

КАК ЗАРОЖДАЛСЯ ОРШАНСКИЙ ОРС

Мы очень любим публиковать материалы об истории Оршанского края, о людях, которые в разные годы славили свою малую родину большими и маленькими делами. В первую очередь, это важно для молодого поколения жителей региона. Недавно директор СП ОРС станции Орша Валентина Коваленко принесла в редакцию старые фотографии и летопись об истории торговой организации железнодорожного узла, написанную ветераном Великой Отечественной войны, бывшим директором ОРСа Тимкаевой Фаиной Абасовной, которая в 2010 году ушла из жизни. Предлагаем читателям «Аршанской газеты» познакомиться с уникальным материалом, оставленным для потомков.

«Мне здесь все знакомо. И люди, и свершения этих людей за долгие, очень сложные и трудные исторические годы. В этом громадном труде и общих достижениях есть доля труда и коллектива Оршанского ОРСа. Его история началась в труднейшие годы послевоенного восстановления народного хозяйства. Люди работали в холоде, порой недоедая, не имея необходимых бытовых условий.

Стоит назвать имена первого почетного гражданина Орши Леоненко Исаака Евсеевича, заслуженных работников торговли и общепита БССР Сидняковой Клары Ивановны, Тимкаевой Фаины Абасовны, ветерана труда Тихоновой Нины Даниловны, заведующей деповским магазином № 5, награжденной медалью «За доблестный труд», неоднократной победительницы социалистических соревнований Белорусской железной дороги, инициатора внедрения всех передовых форм торговли. Не случайно при проведении одной из плановых проверок работы железнодорожных предприятий начальник Белорусской железной дороги Е. Н. Юшкевич именно ее премировал 500 рублями за высокую культуру обслуживания, широкий ассортимент и образцовый порядок. А также хочется сказать и о первых высокопрофессиональных, добрых и внимательных к людям, знающих свое дело наставниках-товароведах – Беккере Ю. И. Крикуне Л., Олянице А. Г., Хмелевской Е. И., Руклинской Е. Н., Петровской А. И., Пивоваровой Р., Щадинской; заведующих магазинами – Тихоновой Н. Д., Забелло Р. М., специалистах общественного питания – Баваревиче А. К., Ивановой М. А., заведующей столовыми – Сидняковой К. И., старшем поваре Радиевской, заведующем парикмахерской – Левине Е. П., заведующем пошивочной Сабурове и других, кто передавал свой богатый опыт молодежи.

Благодаря таким патриотам и энтузиастам, как председатель профкома Коваленко А. А., кадровики Воскресенская, Антипенко В. С., Филипович А. П., Семенюк Т. Д., был создан неисчерпаемый резерв кадрового пополнения специалистами любых профессий нашего многоотраслевого предприятия. Многие пополняли свои теоретические знания заочно, что дало им возможность в будущем занимать должности начальников отрасли и даже начальника ОРСа.

Оршанский ОРС был образован в октябре 1943 года, тогда еще при Смоленском отделении железной дороги. Позднее был переименован в Оршанское отделение. Оршанский отдел рабочего снабжения (ОРС) является многоотраслевым предприятием, в состав которого входили хлебозавод, торговля, общественное питание, сапожная, пошивочная, парикмахерская, овощехранилище, засолочный пункт, хоздвор с автогужевым транспортом, конюшней с 15–20 лошадьми, свинооткормочной, строительной группой, кузней.

ОРС, кроме Оршанского узла, обслуживал железнодорожников 5-и направлений: Борисовское, Смоленское, Лепельское, Кричевское, Витебское, которые впоследствии передали в Могилёвское и Витебское отделения Белорусской железной дороги.

В магазины Смоленского и Кричевского, Витебского направлений хлеб доставляли в специальных хлебных ящиках. В магазины Борисовского и Лепельского направлений – в арендованных товарных прицепных вагонах.

Что только не перенесли в послевоенное время. Все торговые точки при вагонном депо, угольном складе станции Орша-Восточная, кондукторском паровозном депо – это временно приспособленные неотапливаемые помещения, без воды и санузлов.



В магазине по ул. Грицевца



Магазин в районе Сельхозтехники «Елочка» тогда

...и сегодня
Фото С. СЛЕПЦОВА.

После освобождения Орши в бывшем, единственно сохранившемся здании фабрики-кухни начала функционировать хлебопекарня. Хлеб выпускался весовой. Буханка весила больше чем 2 кг. Рабочим пекарни приходилось в день переносить на носилках по 80–100 кг продукции. Весь хлеб отправлялся на линейные станции. Недостающий, выделяемый городским хлебозаводом перевозился в хлебных будках гужевым транспортом в торговые точки, закрепленные за железнодорожными предприятиями, в основном в ночное время суток. Многие работники после окончания основной работы в холоде, полуголодные, легко одетые, в ожидании хлеба ночевали на рабочих местах.

А работа вагонораздатчиков Владимира Борисовского и Алексея Василёнка Лепельского направления! Ежедневно в ночное время в неотапливаемых вагонах они развозили по станционным магазинам и разгружали по 5–6 тонн груза, причем главное было – не допустить срыва графика стоянки поезда. За это можно получить самое строгое взыскание. А работники магазинов, отработав свой рабочий день, в зной и холод ждут прибытия вагона-раздатчика по ночам для принятия груза и тоже за считанные минуты стоянки поезда должны успеть принять груз и освободить железнодорожные пути.

Для улучшения обслуживания линейных железнодорожных станций, полностью разрушенных в годы войны, несколько лет подряд управление Белорусской железной дороги включало в планы строительства отделения и дороги по одному магазину.

До 1960 года аппарат ОРСа размещался в здании бывшего Оршанского отделения дороги по улице Молокова, по 1–2 кабинета на каждом этаже. В подвальном помещении в небольшой камерке находился отдел кадров. Настало время, пришла документация на строительство одноэтажного здания по улице Грицевца. Все обрадовались, что скоро будет своя контора. Но рано было радоваться. Это был первый строительный объект, который получил СУ-314. Стройбанк отказал в финансировании, так как проект противоречил требованиям инструкции. В аналогичных зданиях должны размещаться и торгово-бытовые помещения. Предложили достроить 2-й этаж для конторы...

А потом с невероятными усилиями начали строить первый магазин. Строили долго и трудно. В этот период жители ул. Северной и района завода «Стройдеталь» настойчиво просили и обращались во все инстанции с просьбой о строительстве продовольственного магазина, так как район расположен далеко от центра города, куда даже не ходил общественный транспорт. Мы пошли навстречу просьбам жителей и построили современный продовольственный магазин с отделом промышленных товаров. И за это получили много благодарностей от местных жителей. После сдачи в эксплуатацию магазина № 17 по улице Новой под напором постоянных просьб жителей города было принято решение о строительстве еще одного магазина № 36 в конце улицы Я. Коласа, поскольку там проживали в основном железнодорожники. Трудность заключалась в том, что выделили участок под строительство на болоте. Но проект был реализован. Магазин был сдан к 50-летию БССР. В народе по сей день его называют «магазин на болоте». Затем построили магазин № 50 возле железнодорожного техникума.

К концу 70-х годов на всех линейных станциях взамен старых, ветхих, непригодных помещений были построены 30 новых современных кирпичных магазинов.

А на самых окраинах Орши не было никаких торговых точек. По просьбе жителей в районе Сельхозтехники, станции Орша-Западная из подобных павильонов открыли магазины с отдельно стоящими складскими помещениями и холодильным оборудованием. Рядом под одной крышей построили кондитерский цех с небольшим торговым помещением. Такие же павильоны с кондитерскими цехами уже работали от столовой № 7 «Лакомка» по ул. Парковой и от столовой № 6 «Колобок» для обслуживания детей по ул. Мира в районе Черёмушек. Эти цеха обеспечивали кондитерскими изделиями не только свои столовые, но и многие магазины ОРСа. Аналогичные павильоны использовались и для торговли овощами. Два таких поставили у стадиона и на автобусной остановке. Они функционировали круглый год.

В конце 70-х – начале 80-х годов в Орше нижние этажи жилых домов отводили под торгово-бытовые предприятия. Местные городские власти магазин под домом железнодорожников по ул. Молокова решили отдать горпищеторгу, но мы отстояли его. И сделали все, чтобы наш магазин во всех отношениях был не хуже городского. Заведующим магазином назначили одного из лучших организаторов, бывшую заведующую деповским магазином № 5 Тихонову Нину Даниловну. Магазин № 43 считался впоследствии одним из лучших в городе.

Позднее за промтоварный магазин № 45 по ул. Мира в доме железнодорожников сильно отбиваться не пришлось. Но сколько средств и сил было потрачено на установку оборудования, оформление зала и т. д. Были построены магазины «Детская одежда-культтовары», «Столовая».

Широкое развитие торгово-производственных предприятий ОРСа потребовало увеличения материально-технической базы. На станции Орша-Западная были построены четыре кирпичных склада и один финский металлический для продовольственных товаров, овощехранилище и т. д.

За выполнение плановых показателей, внедрение передовых методов торговли почти регулярно присуждали переходящее Красное Знамя Белорусской железной дороги, Оршанского горкома партии и исполкома, занимали призовые места по Министерству торговли БССР.

С такой же энергией и энтузиазмом взялся ОРС за восстановление народного хозяйства разрушенной фашистами страны. Для улучшения условий труда были построены мощная материально-техническая база и торгово-производственные предприятия. Это позволило сохранить и передать наше наследие потомкам. Все они являются достойным примером для подражания. Все свои трудовые награды я считаю общей оценкой нашего коллективного труда».

**Подготовила
Анастасия АЛЕКСАНДРОВА.**