



**Локомотивному  
депо Орша  
им. К. С. Заслонова**

**150** лет

# Год 1871. Отсчет времени

**В этом году крупнейшее структурное предприятие Минского отделения Белорусской железной дороги, локомотивное депо Орша имени К. С. Заслонова, отмечает славный юбилей – 150 лет со дня своего основания.**

Сколько интересных событий, человеческих судеб переплетено в этой дате, не перечислить. Очевидно одно – во все времена имя оршанских локомотивщиков звучит гордо.

История локомотивного депо богатая и увлекательная. Журналист «Аршанской газеты» побывала в музее революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо имени К. С. Заслонова и постаралась отыскать для читателей самые интересные факты. Безусловно, в одну газетную публикацию они не вмещаются, поэтому мы открываем тематическую рубрику. Уверены, она найдет отклик у наших читателей. Будем рады, если и ветераны локомотивного депо поделятся с нами старыми фотографиями, рассказами о людях, которые много лет посвятили работе на этом предприятии.

Свою историю локомотивное депо Орша ведет с 1871



**Экспонат музея**

года. Политические, военные, экономические интересы Российской Империи в середине XIX столетия диктовали необходимость создания надежных путей сообщения, связывающих западные районы с административными и главными хозяйственными центрами. Поэтому сразу же после сдачи в эксплуатацию последнего участка Петербурго-Московской железной дороги было начато строительство Петербурго-Варшавской дороги.

День открытия участка Смоленск-Брест, пересекающего с Востока на Запад среднюю часть Беларуси, состо-

ялся 16 ноября по старому стилю (28 ноября по новому) 1871 года.

В этот день также было сдано в постоянную эксплуатацию и паровозное депо на станции Орша. Это было небольшое здание веерного типа на 12 столб. В депо размещалось всего два цеха текущего ремонта, механический цех с одним сверлильным и тремя токарными станками, кузница и медницкая. Поначалу в Оршанское депо прибыло четыре паровоза серии Д типа О-4-О и несколько маломощных zahraniчных паровозов.

Паровоз серии Д работал

на насыщенном паре, питание котла сырой водой осуществлялось с помощью ручного насоса. Паровой котел выдавал сырой пар давлением 8 атмосфер. Золотники и цилиндры смазывались низкопробным говяжьим жиром, цилиндрово-продувательные краны были беспроводными. В начале движения помощник машиниста, стоя на земле, открывал краны, затем с первыми оборотами колес бежал рядом с паровозом, закрывал краны и на ходу вскакивал на паровоз.

Поворотный круг вращали работники с помощью ваг. Ремонт и экипировка паровозов выполнялись вручную. Рабочий день в цехах длился 10 часов.

Труд паровозных бригад был тяжелым, ведь паровозы работали в основном на дровах, а будка машиниста была открытая. Тормоза ручные – 7-8 тормозильщиков в поезде. Паровоз не освещался. Помощнику машиниста за одну поездку приходилось забрасывать десятки кубов сырых дров в топку паровоза. Кстати, площадь топки паровоза была почти семнадцать квадратных метров. В те времена крушения и аварии в пути следования были обычным явлением.

**Анастасия ТУРОК.  
Фото автора.**

*(Продолжение следует).*