поездов являлся телефонный способ сношения — полуавтоматика. На станциях применялась ключевая зависимость, замки Мелентьева, семафоры.

На станции Минск-Товарный внедрялась электрическая централизация

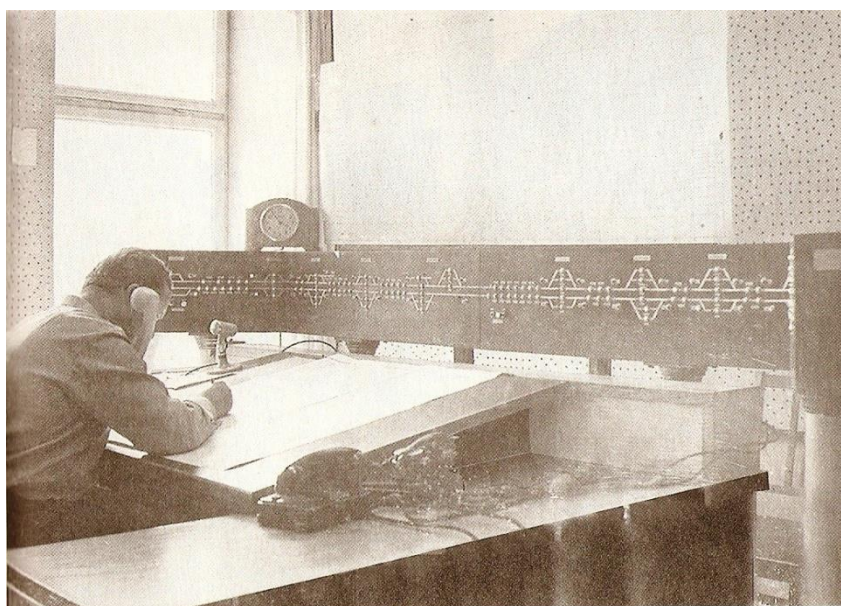
с оборудованием стрелок системой 3900.

Вторым участком внедрения автоматики был участок Минск - Негорелое, оборудованный в 1957 году автоблокировкой с импульсными рельсовыми цепями. Строительство автоматической блокировки проходило в труднейших условиях. Неудовлетворительное обеспечение материалами и оборудованием привело к тому, что за три квартала план был выполнен всего на 50%, но была поставлена задача ввода устройств в 1957 г.

Начался небывалый штурм. Подмерзающий грунт крушили отбойными пневмомолотками. В работу включились эксплуатационники-связисты, во главе встал В. А. Окорков. Впервые в истории железнодорожного строительства в график



Замок Мелентьева.



Табло диспетчерского контроля участка Негорелое - Борисов. 1958 г.

движения были заложены специальные рабочие поезда, которыми доставлялась и вывозилась рабочая сила. Постоянно работали две летучки связи Минской дистанции. Большой вклад во внедрение и совершенствование новых устройств автоматики и связи внес первый начальник этого участка А. И. Хлопицкий, за что ему было присвоено звание заслуженного рационализатора БССР. В течение января 1958 г. продолжалась регулировка автоблокировки, на перегон выпускался только один поезд. Пришлось дополнить выходящие из строя приварные соединители, скрепленные строителями методом термитного взрыва, штепсельными, что исключило сбои работы рельсовых цепей. Нашли и метод борьбы с аккумуляторным эффектом, проявлявшимся в рельсовых цепях на железобетонных шпалах с дюбелями. Была внедрена система контроля перегорания сигнальных ламп на прожекторных светофорах и пропадания переменного тока на светофорных точках по светомаскировочному проводу. Это решение позднее было принято в схемах автоблокировки на прожекторных светофорах как типовое и закладывалось в проектах. В конце января автоблокировка с импульсными рельсовыми цепями заработала в полную силу, пропускная способность участка возросла многократно.

В 1958 г. автоматическая блокировка участка Минск—Негорелое была дополнена автоматической локомотивной сигнализацией и системой диспетчерского контроля. С этого момента все отделение дороги с востока на запад по главному ходу было оснащено эффективной системой диспетчерского руководства и контроля.

Первым электромехаником на станции Негорелое работал почетный железнодорожник Л. Ф. Сивуха.

Первым электромехаником на участке Минск—Негорелое, осуществившим контроль за строительством автоблокировки, а затем и обслуживавшим на станции



*А. И. Костев — бывший начальник
Минской дистанции сигнализации и связи.*

Койданово эти устройства в течение 10 лет (1957—1968 годы), был А. М. Чиж. Чиж совместно с электромехаником А. И. Хлопицким разработали рационализаторское предложение «Контроль у оси перегорания светофорных лампочек и пропадание переменного тока на перегонных светофорах, а также организацию связи ДСП с перегонными точками по светомаскировочному проводу».

Эти рационализаторские предложения были признаны техническим усовершенствованием, за их внедрение А. М. Чиж был удостоен звания «Лучший механик дороги» и награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Значительный вклад в развитие радиосвязи внес почетный железнодорожник Д. Д. Чеботарь. Много внимания совершенствованию средств связи уделяли начальники дистанции

М. П. Мартыненко, П. П. Гербат, А. И. Костев; заместитель начальника дистанции связи В. И. Ломоть, главный инженер О. И. Круглый и ряд других работников.

Определенный вклад в реконструкцию станции и внедрение новой техники в средства сигнализации и связи внесли начальники станций Негорелое В. П. Новош, Койданово — В. В. Дорошкевич и дежурный по станции Койданово А. П. Ключко.

В то же время постоянно расширялась телеграфная связь. Появились стартстопные аппараты СТ-35, РТА-52, Т-51. В 1958 году была включена в работу абонентская телеграфная станция ручной системы (АРТ). Одновременно с проведением сплошной электрификации в пределах дистанции была произведена полная замена воздушных линий связи на кабельные. Это дало возможность установить малые АТС на станциях: Ждановичи, Помыслище, Борисов, Жодино, Смолевичи, Степянка, Пуховичи, Руденск, Михановичи, Колядичи, Шабаны, Беларусь, а также в дорожной поликлинике и больнице.

В начале 60-х гг. начался рост пассажирского движения. Головная пассажирская станция отделения Минск-Пассажирский работала на ручных стрелках. Поднять перерабатывающую и пропускную способность станции могла только электрическая централизация стрелок и сигналов. Ее строительство началось в 1962 г., проект был разработан институтом «Мосгипротранс» (главный инженер проекта Ефим Данилович Левитанский). Предусматривалось построить маршрутно-релейную централизацию по альбому ТР-47 с рельсовыми цепями переменного тока частотой 75 Гц. Такое решение стыковалось и с запроектированной на участке Минск—Молодечно автоматической блокировкой, где устраивались такие же рельсовые цепи.

Строительство осуществлялось силами СУ-672 треста «Трансигналстрой». Контроль за монтажом, наладку и регулировку оборудования осуществляла бригада эксплуатационников под руководством Владимира Андреевича Окоркова. В состав бригады были включены опытные работники: старший электромеханик участка Озерище—Борисов И. П. Полх, электромеханики Александр Семенович Власов (позднее работавший главным инженером Оршанской дистанции), Святослав Николаевич Карнатовский (позднее работавший начальником Осиповичской дистанции), Анатолий Константинович Наркевич, инженеры дистанции Владимир Яковлевич Садовский и Оскар Иосифович Круглый.

Ввод ЭЦ Минск-Пассажирский был произведен только в апреле 1964 г. Одновременно все прилегающие к станции перегоны были оборудованы автоблокировкой. На станции начала функционировать поездная и маневровая радиосвязь, а также двусторонняя парковая связь громкоговорящего оповещения, впервые к ней были подключены объекты пункта технического осмотра вагонов. На отделении дороги начала работать первая маршрутно-релейная централизация стрелок и сигналов, и внимание к ее эксплуатации было серьезным. Была введена должность заведующего ЭЦ, на нее был назначен имевший опыт эксплуатации ЭЦ И. П. Полх. В смене работали старший электромеханик, электромеханик постовой и электромеханик по напольным устройствам. Постоянное обслуживание устройств осуществляли монтеры, разбитые территориально на 5 околотков. С пуском ЭЦ станция Минск-Пассажирский перестала ограничивать по пропускной способности международный пассажирский ход Москва—Брест.

В течение 1968 г. силами работников Минской дистанции была построена электрическая централизация на станции Заводская по проекту группы инженеров

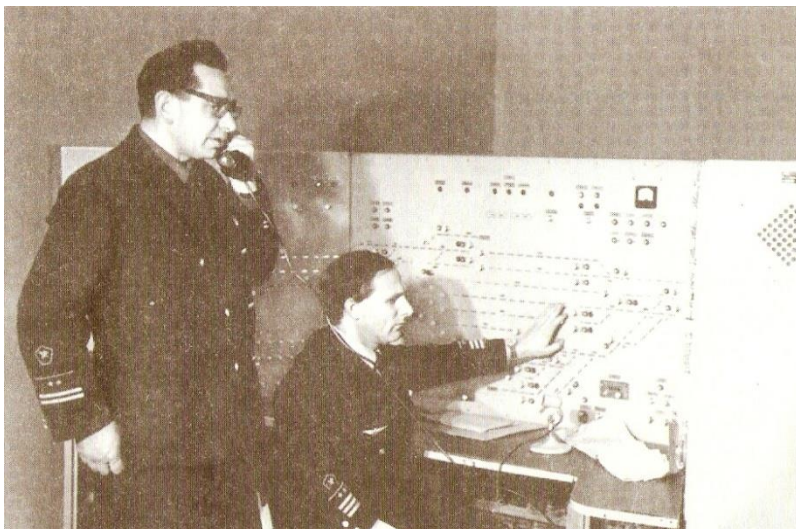
службы связи дороги. В конце декабря устройства были введены в строй, одновременно была задействована автоматическая блокировка по III главному пути перегона Заводская—Минск-Восточный, организована передача составов между станцией Заводская и станцией Степянка по маневровым сигналам, ограждающим установленный маршрут. Регулировочными работами руководил В. А. Окорков.

В течение 1968 и 1969 гг. велись работы по сооружению обходной ветви узла Помыслище—Крыжовка. На станциях Помыслище и Крыжовка была построена электрическая централизация стрелок и сигналов, введенная в эксплуатацию в декабре 1969 г. А на вновь построенном перегоне была введена однопутная двусторонняя автоматическая блокировка опытной системы ГТСС. На перегоне была также задействована построенная однотраверсная воздушная линия связи. Все пусконаладочные работы на обеих станциях и перегонах проводились силами Минской и Молодечненской дистанций. Пуск автоблокировки и электрической централизации проходил в условиях небывалого для Беларуси тридцатиградусного мороза.

В 1970 году вместе с электрификацией установлена автоблокировка участка Минск—Пуховичи, электрическая централизация на станциях Минск-Южный, Колядичи, Асеевка, Руденск, Пуховичи. Все регулировочные и пусконаладочные работы производились бригадами минских связистов. Связь была осуществлена бригадой связистов под руководством старшего электромеханика Петра Ивановича Прохорчика.

Первой была введена ЭЦ на станции Михановичи 19 ноября 1970 г., при этом на прилегающих перегонах была временно оставлена полуавтоматическая блокировка, увязанная с ЭЦ по проекту дистанции.

В течение декабря ЭЦ была введена на станциях Руденск, Пуховичи, Колядичи. Председателем комиссии стал главный инженер отделения Ефим Феопентьевич Ситников.



Проверка перед пуском ЭЦ станции Колядичи. 1970 г.

Станция Минск-Южный была приспособлена под электротягу, она осталась на ручных стрелках, но на прилегающих перегонах, как и на всем участке, была введена числовая кодовая автоблокировка с рельсовыми цепями переменного тока частотой 25 Гц.

Таким образом, в конце 1970 г. все прилегающие к Минску участки были оснащены автоблокировкой, пропускная способность их

обеспечивала пропуск все увеличивающегося поездо-потока.

К 1965 году емкость АТС увеличилась до 2100 номеров, но и этого было уже недостаточно. Возникла необходимость в замене старой аппаратуры на новую, была сдана в эксплуатацию АТС-54 на 2700 номеров. С развитием

информационно-планирующей системы и вводом в действие ВЦ емкость телеграфа уже не отвечала требованиям; в 1968 году была смонтирована и пущена в эксплуатацию станция АТС-57. Появилась возможность включить в нее даже небольшие станции и узлы.

В последующие годы шла непрерывная работа по модернизации, строительству устройств сигнализации, централизации и блокировки всех видов связи. Продолжалась электрификация железнодорожных участков. Велось строительство постов ЭЦ, домов связи, усилительных пунктов, производилась прокладка магистральных кабелей для цепей СЦБ и всех видов связи.

В течение 1971 г. велось строительство автоматической блокировки перегона Пуховичи—Талька и электрической централизации стрелок и сигналов станции Минск-Южный. Наладку и регулировку вели бригады минской дистанции сигнализации и связи. Автоблокировка была введена 28 ноября 1971 г., пути и стрелки станции Талька были оборудованы рельсовыми цепями.

19 апреля 1972 г. была введена электрическая централизация стрелок и сигналов станции Фаниполь, построенная минскими связистами по титулу и на средства промышленного предприятия. Ввод ЭЦ значительно повысил маневренность станции, обслуживающей бурно развивающийся Западный промузел Минска.

27 июля 1974 г. была введена электрическая централизация стрелок и сигналов на станции Минск-Северный. Строительство вело СУ-672. Характерно, что двухэтажный пост ЭЦ был построен силами Минской дистанции гражданских сооружений, мастером был молодой инженер Олег Андреевич Кот, ставший через некоторое время начальником отдела гражданских сооружений отделения дороги.

Значение ввода ЭЦ на станции Минск-Северный велико: это была первая на отделении блочная маршрутно-релейная централизация с маршрутным набором и выносным манипулятором; была многократно повышена маневренность важнейшей грузовой станции Минского узла, обслуживающей моторвагонное депо. С пуском ЭЦ практически прекратились сбои с выпуском электропоездов из моторвагонного депо на станцию Минск-Пассажирский.

В 1974 г. развернуты работы по строительству электрической централизации стрелок и сигналов на станциях и автоматической блокировки на перегонах участка Минск—Борисов по титулу электрификации. Строителями были сооружены новые посты электрической централизации на станциях Колодищи и Смолевичи, дом связи на станции Смолевичи, релейная, совмещенная с домом связи, на станции Красное Знамя. Работниками дистанций гражданских сооружений были выполнены пристройки к зданиям вокзалов на станциях Озерище, Городище, Пролетарская Победа. С самого начала был взят высокий темп работ, позволивший к началу декабря начать ввод устройств в эксплуатацию.

С 9 декабря 1974 г. по 21 января 1975 г. были введены устройства ЭЦ на всех станциях участка, между станциями была задействована кодовая автоматическая блокировка с рельсовыми цепями переменного тока частотой 25 Гц.

Устройства СЦБ станции Степянка, на которой были в самом разгаре работы по укладке дополнительных путей, и станции Борисов были приспособлены под электротягу и увязаны с новой перегонной автоблокировкой. Одновременно на участке была задействована высокочастотная телефонная связь по двухкабельной магистрали, здесь впервые была применена аппаратура К-60П.

С пуском ЭЦ и новой автоблокировки участок Минск—Борисов получил неограниченные возможности по пропускной способности и после участка

Минск—Талька стал вторым высоко технически оснащенным автоматикой участком. 20 февраля 1975 г. на перегоне Колодищи—Шабаны была задействована полуавтоматическая блокировка.

В 1975 г. развернулись работы по строительству электрической централизации на станции Минск-Товарный и одновременно по модернизации устройств СЦБ и связи на участке Минск— Столбцы по титулу электрификации. Особенностью работ было то, что на станциях Помыслище и Фаниполь действовали устройства электрической централизации, и их модернизация целиком легла на плечи эксплуатационников. Нужно было провести приспособление под электротягу существовавших устройств СЦБ станции Минск-Товарный, так как пуск ЭЦ этой станции был намечен на I квартал 1976 г.

В 1975 г. на перегоне Помыслище—Крыжовка по титулу промышленных предприятий была построена станция Дегтяревка.

Стрелки и пути станции были оборудованы рельсовыми цепями, станция имела МКУ на аппаратах Наталевича, были образованы два новых перегона с автоблокировкой системы ГТСС.

В декабре 1975 г. в основном была подготовлена к пуску и новая электрическая централизация станции Минск-Товарный. Однако из-за необходимости замены бракованного магистрального кабеля СЦБ, проложенного по парку № 1, пуск задержался.

В 1975 году введены в эксплуатацию устройства кодовой централизации на станции Минск-Товарный. В этом же году с электрификацией участка Минск— Негорелое произведена модернизация автоблокировки, принята в эксплуатацию электрическая централизация на станциях Негорелое, Койданово.

Участки от Помыслище до Крыжовки и от Масюковщины до Крыжовки в 1977 г. были выведены из состава Молодечненской дистанции сигнализации и связи и переданы в состав Минской дистанции. Работники Молодечненской дистанции, начиная с января 1977 г., в зимних условиях к вводу нового графика выполнили модернизацию автоблокировки участка Минск—Крыжовка, а минчане — участка Минск-Пассажирский—Крыжовка. Все перегонные и рельсовые цепи были переключены на частоту 25 Гц, после чего все направление Минск—Гудогай получило однотипные устройства двухпутной числовой кодовой автоблокировки с рельсовыми цепями 25 Гц.

В середине 70-х годов в Белоруссии резко стал возрастать грузо- и пассажирооборот; требовалось значительное увеличение пропускной и провозной способности участков и станций. Достичь этого существующими средствами автоматики стало невозможно. На дороге в то время было оборудовано электрической централизацией только 17 процентов общего числа стрелок, а автоблокировкой— 14 процентов протяженности магистрали.

Решение задач оборудования стрелок электрической централизацией и автоблокировкой на всей дороге в значительной степени связано с именем Н. С. Заблоцкого, который в 1973 году назначен начальником службы сигнализации и связи Белорусской железной дороги. Заблоцкому принадлежат многие идеи и предложения по совершенствованию средств связи.

Уже в 1985 году более 85 процентов стрелок включены в зависимость, оборудованы электрической централизацией, 62 процента эксплуатационной длины дороги оснащены автоблокировкой, в том числе 27 процентов устройствами

диспетчерской централизации. Кроме того, были построены шесть крупных механизированных горок и 21 оборудована устройствами электрической централизации.



Благодаря внедрению автоблокировки и электрической централизации, увеличена пропускная способность участков на 20— 25 процентов. Вновь оборудовано автоматикой 383 переезда, каблировано 865 км воздушных линий связи, задействовано 96,8 тыс. каналов-километров телефонной связи. Полностью были удовлетворены потребности ИВЦ (информационно вычислительный центр) дороги в некоммутируемых каналах связи для передачи информации. На всех участках дороги задействована поездная радиосвязь, сортировочные и узловые железнодорожные станции оборудованы радиосвязью и парковой связью громкоговорящего оповещения.

Шла напряженная работа. Н. С. Заблоцкого часто можно было не застать в кабинете: то он на пуске новых объектов, то на строительстве баз, то на производственных участках. Где-то проводит оперативное совещание, где-то держит совет или беседует с работниками, обсуждая дела нынешние и перспективу.

За новаторство и значительный вклад в развитие средств сигнализации и связи Указом Президиума Верховного Совета БССР почетному железнодорожнику Н. С. Заблоцкому было присвоено звание «Заслуженный работник транспорта Белорусской ССР».

В 1975 г. на Минской дистанции началось интенсивное внедрение приборов обнаружения греющихся букс. В августе 1976 г. аппаратура ПОНАБ-3 была задействована на о.п.Роща для ограждения станции Минск-Товарный от Барановичей. Регистрирующую аппаратуру установили у оператора пункта технического обслуживания вагонов парка приема № 1. Работы выполнили старший электромеханик Николай Громько, электромеханики Александр Викторович Крючков и Федор Константинович Харитончик.

В том же 1976 г. аппаратура ПОНАБ-3 была установлена на обоих подходах к станции Борисов. Работы выполнили электромеханик Василий Павлович Андреев и

старший электромеханик Валентин Васильевич Горбачев. Летом 1977 г. приборы ПОНАБ-3 были задействованы на станции Колядичи на подходах от станций Помыслище и Михайовичи. Работу выполнили электромеханики Джон Александрович Севастьянов и Петр Владимирович Шимченко.

В 1978 г. аппаратура ПОНАБ-3 была установлена на станции Минск-Северный для прикрытия узла со стороны Молодечно. Аппаратуру задействовали электромеханики А. В. Крючков и Семен Владимирович Чернов.

В итоге главная сортировочная станция Минск-Товарный была ограждена приборами обнаружения греющихся букс в поездах на подходах со всех направлений. В дистанции образовался новый цех во главе со старшим электромехаником А. В. Крючковым.

На станции Руденск в 1979 г. была установлена аппаратура ПОНАБ-3 от Минска, работу выполнил электромеханик Александр Федорович Маковец.

В 1978 году в соответствии с приказом начальника Белорусской железной дороги № 24Н было произведено разукрупнение Минской дистанции сигнализации и связи. Из ее состава была выделена Минская управленческая дистанция сигнализации и связи (ШЧ-5). Первым начальником новой дистанции назначен А. И. Костев, работавший до этого начальником общей дистанции.

В этом же году был введен новый Дом связи по Стекольному переулку, который стал самым мощным узлом на Белорусской дороге. На пяти его этажах разместились цеха связи, дорожная лаборатория автоматики и связи, руководство дистанции. Были смонтированы и сданы в эксплуатацию телеграфная станция АТ-ПС-ПД, технический телеграф, междугородная телефонная станция, линейно-аппаратный зал (1980 год), АТС координатной системы на 5000 номеров и транзитный узел дальней автоматической связи (1986 год). Начиная с 1980 года постепенно заменялись телеграфные аппараты СТ-35, Т-63 на аппараты Ф-1100 и Ф-2000.

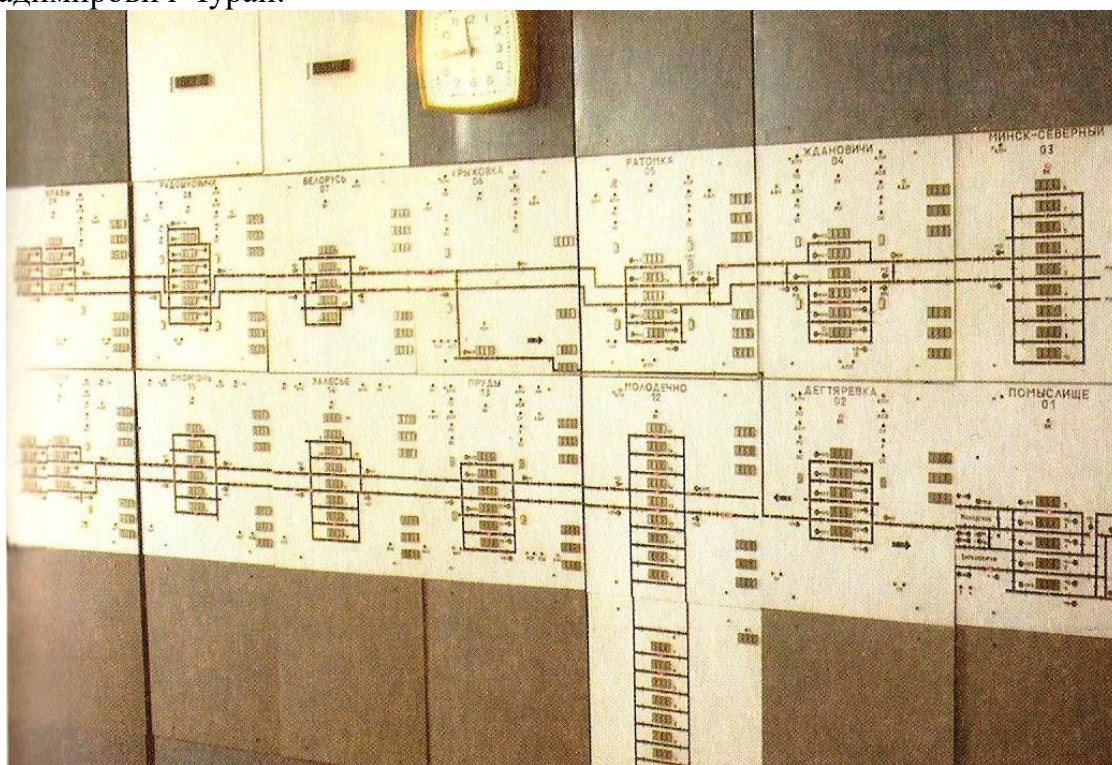
В 1977—1979 годах введена в эксплуатацию электрическая централизация на станциях Ждановичи, Ратомка, Степянка, оборудована горочной автоматической централизацией с двумя тормозными позициями, оснащенными вагонными замедлителями типа КВ сортировочная горка станции Минск-Товарный. В 1983 году построена станция Шеметово, которая оснащена устройствами электрической централизации, а на перегоне Шеметово — Смолевичи переезды оборудованы устройствами автоматики. В 1988 году электрической централизацией оборудованы станции Борисов, Гатово, Шабаны, построена автоблокировка на перегоне Колядичи — Помыслище.

В 1986 г. было закончено путевое развитие станции Дегтяревка, минские связисты оборудовали эту станцию электрической централизацией стрелок и сигналов.

Огромных трудов стоило строительство электрической централизации станции Борисов. Весь 1987 г. строители СУ-30 и СМП-367 вели строительство поста ЭЦ, компрессорной, маневровых постов. В результате — задержка в установке постового оборудования, сжатые сроки наладки и регулировки. Акт ввода был подписан 30 декабря 1987 г., ввод устройств произведен в феврале 1988 г. Важнейшая участковая грузовая станция главного хода отделения дороги начала работать устойчиво, появилась возможность внедрения передовой технологии.

В 1989 году сортировочная горка станции Минск-Товарный оснащена третьей тормозной позицией с вагонными замедлителями типа РНЗ и горочным микропроцессорным комплексом (КГМ-РИИЖТ). В этом же году положено начало создания дорожного автоматизированного диспетчерского центра управления ДАДЦУ. Первым участком, переведенным на управление из вновь созданного центра в Минске, был участок Гавья—Лида — Мосты. При этом использовались новые центральные посты ДЦ «Минск» разработки и изготовления КТБ Белорусской железной дороги. В последующие годы проводился планомерный ввод устройств диспетчерской централизации по всем участкам дистанции. В 1992 году в ДАДЦУ находилось 15 участков диспетчерской централизации, оборудованных центральными постами ДЦ «Минск». В их составе кроме участков Минского отделения находились участки Витебского отделения, а также участки Негорелое—Барановичи—Брест Барановичского и Брестского отделений.

Обслуживание аппаратуры центрального поста было возложено на работников минской дистанции, объединенных в 1992 г. Начальником дистанции был назначен Геннадий Федорович Лебедев, главным инженером — Петр Владимирович Чурай.



Табло диспетчерской централизации "Минск". 1993 г.

Постоянно совершенствуются устройства вокзальной автоматики и информации пассажиров. На смену билетопечатающим машинам и автоматам АБ-6, КЖ, ЭБКМ приходят автоматы ОКА-400. Вместо указателей отправления поездов появилась венгерская аппаратура «Визинформ».

К 1994 году закончено оборудование всех подходов к Минскому узлу и в пределах границ дистанции устройствами автоматического контроля за техническим состоянием подвижного состава по ходу поезда. Были установлены приборы ПОНАБ и ДИСК-Б. В этом же году произведена модернизация устройств электрической централизации станции Минск-Пассажирский и оборудованы прилегающие перегоны двусторонней автоблокировкой. На Минском

железнодорожном узле начато внедрение квазиэлектронных и электронных АТС, введена в эксплуатацию электронная АТС типа «Квант» по станции Ждановичи. Для улучшения связей станций, входящих в Минский узел, внедрена аппаратура импульсно-кодовой модуляции ИКМ-30.

В 1995 году включены устройства электрической централизации стрелок и сигналов мотор-вагонного депо станции Минск-Северный. Полностью произведена замена радиостанций типа ЖРУ на радиостанции системы



Г. Ф. Лебедев — бывший начальник Минской дистанции сигнализации и связи.

«Транспорт», что дало возможность перевести поездную радиосвязь на УКВ диапазон. Это улучшило качество и дальность радиосвязи.

По всем направлениям Белорусской дороги внедрена аппаратура уплотнения каналов связи К-60П, работающая по симметричным кабелям марки МКПАБ. Организованы каналы телемеханики и дистанционное питание АУПов. Это новшество позволило увеличить количество каналов междугородной и дальней автоматической связи, а также информационных каналов для ВЦ, продажи билетов системы «Экспресс».

В 1997 г. на участке Минск—Борисов и в 1998 г. на участке Минск—Негорелое автоматическая блокировка была дополнена аппаратурой, позволяющей организовать движение поездов по неправильному пути по АЛСН со вспомогательной сменой направления.

Работами руководили заместители начальника дистанции Николай Яковлевич Федюкович и Георгий Васильевич Заяц, а непосредственно работу выполнили начальник участка Евгений Николаевич Воинов, старшие электромеханики Николай Николаевич Гацко и Владимир Павлович Лосев, электромеханики Виктор Семенович Сусликов и Леонид Петрович Шатер.

Минская дистанция в течение 1997 г. выполнила важнейшую работу — секционирование путей IA и ПД станции Минск-Сортировочный для приема электропоездов. Одновременно была открыта двусторонняя автоблокировка по VI главному пути перегона Минск-Сортировочный — Минск-Пассажирский. Работы выполняли старший электромеханик Михаил Ефимович Русецкий и начальник участка Владимир Степанович Прохоренко.

В 1999 г. была произведена замена АТС станции Борисов. Под руководством заместителя начальника дистанции Анатолия Анатольевича Якубовича введена в строй цифровая электронная телефонная станция F50/1000 на 500 номеров. Активное участие в этой работе приняли старший электромеханик Алексей Семенович Ильин, Ирина Славомировна Кухта, Иосиф Антонович Корницкий.

В 2006 году в постоянную эксплуатацию введен комплекс микропроцессорных устройств горочной автоматики ГАЦ АРС «Тракт». Новой оборудование позволяет в автоматическом режиме управлять работой сортировочной горки и осуществлять «прицельное» торможение вагонов, а также повысить уровень безопасности движения вагонов, сохранность подвижного состава и перевозимых грузов.

В 2009 году на смену блочной маршрутно-релейной централизации пришла микропроцессорная централизация чешского производства ESA-11BC. Новая система предоставляет большие коммуникационные возможности, обеспечивает высокий уровень комфорта для работников служб движения и сигнализации и

связи. Важной составляющей ESA-11BC являются средства технической диагностики и мониторинга. Они позволяют контролировать и анализировать состояние napольных и постовых устройств СЦБ, сохранять диагностическую информацию и статистически ее обрабатывать.

В период 2007-2008 годов на всех станциях входящих в состав Минской дистанции была принята в эксплуатацию диспетчерская централизация «Неман».

В 2009 году на участке Минск - Руденск аналоговая аппаратура двухсторонней парковой связи была заменена на аппаратуру с цифровой коммутацией СДСП-Ц2МД.

В 2010 году станция «Гатово» была оборудована микропроцессорной централизацией «Днепр», разработанной Минским конструкторно-техническим центром БЖД.

В 2013 году станция «Ждановчи» была оборудована чешской системой микропроцессорной централизации ESA.

Говоря о техническом развитии средств СЦБ и связи, нельзя забывать о том вкладе, который внесли своим трудом люди, длительное время проработавшие в дистанции. Назовем начальников дистанции: Н. С. Заблоцкий, В. Я. Садовский, А. И. Костев, В. А. Цеханович; заместителей начальника дистанции: Н. В. Семикин, В. И. Ломоть, В. А. Базар, Ф. С. Оверчук; главных инженеров: О. И. Круглый, П. В. Чурай, начальника участка А. И. Хлопицкого, старших электромехаников: Э. Ф. Нефедович, М. М. Бейнарович, Г. М. Лисовский, А. М. Павлович, А. Т. Радюк, М. Е. Русецкий, П. В. Коновалов; инженеров: Н. Н. Семенов, Б. И. Белоусов; электромехаников: И. А. Хотин, Н. Я. Горячко, А. А. Долгий, А. Е. Дыко, Л. Ф. Сивухо, Г. И. Лапчинский, С. Н. Некрашевич, М. К. Прокопов, Т. Л. Гольнец.

За большой вклад в развитие железнодорожного транспорта, совершенствование, модернизацию и внедрение новых средств СЦБ и связи знаком «Почетному железнодорожнику» награждены: начальник дистанции А. И. Костев, главный инженер П. В. Чурай, старшие электромеханики И. П. Полх, В. В. Лобач, начальник участка П. И. Булыга, электромеханики В. Д. Гусев, Б. В. Худницкий, Л. Ф. Сивухо, Д. Д. Чеботарь.

Орденом Ленина награждены: заместитель начальника дистанции В. И. Ломоть, главный бухгалтер П. Е. Цуркин. Электромеханику Л. Ф. Сивухо первому на Белорусской железной дороге присвоено звание «Лучший электромеханик автоблокировки на сети железных дорог». Длительное время работали в дистанции участники спецформирования НКПС Л. А. Волкова, А. К. Каминская, Е. В. Шиптыцкая. До ухода на заслуженный отдых трудились в Минской дистанции сигнализации и связи ветераны Великой Отечественной войны: И. В. Можейко, З. В. Фоменко, М. К. Прокопов, М. И. Перова, П. В. Коновалов, Н. В. Семикин, Э. Ф. Нефедович, П. В. Васин, Ф. А. Шеремет, С. П. Сушкевич, А. С. Турко, А. Н. Моторина, Е. А. Грабалова, Я. И. Щербицкая, П. В. Колтович, К. Х. Валиев, О. И. Круглый. Многие работники награждены медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны».

В настоящий момент протяженность участков, оборудованных автоблокировкой, составляет 330 км. Длина кабельных линий магистральной связи 473 км, местной связи — 841 км. К услугам пассажиров 2331 автоматическая камера хранения и 271 билетопечатающая машина. Работниками дистанции обслуживается 1380 стрелочных переводов, 18 ПОНАБов, 1359 радиостанций различных типов. Эксплуатируемая емкость АТС — 7390 номеров.

В Минской дистанции сигнализации и связи работает 535 человек, в том числе 35 старших электромехаников, 173 инженера, 299 электромехаников.