

Весь год мы рассказывали на страницах «Аршанской газеты» об истории Оршанского железнодорожного узла. В ноябре коллективы локомотивного депо имени К. С. Заслонова, станции Орша, Оршанской дистанции сигнализации и связи отметили славный юбилей. А мы завершаем цикл наших публикаций о том, как зарождался и развивался Оршанский железнодорожный узел, но не перестанем рассказывать о людях, которые связали свою судьбу со стальной магистралью.

И сегодня вы узнаете, как работали оршанские железнодорожники в последние годы в составе СССР, а также в условиях рыночной экономики.

Итак, с 1 января 1986 года все предприятия Оршанского узла начали работать со значительно сокращенным штатом. В ноябре была закончена реконструкция станции Орша-Северная. Началась подготовительная работа по передаче подъездных путей, примыкающих к этой станции, на обслуживание Оршанскому предприятию промышленного железнодорожного транспорта.

12-я пятилетка (1986-1990 гг.) характеризовалась увеличением объемов капитального ремонта пути. В 1985-1987 гг. для повышения скоростей движения пассажирских поездов до 160 км/ч в пределах дистанции пути на участке Орша – Красное была произведена замена стрелок в главных путях переводами с непрерывной поверхностью катания. Всего было уложено 23 стрелочных перевода с подвижным и 4 перевода с поворотным сердечником крестовины. Внедрялась система электрообогрева стрелочных переводов. В 1987 г. в депо на стан-

сооружено здание конструкции «Плауэн», где разместились пункт производства ТО-2 грузовых тепловозов. В сентябре 1987 года было выполнено удлинение пассажирской платформы на южной стороне оршанского вокзала, в междупутье 44-го и V главного путей.

1 января 1988 года на станции Орша – Восточная была открыта городская товарная станция. Она взяла на обслуживание клиентуру, базирующуюся на путях общего пользования. В 1989 году введена в эксплуатацию электрическая централизация на станции Лепель. Вводом электрической централизации станций Смольяны, Бурбин, Чашники в 1990 году закончился период внедрения ЭЦ в пределах Оршанской дистанции сигнализации и связи.

Продолжалась подготовка кадров машинистов-электровозников и тепловозников, определивших смену поколений, начатую в 1984 году. За 4 года в депо были подготовлены 163 машиниста-электровозника. Пик работы 1988-1990 гг. депо встретило во всеоружии – с новой техникой, подготовленными локомотивными бригадами.

После 1991 г. при вы-



**Тепловоз ТЭП 70.
Каменский В. И. (1984-1997 г.)**



Электрическая тяга. 1981 г.

станциях узла начали снижаться объемы перевозок. За первые пять лет вагонооборот сократился вдвое, погрузка уменьшилась до 26 % и выгрузка до 56 % по сравнению с 1991 годом. Перед руководителями узла стояла задача освоения значительно меньших затрат и более низких эксплуатационных расходов.

В январе 1992 года товарная контора станции Орша-Центральная была переведена в здание по-

трализации. 1 апреля 1992 года была организована товарная контора на станции Орша-Восточная. Несмотря на снижение объема работы, продолжалось техническое оснащение и совершенствование технологии перевозного процесса на основе автоматизации рабочих мест. В 1993 году техническая контора станции была оснащена ПЭВМ. Для улучшения условий труда работников, связанных с движением поездов, обеспечения безопасности движения

по совершенствовались и заменялись более совершенными устройства связи. С 1990 года стала воплощаться в жизнь идея создания единого диспетчерского центра дороги. Так как после 1991 года объемы грузовых перевозок резко снизились, было прекращено выполнение ТО-2 грузовым тепловозом на ПТО Орша-Восточная. С середины 1992 года начали проводить дооснастку ПТО под капитальный ремонт дизель-поездов.

Во исполнение программы энергосбережения в 1995 году для более рационального расходования и достоверного учета тепловой энергии все объекты теплотребления станции Орша оборудованы счетчиками учета тепловой энергии. Это позволило значительно снизить теплотребление станции. В 1996 году была внедрена система регистрации и выдачи предупреждений с использованием ПЭВМ, а в 1997 году – устройство документированной регистрации переговоров на базе ПЭВМ. В том же году была освоена технология списывания на ходу и сверки с данными вычислительного центра информации о составе поездов, сдаваемых на Московскую железную дорогу.

Выполненная в 1980 году система водяного отопления вокзала Орша была рассчитана на параметры воды, поставляемой котельной локомотивного депо. После подключения вокзала к городским сетям внутренние сети стали выходить из строя, и к 1996 году практически не работали. За 1997 год все

реустроены. Вокзал получил надежное центральное отопление. Также в эти годы был выполнен большой объем работы по укладке новых сетей водоснабжения в пределах перронных путей.

В 1998 году проведена большая работа по реконструкции моста через реку Оршица на 527 км, в 1999 году – построены современные бытовые помещения на 9-м и 10-м околовках дистанции пути. В локомотивном депо началась интенсивная подготовка к освоению капитального ремонта ТЭП70. В ноябре 1996 года из капитального ремонта вышел первый тепловоз ТЭП70. Позже началась реконструкция депо.

Большим событием для железнодорожников Оршанского узла стал день 20 июня 1995 года, когда на узле побывал Президент А. Г. Лукашенко. Тогда ему продемонстрировали тепловоз ТЭП70, дизель-поезд ДРБ, новую путейскую технику. В цехах локомотивного депо он ознакомился с технологией ремонта локомотивов, беседовал с рабочими. На встрече с представителями железнодорожных коллективов Глава государства дал высокую оценку деятельности руководства дороги. С трибуны Дома культуры он сообщил об учреждении Дня железнодорожника Беларуси. В последующие годы работники узла постоянно ощущали заботу руководства республики о делах дороги и помощь в решении многих сложных вопросов на транспорте.

**Подготовила
Анастасия**