

Впервые о необходимости строительства железной дороги на просторах этого огромного края говорил еще в 1857 году генерал-губернатор Восточной Сибири граф Н. Муравьев-Амурский.

Но лишь в феврале 1891 года правительство Российской империи принимает решение о строительстве Великой Сибирской магистрали.

Амурский участок дороги от Керака до правого берега реки Бурея начался строиться в 1910 году. Работы производились в тяжелых условиях, совершенно не были механизированы. Строительные материалы, верхнее строение пути доставлялось по рекам Шилке и по под"ездным путям к главному направлению. И уже к 1900 г. с запада к Амурской области подошла Сибирская, а с востока от города Владивостока до г. Хабаровска - Уссурийская ж.д. Строительство Амурской железной дороги началось в 1908 году, а полностью закончено в начале 1916 года, тем самым были соединены Забайкальская и Уссурийская дороги в единую железнодорожную магистраль Дальнего Востока.

Строительство паровозного депо и станции первоначально намечалось строить на правом берегу реки Томь в районе станции Боцкаревки, а ныне существующая ст. Серышево в районе села Белоногово. Однако белоноговские кулаки, зажиточное крестьянство воспротивились тогда под тем предлогом, что "бузуи" - так тогда назывались рабочие, приезжающие строить железную дорогу, особенно холостяки, отобьют у кулаков жен и разворуют дочерей. Тогда главный инженер, строитель дороги, кроме протеста кулаков, получил от них огромную сумму золотом и перепланировал строительство станции Серышево на 5 км от села Белоногово, а депо и станция Боцкаревка - на левый берег Томи.

Дорогу строили каторжники. Целыми днями не разгибая спины на самых трудных участках, часто по колено в воде, в кандалах, прикованные к тачкам цепями, нещадно избивались. В своих воспоминаниях о строительстве "Амурской колесухи" пишет бывший политический ссыльный К.З.Кидал. "Копая каналы по краям будущей дороги, мы попадали то на болотистое место, где целый день работали в промоченных грязью броднях, то на камень, о который тупили кайлы и ломы, не давая возможности продолжать работу, а за неоконченную работу получали розги. Исполняя обязанности вольнонаемного палача надзиратель Третьяков когда порол кого-нибудь и

каторжан, порол с особым желанием. Заранее готовясь к каждой экзекуции. Он велел березовые прутья готовить саженой длины и при удалении отростков от основного прута оставлял несколько отростков специально для просечения тела. Палач Третьяков высокого роста, и когда длинными розгами он с полного размаха и с протяжкой наносил удары, сразу же из тела сочилась кровь." Не лучше жилось и вольнонаемным, их везли на строительство с разных концов Российской империи. Работали они наравне с каторжниками, но только без кандалов. Рядом с селом усилиями каторжан поднялись два маленьких корпуса паровозного депо в 1911-1912 гг. старейшего предприятия г. Белогорска, локомотивного депо, служебные помещения станции и бараки для железнодорожников. В 1913 году село Александровское стало узловой станцией и стало называться станция Бочкарево, по имени одного из строителей железной дороги инженер Бочкарева, а станционный поселок, который образовался в 1911 году Александровским.

В 1914 году железная дорога была сдана в эксплуатацию и началось регулярное движение поездов только в дневное время. Паровозный парк состоял тогда из 6 паровозов, которые отапливали дровами, а воду брали прямо из рек и речушек. Скорость поездов была тогда 15-18 км/час. Это в 2 раза быстрее нормального хода старой убогой клячи некрасовских времен. Капитальных мостов через реки не было, в зимнее время через них сооружались деревянные настилы, по которым пропускались поезда, что приводило к частым авариям. Условия труда были тяжелыми. Паровозы ремонтировались под открытым небом по 35-40 суток. Все делалось вручную. Рабочий день был по 12-14 часов в сутки. Первый начальник депо Квашинский был ярким реакционером и не заботился об условиях труда рабочих. Корпуса и цеха отапливались чугунными плитами, для чего в зимнее время содержали до 20 рабочих. И только в 1920 году был построен первый механизированный поворотный круг, который поворачивал паровозы на восток или на запад - единственная механизация тех лет.

19 декабря 1913 года в Благовещенске состоялись торжества по поводу открытия сквозного железнодорожного сообщения от берегов Амура до Петербурга. В этот же день из Благовещенска в столицу отправился первый поезд. В 1914 году Средне-Амурская железная дорога была сдана в эксплуатацию.

За время существования, станция перетерпела несколько изменений в названии. С 1913 по 1936 год станция называлась Бочкаревка Уссурийской железной дороги. С 1936 по 1958 год станция

Куйбышевка - Восточная Амурской железной дороги. С 26 июня 1958 года станция Куйбышевка-Восточная переименована в станцию Белогорск Амурской железной дороги. 16 апреля 1960 года разъезд 564 километр переименован в станцию Белогорск-II. С 1 апреля 1972 года станция Белогорск-I объединена со станцией Белогорск-II и с 1976 года имеет название станция Белогорск Забайкальской железной дороги ордена Трудового Красного Знамени железной дороги."

В феврале 1936 года были сданы в эксплуатацию основные цеха вагонного депо: вагоноремонтный, кузнечный, колесный и др. Обслуживаемый участок был Шимановская-Завитая, а в 1937г. и Благовещенский. В настоящее время это одно из крупнейших предприятий узла.

Белогорская дистанция пути ныне одна из самых крупных на Забайкальской железной дороге. Обслуживает участок протяженностью более 550 километров, где насчитывается около тысячи стрелочных переводов, в том числе **524** централизованных.

Дистанцию обслуживает 17 околотков, цех по ремонту земляного полотна, два цеха инженерных сооружений, строительный и дефектоскопный цехи.

В 1922 году был организован околоток связи Бочкаревского участка железной дороги. С 1934 года существует дистанция сигнализации и связи. С этого времени дистанция обеспечивает безбраковую работу технических средств автоматики, проводной связи, радиосвязи, вокзальной автоматики. ✓

С 1 июня 1936 года на дороге организован жилищный отдел для ремонта и обслуживания железнодорожных домов. В настоящее время дистанция имеет протяженность около 200 километров. На 16-ти станциях^{по} основной и благовещенской ветке. Дистанция гражданских сооружений - предприятие многогранной деятельности, в функции которой входит строительство новых и капитальный ремонт существующих основных фондов, эксплуатация, текущий ремонт жилья, служебно-технических зданий и сооружений.

Белогорская механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ создана в 1962 году с 14-тью линейными производственными участками. Общий объем по переработке грузов в 1970 году составлял 2,2 млн. тонн, в том числе механизированным способом 1,3 млн тонн, работающих было 400 человек. В настоящее время общий объем переработки народнохозяйственных грузов составляет 9,9 млн тонн, в том числе механизированным способом 9,7млн.тонн

Разительные изменения произошли на магистрали при Советской власти, особенно в последние десятилетия. Станция Белогорск выросла в сортировочную, внеклассную станцию, имеет две системы. В связи с резким увеличением вагонопотока, интенсивности производственных процессов явилась необходимость технического вооружения станции для обеспечения пропускной способности, переработки вагонов и техники безопасности людей. За последние 28 лет коллектив станции проделал большую работу по внедрению новой техники, улучшению условий труда и техники безопасности людей. За эти годы прошла реконструкция путевого хозяйства станции, построены новые пути, удлинены старые. Построен ряд новых благоустроенных служебно-технических зданий.

При внедрении новой техники предусматривалось не только повышение пропускной и перерабатывающей способности станции и интенсивность работы, но и уменьшение числа людей, находящихся в опасной зоне.

1971 год

1. Началось строительство маршрутно-релейной централизации в четной системе станции.
2. Билетные кассы вокзала оборудованы билетопечатающими машинами КЖ-2.
3. Разработана технология работы при маршрутно-релейной централизации станции.

1972 год.

1. В четной системе закончено строительство и начал действовать маршрутно-релейная централизация.
2. В нечетной системе включены в электрическую централизацию 14 стрелочных переводов западной горловины парка "Б".
3. Построены и начали действовать эксплуатировать 4 новых пути в парке "Б" нечетной системы.
4. Произведено переустройство путевого развития западной горловины парка "Б" нечетной системы.
5. Внедрены в эксплуатацию радиостанции "Тюльпан" для связи составителей поездов хозяйственных ~~линейных~~ локомотивов с машинистом и маневровым диспетчером в четной системе.
6. Внедрены в эксплуатацию переносные радиостанции "Кактус" и стационарная радиостанция "Марс" для связи операторов по списыванию вагонов с оператором технической конторы в четной системе.

7. Заменены три паровоза, работающих на хозяйственной работе, тепловозами ТЭМ-2А.

1973 год

1. Все маневровые паровозы заменены тепловозами ТЭМ-2А.
2. Построен и пущен механизированный пункт промывки и подготовки вагонов под погрузку.
3. В нечетной системе построен обводной путь для ускорения подачи вагонов на подъездные пути их уборки.
4. Построены тупик для выгрузки грузов.
5. Построена вторая эстакада для выгрузки сыпучих грузов.
6. Начаты работы по удлинению путей сортировочного парка нечетной системы.
7. Произведена реконструкция путей контейнерного отделения с установкой консольных кранов грузоподъемностью 12,5т.
8. Внедрена радиосвязь составителей поездов подгорочных локомотивов с машинистами при помощи радиостанции "Тюльпан".
9. Разработаны и внедрены:
 - а) технология работы подгорочных локомотивов, обслуживаемых составителем поездов в одно лицо.
 - б) прогрессивная технология диспетчерского руководства по расформированию и формированию поездов.

1974 год

1. Закончено удлинение путей сортировочного парка нечетной системы.
2. Построен и сдан в эксплуатацию вытяжной путь в нечетной системе.
3. Произведена реконструкция сортировочной горки в нечетной системе.
4. Построена и сдана в эксплуатацию маршрутно-релейная централизация в нечетной системе станции.
5. На станции разработана и внедрена технология безмеловой разметки вагонов.

1975 год.

1. Оборудован информационный центр имеющий связь с ВЦ г. Чита, отделением дороги и с участковыми станциями Буреей, Завитой, Шимановской и Благовещенской, а так же с горкой, ОТК и постом МРЦ.
2. Установлена и задействована ЭВМ "Наири-К" для автоматизации работы технической конторы четной системы.
3. В нечетной системе построено две линии (общей протяженностью 2,25 км) пневмопочты большого диаметра для пересылки грузо-

вых документов.

4. Уложен I км пути в парке местной работы в нечетной системе.
5. Задействовано автоматическое ограждение поездов в нечетной системе.
6. Построена и эксплуатируется тяжеловесная площадка с козловым 10-ти тонным краном в нечетной системе.
7. Автоматизирован процесс составления планов поездной работы станции на основе ЭВМ "Урал-14Л" вычислительного центра Читы.

1976 год.

1. В четной системе построена и пущена в эксплуатацию третья линия пневмопочты малого диаметра для доставки натуральных (сортировочных листов длиной 1,2 км.
2. В нечетной системе реконструирована подгорочная горка за счет установки четырех вагонных замедлителей КВ-2.
3. Смонтирован комплекс из двух ЭВМ "Наири-К" и начат пуско-наладочный период работы для автоматизации операций технической конторы четной системы.

1977 год.

1. Пущен в эксплуатацию комплекс из двух ЭВМ "Наири-К" передающей и принимающей аппаратуры для автоматизации работы технической конторы четной системы.
2. Внедрено промышленное телевидение на сортировочной горке четной системы.
3. Смонтирована новая насосная станция на льдопункте.
4. Построено новое здание для объединенной технической конторы в четной системе.
5. В четной системе выполнена первая очередь работ по строительству пневмопочты большого диаметра для доставки грузовых документов.
6. Смонтирована пневмообдувка дорожных стрелок в нечетной системе.
7. Автоматизирован с помощью ЭВМ процесс непрерывного учета по номерам вагонов на сортировочных путях и выдача натуральных листов на сформированные поезда в четной системе.

1978 г.

1. Пущен на параллельную работу дополнительный комплекс из двух ЭВМ "Наири-К", передающей и принимающей аппаратуры для автоматизации работы объединенной технической конторы нечетной

системы.

2. Задействована первая тормозная позиция, оборудованная башмаконакладывателями системы инженера Пачеса Н.И. в нечетной системе.

3. В четной системе на горке установлены стрелочные приводы ОПГ.

4. Смонтирована пневмообдувка устройств инженера Пачеса Н.И. и полукрестовин в нечетной системе.

5. В четной системе выполнена вторая очередь ~~строения~~ строительства пневмопочты для пересылки грузовых документов.

6. Разработана и внедрена технология диспетчерского руководства коммерческим осмотром поездов.

7. Разработана и ~~внедрена~~ введена в действие новая технология роспуска вагонов при ЭВМ в четной системе с учетом совершенствования алгоритма и программы по выдаче групп вагонов в любой последовательности, контроля за качеством вводимых макетов и изменения макета для формирования многогруппового состава.

1979 год

1. Полностью задействована пневмопочта большого диаметра (три линии протяжением 3 км.) для доставки грузовых документов в четной системе.

2. На сортировочных горках на 6 стрелках установлен исключающий перевод стрелок под длиннобазным подвижным составом.

3. Задействованы вторая и третья очереди промышленного телевидения с установкой поворотной камеры в восточной горловине и видеоконтрольного устройства у дежурного по горке четной системы.

4. Пущена в эксплуатацию вторая тормозная позиция, в нечетной системе, оборудованная башмаконакладывателями системы инженера Пачеса Н.И.

5. Внедрена технология передачи заявок на предупреждения с телеграфа дистанции сигнализации и связи в четную и нечетную системы по телетайпам с использованием информационной связи АСУ-СС.

1980 год

1. Построен и пущен в ~~хххх~~ эксплуатацию II путь в парке "А" нечетной системы.

2. Установлена аппаратура "АККОРД-1200" ДЗМ для

ускоренной передачи телеграмм-натурок в четную и нечетную системы.

3. Реконструированы третьи тормозные позиции в нечетной системе.

4. Установлена радиостанция ЖРУ-СС у старшего приемосдатчика четной системы для связи с машинистами хозяйственных локомотивов. Автоматизирован контроль за действиями операторов ЭВМ путем прошивки в программе задаваемых команд и их исполнения.

1981 год.

1. Задействована стационарная радиостанция ЖРУ-СС у старших приемосдатчиков нечетной системы для связи с хозяйственными локомотивами.

2. Внедрены переносные радиостанции УФТ-72I на ПК0 четной и нечетной системы

3. Построена смотровая вышка для приемщиков поездов оборудованная всеми видами связи и электроводяным отоплением.

4. Удленены пути 4,6,12,14,8,10 ~~пр~~ парка "А" нечетно системы.

5. Начато строительство 60-ти квартирного пятиэтажного дома для работников станции.

1982 год.

1. Сдан в эксплуатацию 60-ти квартирный пятиэтажный дом построенный для работников станции.

2. Начато строительство второго 60-ти квартирного пятиэтажного дома для работников станции.

3. Удлинены пути № 17, 18 в четной системе.

4. Начал эксплуатироваться парк местных вагонов, в связи с чем на табло дежурного по станции на посту МРЦ заменено две секции.

5. В техническом кабинете установлено два кинопроектора КН-20А для показа технических и хроникальных фильмов.

6. Разработана технология работы парка местных вагонов

7. Построен и сдан в эксплуатацию бытовой корпус в нечетной системе.

1983 год.

1. Электрофицирован и сдан в эксплуатацию участок Архара-Белогорск и станция Белогорск.

2. Сдан в эксплуатацию второй 60-ти квартирный пятиэтажный дом для работников станции.

3. В районе вокзала построен пешеходный мост через путевую станцию.

4. Построено и сдано в эксплуатацию 5 приемоотправочных путей в нечетной системе.

5. Расширен пост МРЦ за счет пристройки и замены устройств СДБ станции Белогорск-2 с изменением путевого развития в нечетной системе.

1984 год.

1. Начато вождение поездов электровозами на участке от Белогорска до Архары.

2. Сдано в эксплуатацию три построенных приемо-отправочных пути в нечетной системе.

3. Построено два подъездных пути к подстанции в нечетной системе.

4. Находится в стадии строительства 79 путь в нечетной системе.

5. В нечетной системе построен пост № 3 и строится помещение дежурного по парку.

1985 год.

1. Произведен монтаж и пущены в эксплуатацию электронные габаритные ворота для осмотра четных поездов в коммерческом отношении.

2. Начато строительство трех путей 16, 18, 20 в парке "Б".

3. Построено и пущено в эксплуатацию помещение дежурного по парку "А".

4. Построено и сдано в эксплуатацию помещение поста М1.

1986 год.

1. Произведен переход работы ЭВМ второго поколения "Наири" на ЭВМ третьего поколения "СМ-2М" в системе АСУСС.

2. Начато строительство четвертого пути между станциями Белогорск-I и Белогорск-II.

3. Произведена замена телеграфных аппаратов Т-63 на более современные Е-1100 и Е-2000.

1987 год.

1. Построено ~~помещение~~ и пущено в эксплуатацию помещение дежурного по парку "Б".

2. Перенос пути отстоя электровозов с 6 пути станции Белогорск-I на 73 путь ст. Белогорск-2.

3. Построен и пущен в эксплуатацию четный парк "Б" (пути 4,6,8,16,18,20) для обработки четных транзитных поездов.
4. Перенос обработки четных транзитных поездов на станцию Белогорск-2.

1988 год.

1. Усовершенствование технологии обработки документов в четной системе станции Белогорск-1.
2. Разработана и внедрена технология подготовки и получения предупреждений с использованием ЭВМ.
3. Построена и пущена в эксплуатацию пневмопочта большого диаметра с техконторы в товарную контору станции Белогорск-2.

1989 год.

1. Пущен в эксплуатацию четвертый путь между станциями Белогорск-1 и Белогорск-2.
2. Разработана и внедрена технология отчетности грузовой работы с использованием ЭВМ.
3. На тормозных позициях установлены контрольсы.

1990 год.

1. Построены два пути (43,45) для производства текущего ремонта.

1991 год.

1. Начато строительство административно-бытового корпуса.

1992 год

1. Сдан в эксплуатацию административно-бытовой корпус.
2. Начато строительство 36-ти квартирного дома для работников станции.

В своем выступлении я кратко показал историю строительства и развития станции, но многие интересные исторические моменты нам просто неизвестны. Так сколько сменилось начальников станции с момента строительства станции. Нам известно, что с 1934 года у власти стоит 21-й начальник станции, далее архивные документы отсутствуют. Далее экономические результаты работы, безопасность техническое оснащение в своих выступлениях доложат экономист станции и помощник по безопасности.

1 9 9 3 год

На посту ЭЦ замок с кодовым переговорным устройством.
Перенесли камеры приема-отправления пневмопочты к рабочему месту- товарной конторе.

Построили помещение для ПКО на станции Белогорск-П в парке "А".

Пущена в эксплуатацию смотровая вышка ПКО на станции Белогорск-П для осмотра вагонов сверху.

Принят в эксплуатацию жилой 36-ти квартирный жилой дом, разрабатывается, согласовывается и утверждается документация на новый 60-ти квартирный жилой дом.

Переведена работа блок-поста 7862км в автоматический режим /сокращено 5 человек/.

Изменена технология обработки четного транзитного потока.

1 9 9 4 год

Изменен код станции назначения технически неисправным вагонам.

Изменение режима и технологии работы сменных операторов по учету вагонов.

Модернизирован директорский концентратор КД-6.

Усовершенствован коммутатор СТИ 30/72 в кабинете ДС.

Модернизирована обработка расчета с дебиторами- кредиторами на персональном компьютере.

Ликвидировано рабочее место узлового диспетчера/сокращено 5 человек/.

Внедрены новые ТРА станции Белогорск-П, П.

1995 год

Внедрены переносные радиостанции "Транспорт" для дежурных по нечетному парку.

Сокращена численность СТЦ в связи со снижением объема перевозок.

Начато строительство нового горочного поста станции Белогорск-I.

Оборудование вышки ПКО телефоном АТС, парковой громкоговорящей связью, прямой связью с ДСП.

Приспособление для накатывания колесных пар подвижного состава на стрелочном переводе и при уширении пути без выкладки шпальной решетки.

Оборудование тормозных позиций скреплениями типа КД- 65.

1996 год

1. Внедрена компьютерная сеть на станции Белогорск-I

1997 год

1. Произведена реконструкция горки станции Белогорск-I

1998 год

1. Сдано в эксплуатацию здание горочного поста станции Белогорск-I

Белогорск - обр - дек 2010г.
с 3.03.11г - Настройка ст. Бел II
Аген. реконстр. зап. крыла - Ноябрь 2011г.
ст. Бел II-2

ОСНОВНЫЕ ВЕХИ ИСТОРИИ г. БЕЛОГОРСКА

- х 1860 год – с. Александровское (ныне город Белогорск) основано переселенцами из Пермской губернии.
- х 1863 год – население 120 человек.
Основное занятие – хлебопашество, лесозаготовка.
- х 1892 год – 368 жителей.
Основное занятие – мукомольное производство.
- х 1918 год – село Александровское оккупировано японскими и американскими интервентами, белогвардейцами.
- х 1920 год – село Александровское освобождено партизанским отрядом "Пролетарий" под командованием Бородавкина В.А.
- х 1926 год – После завершения строительства Амурской железной дороги село Александровское преобразовано в город Александровск-на-Томи
- х 10 марта 1930 года – Первый выпуск газеты "Смычка" ("Ленинский путь"), *Белогорские ведомости*, *"Сегодня"*, *"Просто газета"*.
- х 1936 год – город Александровск-на-Томи переименован в город Куйбышевка-Восточная
- х 30 декабря 1939 года – состоялась I сессия городского Совета депутатов трудящихся
- х 15 ноября 1957 года – город Куйбышевка-Восточная переименован в город Белогорск

Сегодня Белогорск является крупнейшим железнодорожным узлом, вторым после Благовещенска центром пищевой промышленности третьим по величине городом в Амурской области.

Крупнейшие предприятия: мясокомбинат, комбинат хлебопродуктов, завод пищевых полуфабрикатов и консервов, производственное объединение "Амурсельмаш", вагонное, локомотивное депо, швейная, кондитерская фабрики, строительные организации: СУ-13, ДСУ, МСУ.

Продукция многих наименований отправляется за пределы Амурской области.

В городе 16 общеобразовательных школ, экономический техникум, 3 профтехучилища, 15 массовых библиотек.

В настоящее время в городе проживает 74,1 тыс. человек.