



Локомотивному
депо Орша
им. К. С. Заслонова

150 лет

В начале XX века...

Продолжаем листать страницы истории локомотивного депо Орша имени К. С. Заслонова. Заглянем в 1900-е годы. Узнаем, как развивалось предприятие до начала Великой Отечественной войны.

Условия труда железнодорожных рабочих были очень тяжелыми. 14-часовой рабочий день, беспощадные штрафы, антисанитарные условия труда, плохие жилищные условия приводили к стачечному движению. Уже к 1895 году были отмечены случаи волнений железнодорожников в Орше. К началу XX в. в депо работали 199 человек. В январе-феврале 1905 года вместе с российским пролетариатом в борьбу вступили белорусские железнодорожники. В мастерских и депо Орши проходили стачки. Однако это движение не было поддержано на линии, в стороне оказались и служащие. В начале 1905 года забастовки носили чисто экономический характер, но правительство вынуждено было пойти на уступки рабочим депо и мастерских. Рабочий день сократился до 9 часов, были повышены зарплаты и т. д.

Революционные события 1917 года также коснулись оршанских железнодорожников. К началу Первой мировой войны оршанское депо имело товарные паровозы серии О, пассажирские – серий Щ, В, А. В годы Первой мировой войны, германской и польской оккупации паровозному хозяйству был нанесен значительный ущерб. Нормальная работа паровозного депо Орша нарушилась. Не было дров, их заготавливали рабочие депо. Паровозы отапливались сырыми осиновыми дровами, торфом, опилками. На тяговом плече Смоленск – Минск поезда следовали по 14 часов, а на станциях Красное и Славное тендера паровозов пополнялись дровами. Разруха, голод, эпидемия тифа – вот что определяло жизнь в тот год.

Суровой зимой 1918-1919 года на железной дороге были развернуты восстановительные работы силами специальных ремонтных частей железных дорог, воинских подразделений и службы эксплуатации. В феврале 1919 года хозяйство дороги в пределах узла Орша было восстановлено, работа железнодорожного транспорта начала набирать темпы.

В 1920 году IX съезд



Начальник паровозного депо Орша Г. И. Петров, 1927 г.

ВКП(б) решил превратить празднование 1 Мая во Всероссийский субботник. В Орше на субботнике работали 4 380 человек. Были подняты и поставлены на рельсы 50 вагонов, отремонтированы паровоз и несколько вагонов, разгружены 80 вагонов, загружены дровами 32 вагона, 90 вагонов дров уложены в штабели, очищены от мусора пути и территория станции, а также паровозного депо.

В 1926 году после ввода в эксплуатацию участка Орша-Лепель на Оршанском узле была построена первая железнодорожная электростанция мощностью 50 киловатт. Руководство хозяйством электроснабжения осуществляло паровозное депо, в состав которого

входила электростанция.

Начальником паровозного депо в 1927 г. стал **Г. И. Петров**. В 1928 году в паровозном депо начали проводить подъемный ремонт паровозов. Первым таким паровозом был С 98-71. В организации подъемного ремонта большую помощь оказали учащиеся школы рабочего ученичества, которая находилась в ведении 3-го участка службы тяги Московско-Белорусско-Балтийской дороги.

К 1930 году в паровозном депо ощущался недостаток кадров. В сентябре машинисты согласились работать на паровозах серии

Щ «в два лица» – без кочегаров. За два месяца были высвобождены 150 человек, пополнивших ряды помощников машинистов, и ремонтные службы. Размеры движения и объемы ремонтной работы в паровозном депо потребовали увеличения рабочих кадров. Обучение специальными помощников машинистов и токарей взяла на себя оршанская школа ФЗО.

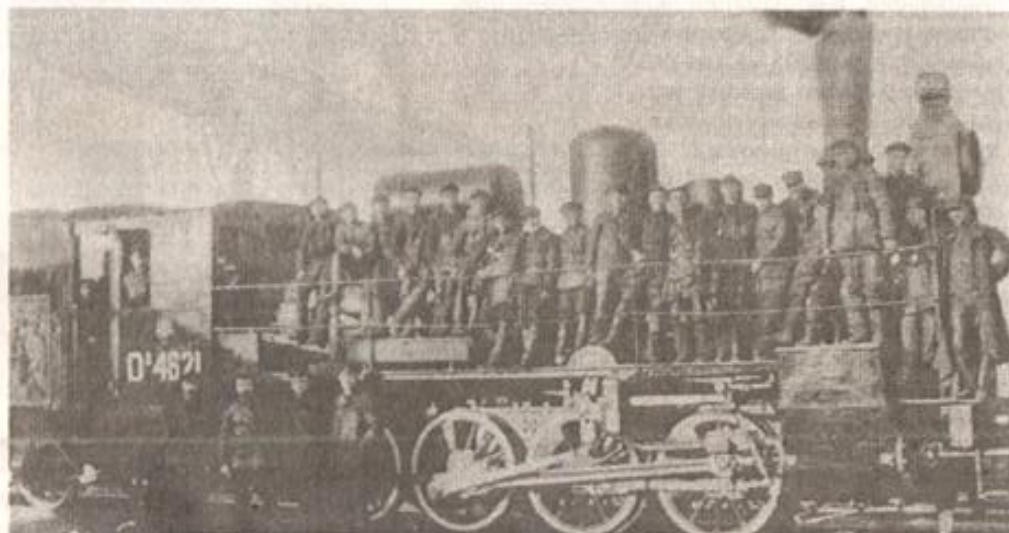
Текущий ремонт паровозов, выполнявшийся на тракционных путях, не обеспечивал должного качества. В связи с этим в начале 30-х г. были построены два паровозных здания на

12 паровозов каждое и здание смотрового депо.

25 сентября 1938 года в паровозном депо начали работать женские курсы, на которых готовили помощников машинистов. Здесь учились 35 молодых женщин, в основном работницы узла.

В 1939 году в паровозное депо Орша поступили первые мощные паровозы серий ИС, ФД. В октябре 1939 года начальником паровозного депо Орша был назначен **Константин Сергеевич Заслонов**.

Подготовила Анастасия АЛЕКСАНДРОВА.
Продолжение следует.



Первый паровоз, выпущенный из подъемного ремонта