

ВІДБУДОВА ЗАЛІЗНИЦЬ ДОНБАСУ ПРОТЯГОМ 1943 р.: СУЧАСНИЙ ІСТОРИЧНИЙ ПОГЛЯД

Ю.Ю. Буряк

АНОТАЦІЯ

Стаття присвячена 70-річчю визволення Донбасу від німецько-фашистських загарбників. В роботі надається комплексний аналіз відбудови та роботи магістралей регіону протягом 1943 р. Автор окремо висвітлює відновлення військових, вантажних та пасажирських перевезень на Північно-Донецькій та Південно-Донецькій залізницях. Показано зв'язок роботи залізниць з обороноспроможністю країни.

Ключові слова: Велика Вітчизняна війна, Донбас, відбудова, Північно-Донецька залізниця, Південно-Донецька магістраль, військові перевезення, вантажні перевезення, пасажирські перевезення.

У 1943 р. відбувся докорінний перелом у Великій Вітчизняній війні. Минуло вже 70 років з того часу, коли найпотужніший стратегічно важливий промисловий центр СРСР – Донбас було звільнено від нацистських окупантів. У роки війни залізничний транспорт був органічною частиною військового апарату Радянського Союзу, відіграючи важливу роль у забезпеченні бойових операцій радянських військ та у збільшенні промислового виробництва для потреб фронту. Ситуація, що склалася у 1943 р., вимагала від залізничників регіону вирішення нових складних завдань: потрібно було швидко відбудувати зруйновані залізничні шляхи, реєвакуювати населення, яке було відправлене з Донбасу на Схід СРСР у 1941 – 1942 рр., паралельно налагодити транспортні зв'язки між промисловими підприємствами Донбасу, що відбудовувалися, забезпечити потреби військових в умовах швидкого просування вітчизняної армії, відкрити рух пасажирських та приміських поїздів на звільненій території, а також відновити пряме сполучення міст регіону з іншими регіонами СРСР. Незважаючи на це, сучасних досліджень з відбудови залізниць Донбасу не проводилося. Протягом роботи над статтею автором були використані раніше не введені до наукового обігу архівні джерела. Все це визначає актуальність цієї теми та змальовує перед істориками проблему у загальному вигляді.

Хронологічні межі дослідження: січень – грудень 1943 р., коли радянська армія звільнила всі станції та перегони Північно-Донецької та Південно-Донецької залізниць і, як результат, була розпочата відбудова залізничного господарства Донбасу. Протягом зазначеного періоду ці магістралі мали статус фронтових, а починаючи з 1944 р. залізниці регіону перейшли до категорії тилових магістралей СРСР [1].

Історіографічна база з цієї теми представлена широким колом робіт радянських дослідників. Проте всі вони містять практично ідентичну інформацію щодо процесу відбудови залізничного господарства Донбасу протягом 1943 р. Вищезазначена група

монографій має ідейно комуністичне забарвлення та створена на основі компіляції цілих блоків інформації з однієї роботи до іншої. В цілому радянські дослідники відзначаються упередженістю поглядів щодо висвітлення процесу відновлення залізничних шляхів Донбасу, відводячи провідну роль державним органам УРСР та СРСР. Зважаючи на це, роботи радянських дослідників підлягали критичному аналізу та порівнянню щодо наявної в них інформації з цієї теми. М. С. Конарев у своїй монографії відзначає значний внесок у відбудову магістралей Донбасу відповідних обласних партійних організацій, військових залізничних бригад, місцевого населення та залізничників. Okремо висвітлено допомогу інших регіонів СРСР у відбудові донбаського залізничного господарства [2]. П. Ф. Кривоніс у своїй роботі звертає увагу на організацію управління Північно-Донецькою магістраллю під час відбудови у прифронтових умовах [3]. К. Х. Клименко та Д. К. Алдакимов надають загальну характеристику процесу відбудови донецьких залізниць протягом 1943 р. [4]. М. Ф. Хорошайлов у своїй монографії відзначає стратегічну необхідність швидкої відбудови залізниць Донбасу для армії та господарства СРСР [5]. Г. О. Куманьов висвітлює організацію військових перевезень під час відновлення Північно-Донецької залізниці в період Курської битви [6, 7]. І. В. Ковальов зазначає, що із втратою СРСР Донбасу на радянських залізницях спостерігався дефіцит вугілля – це у свою чергу призвело до переводу паровозів більшості магістралей країни на опалення дровами. Отже, необхідно було із визволенням Донбасу з-під окупації швидко відроджувати вугільну промисловість і залізничну мережу цього промислового регіону. Проте автор вказує, що донецькі залізничні шляхи, які були відбудовані у 1943 р., мали низьку пропускну спроможність і до того ж постійно бомбардувалися ворогом, що стримувало просування військових і промислових вантажів, людських контингентів [8, 9].

Матеріал з цієї теми, що міститься у роботах сучасних російських дослідників, був скомпільований з радянських робіт, тому наукової новизни він не представляє [10]. Сучасний український дослідник І. Мазило частково висвітлює процес відбудови залізниць Донбасу протягом 1943 р. в контексті відновлення залізничного господарства УРСР, окремо приділяє увагу рівню трудової дисципліни у вищезазначений період, зокрема прогулам та крадіжкам на Південно-Донецькій залізниці [11]. Отже, включення до наукового обігу нових джерел, дотримання неупередженості та використання комплексу загальнонаукових і спеціально історичних методів у висвітленні цієї теми становить наукову новизну авторського дослідження.

Мета роботи – створення неупередженого погляду на процес відбудови Південно-Донецької та Північно-Донецької залізниць протягом 1943 р., виявлення позитивних та негативних елементів в процесі відновлення залізничного господарства Донбасу. Для досягання поставленої мети автор спирався на матеріали Транспортного відділу ЦК КП(б)У, що знаходяться на зберіганні у Центральному державному архіві громадських об'єднань України (ЦДАГО України), а також звіти галузевих служб вищезазначених магістралей, що містяться у Секторі архівів Державного підприємства «Донецька залізниця» та Державному архіві Донецької області за вищезазначений період.

Визволення залізниць Донбасу з-під нацистського ярма почалося на початку 1943 р.: 13 січня одним із перших на залізничній мережі регіону було звільнено залізничний вузол Кіндрашівська-Нова Північно-Донецької магістралі, 2 – 3 лютого радянські війська звільнили Куп'янськ та Красний Лиман [12]. Паралельно йшла відбудова лінії Куп'янськ – Валуйки, що мала стратегічне значення у розгортанні наступу радянської армії на Харківському та Донбаському напрямку. Під час відступу гітлерівське командування групи армій «Південь» віддало наказ – перетворити регіон у «зону випаленої землі». При цьому великих збитків зазнали й місцеві залізниці. Ворог зруйнував 8000 км колій, 1500 мостів, 27 локомотивних депо, 38 вагонних депо та вагоноремонтних пунктів, 400 вокзалів та станційних будівель, понад 250000

квадратних метрів житла залізничників. Наприклад, у Ясинуватій зі 147 км колій залишилися цілими лише 2 км. Окупанти повністю зруйнували ділянку колії Красноармійське – Павлоград довжиною 114 км. Таким чином, виходячи зі стратегічного значення магістралей регіону, потрібно було за відносно короткий термін провести значну за обсягом відбудову залізничного господарства у важких умовах прифронтового стану і постійних бомбардувань станцій та перегонів ворожою авіацією й артилерією.

Важливим етапом на шляху до відбудови залізниць регіону було скасування постановою РНК СРСР №244 від 06.03.43 р. всіх боргів магістралей СРСР перед Держбанком країни, які вони мали на момент звільнення з-під окупації [13]. Отже, роботами з відбудови першої черги займалися залізничні війська та спеціальні формування Народного комісаріату шляхів сполучення (НКШС), а другої – колективи залізниць. Відновленням Північно-Донецької залізниці займалися Управління військово-відновлюваних робіт (УВВР)-3, 5, 8; Південно-Донецької – УВВР-8, 20. При цьому працівники служб залізниць, які залишилися на окупованій ворогом території, або ті, що поверталися з евакуації, вже на першому етапі брали участь у відбудові залізничного господарства регіону. У свою чергу командування УВВР-8 використовувало найменшу можливість для аерофотозйомки ділянок залізничних ліній Донбасу, які були ще зайняті ворогом. Паралельно проводилася розвідка стану окупованою залізничної мережі регіону. Розроблялася тактика та стратегія майбутніх відновлювальних робіт [14, 15]. Також у відбудові залізниць регіону приймали участь працівники Військово-експлуатаційного відділення (ВЕВ)-25 протягом 1943 р. [16].

На ключових вузлах Північно-Донецької залізниці одразу після звільнення території від нацистів створювалися штаби з відбудови [17]. Проте відновлення ліній та станцій магістралі гальмувалося через нестачу матеріалів, електроенергії. До того ж протягом перших 9 місяців 1943 р. фронт проходив поблизу шляхів цієї залізниці, що призводило до періодичних руйнувань ворогом тільки-но відбудованих залізничних колій. Часто відновлювальні бригади УВВР затримувалися, тому на допомогу у відбудові залізничного господарства масово залучалося місцеве населення. Цікавим виявляється і такий факт, що стратегічно важлива для вітчизняної армії лінія Кіндрашівська – Ворошиловград була повністю звільнена від нацистських загарбників 15 лютого 1943 р., а відбудована – лише 14 березня через недостатню матеріально-технічну забезпеченість відновлювальних бригад. Відновлення моста через Сіверський Донець розпочато було лише 2 березня силами місцевого населення. Також було організовано відновлювальний мостопоїзд на базі Ворошиловградського паровозобудівного заводу «Жовтневої революції» у складі 780 осіб, що в основному і вирішило цю проблему. Тільки через 15 днів після початку робіт на міст прибула 12 бригада УВВР-5 Південно-Західного фронту. При чому вона не мала необхідних матеріалів та обладнання. Паралельно довелося залучати місцеве населення у кількості 400 осіб та 100 пар волів для підвозу матеріалів. Таким чином, відбудова моста через Сіверський Донець була закінчена 03.04.43 р. Через це пуск поїздів по даній лінії було затримано на 15 днів. З мости на ділянці Лутугине – Ліхая також були відновлені із затримкою, тому рух поїздів тут відкрили лише 12.05.43 р. Все це зривало систематичне постачання частин радянської армії Південно-Західного фронту необхідними боєприпасами та паливом. Отже, радянській армії довелося в період наступальних операцій під Харковом використовувати автогужовий транспорт на значні відстані в умовах розтавання снігу [18, 19]. Слід додати, що саме мости підривалися в першу чергу німцями при відступі. Це стало головною причиною уповільнення відкриття руху поїздів на залізничній мережі Донбасу через складність відбудови цих об'єктів залізничного господарства.

Не очікуючи приїзду працівників НКШС та підходу залізничних військ, на лініях Рубіжне – Сватове, Валуйки – Ворошиловград, Кіндрашівська – Міллерове були призначені начальники відновлювальних дільниць. По всіх населених пунктах, що знаходилися поблизу залізниці залучалося місцеве населення на відбудовчі роботи: очищення колій від снігу, прибирання трофейного рухомого складу з рейок, будь-якого сміття, заготівлю будматеріалів тощо. На перешивку колій із західноєвропейського стандарту на радянський щоденно виходило по Старобільському району – 400 осіб, по Ново-Айдарському – 350 – 400, по Кременському та Сватівському районам – 500 – 600 осіб, у м. Ворошиловград – понад 1000 осіб тощо [20]. В умовах дефіциту рейок, частину яких німці при відступі забрали з собою, радянськими залізничниками знімалися під'їзні колії підприємств та шахт регіону і встановлювалися на магістральних напрямках залізниць Донбасу [21].

В цілому на Північно-Донецькій залізниці в межах Ворошиловградської та частково Харківської областей відновлювальні роботи першої черги на основних ділянках були завершені у березні – травні 1943 р. Швидкі темпи відбудови цієї магістралі визначалися її стратегічним положенням у зазначений період. Ця залізниця була основною для потоків донецького вугілля у прифронтові та центральні райони СРСР (на відновлених дрібних шахтах вже у березні 1943 р. щодобово видобувалося 1240 тон вугілля, більше 41300 тон якісного вугілля німці залишили у відвалах та прирейкових складах), а навесні – влітку 1943 р. ця магістраль мала виключне значення для постачання бойовою технікою, боєприпасами, пальним та продуктами харчування армій Південного та Південно-Західного фронтів, а також для транспортування радянських військ з-під Сталінграду на Курську дугу [22]. З 15.02.43 р. до 01.09.43 р. відновлено було 1104,1 км головних шляхів Північно-Донецької залізниці, 1 великий міст, 21 середній міст, 1 тунель. Відбудовано та перешито 1290,6 км станційних колій, 800 стрілок, 39 осель, 118 казарм та напівказарм, 7684 рейок, 40000 шпал, було замінено 47000 шпал, відновлено 5 паровозних депо: Ворошиловград, Сімейкіне, Кіндрашівська, Сватове, Старобільськ; 11 складів палива, перероблено та відправлено на заводи 51 трофейний паровоз, перебудовано на вітчизняну колію 4400 трофейних вагонів, відновлено 260 семафорів тощо. Протягом березня – серпня 1943 р. Північно-Донецька залізниця виконувала перевезення військових та народногосподарських вантажів. За цей період відвантажено 697398 тон вугілля, 109620 тон металу, 6464 вагон металобрухту [19, 23]. Лише за 2 останні декади липня 1943 р. згідно з наказом П. Ф. Кривоноса працівниками вищевказаної магістралі було зроблене переобладнання 3119 вагонів західноєвропейського типу на радянський стандарт 1524 мм, протягом 8 – 15 липня було виконано переобладнання 51 трофейного паровозу на вітчизняну ширину колії [24]. У 1943 р. в межах Ворошиловградської області середній темп відбудови на головних напрямках Північно-Донецької залізниці при нормі 8 км/доба склав 11 – 12 км, а інколи досягав 15 – 16 км/доба [25]. Але попри визначні показники у відбудові, постачання залізничників Донбасу продовольством та промисловими товарами знаходилося на низькому рівні, особливо це стосувалося лінійних працівників станцій. Але і в такій скрутній ситуації продовжувалися соціалістичні змагання працівників Північно-Донецької магістралі з вугільниками регіону [26].

Внаслідок швидкого визволення у вересні 1943 р. Сталінської області управління Північно-Донецької дороги повернулося до Артемівська і з 15.09.43 р. відновило тут свою діяльність [27]. Але восени 1943 р. в умовах швидкого просування на захід радянської армії більш стратегічного значення набули шляхи Південно-Донецької магістралі, тому темпи відбудови залізничних ліній Північно-Донецької залізниці у північно-східній частині Сталінської області уповільнилися. Згідно звіту УВВР-8, рух на дільниці Красний Лиман – Артемівськ – Микитівка, Слов'янськ – Слов'янськ-курорт було відкрито лише 30.10.43 р. Також тільки у жовтні 1943 р. змогли відкрити рух на

дільницях Дебальцеве – Попасна – Куп'янськ, Попасна – Микитівка, де широко залучалася праця місцевого населення – по 150 – 400 осіб з кожного при залізничного району Ворошиловградської області [28]. Усього ж по Ворошиловградській області з січня до вересня 1943 р. колгоспники та міське населення відпрацювали на відбудові транспорту приблизно 800000 людино-днів [29].

Загалом, восени 1943 р. погіршилася ситуація із залученням місцевого населення до відновлювальних робіт – східні райони Харківської області недопостачали Північно-Донецьку дорогу кадрами, часто райвиконкоми та сільради писали листи до відповідних органів влади про відозву своїх працівників з робіт по відбудові Північно-Донецької залізниці [30]. Протягом 1 декади листопада 1943 р. на відбудові цієї магістралі було зайнято лише 3150 осіб [31]. Також для виконання постанови РНК СРСР та ЦК ВКП(б) від 21.08.43 р. «Про невідкладні міри по відбудові зруйнованого господарства у районах, звільнених від німецької окупації» на 10.11.43 р. замість необхідних 10550 мобілізованих осіб зі Сталінської, Ворошиловградської та Харківської областей надійшло лише 2386 чоловік [32].

У грудні 1943 р. з основних ліній магістралі у процесі відбудови знаходилася лише дільниця Родакове – Ниркове – Яма (нині Сіверськ) [33]. Таким чином, затвердженого у НКШС плану відновлювальних робіт на 1943 р. Північно-Донецька залізниця не мала. Роботи виконувалися згідно з окремими наказами та оплачувалися як надзвичайні витрати, тому план відбудови магістралі на 1943 р. фактично було створено наприкінці того ж року [34].

Відбудова Південно-Донецької залізниці почалася у вересні 1943 р. Темпи відновлення залізничного господарства цієї магістралі були дивовижними. Вже 20.09.43 р. у Ясинуватій відновило свою роботу управління Південно-Донецької магістралі [35]. 24.09.43 р. рух поїздів вже здійснювався на лініях: Марцево – Іловайське – Горлівка, Микитівка – Костянтинівка, Ясинувата – Красноармійське – Чаплине (рух відкрито було 20.09.43 р.), Ясинувата – Сталіне – Доля, Доля – Іловайське, Хацепетівка (нині Вуглегірськ) – Кринична, Волноваха – Маріуполь [36]. 01.10.43 р. було відбудовано великий залізничний вузол Кринична, що дозволило зв'язати Ясинувату з лінією Таганрог – Іловайське – Горлівка [37]. Наприкінці вересня 1943 р. управління Південно-Донецької магістралі вже мало прямий зв'язок зі всіма вузлами дороги, крім Слов'янська та Маріуполя. Значних пошкоджень німці завдали при відступі залізничному господарству на дільниці Костянтинівка – Краматорська – Лозова та Костянтинівка – Ясинувата, тому ці лінії були відбудовані лише у другій декаді жовтня 1943 р. [38].

Роботи з відбудови залізничних станцій Ясинувата, Сталіне, Волноваха, Іловайське, Слов'янськ, Красноармійське виконувалися силами місцевого населення у кількості 500 – 1800 осіб на кожному з вузлів, колійниками та працівниками інших служб цієї магістралі, інші колійні роботи та відновлення мостів Південно-Донецької залізниці виконували УВВР – 8, 20. Налагодження зв'язку виконувалося силами магістралі, а УВВР-8, 20 належної уваги не приділяли цьому питанню. Слід додати, що протягом всього періоду відбудови на Південно-Донецькій залізниці спостерігався дефіцит будматеріалів та достатньої кількості транспортних засобів [35, 39]. На 1 січня 1944 р. були відбудовані всі дільниці Південно-Донецької дороги, крім Красноармійське – Павлоград та Шпичкіне – Слов'янський курорт; із загальної довжини вищевказаної магістралі 1188,7 км, відновлено 286,5 км других колій; відремонтовано 123 із 133 роздільних пунктів [40].

Через швидкі темпи відновлення цієї дороги внаслідок швидкого просування радянської армії якість відбудовних робіт першої черги на штучних спорудах ліній Лозова – Слов'янськ, Марцево – Кошкіно, Волноваха – Царекостянтинівка знаходилася на низькому рівні. Слід додати, що залучення населення Сталінської області до

відновлювальних робіт восени 1943 р. стало настільки популярним, що деякі працівники управління НКШС почали зловживати виразом «місцеві ресурси» замість того, щоб хоч якось допомогти вказаній залізниці у відбудові [41]. В цілому, у вищезазначеній області протягом перших місяців після визволення регіону, участь у роботах з відбудови магістралей прийняло понад 30000 трудящих [29].

Вже з перших тижнів після визволення Південно-Донецька залізниця почала навантажувати стратегічно важливі для промисловості СРСР вугілля, кокс, метал тощо. Так у вересні 1943 р. навантажувалося у середньому 265 вагонів на добу, у жовтні – 678, у листопаді – 546, а грудні вже 716 вагонів. Протягом 4 кварталу 1943 р. вищевказаною магістраллю було навантажено 7690 вагонів військових вантажів, або 67 вагонів/доба [42].

Не треба замовчувати й той факт, що значну матеріально-технічну допомогу у відновленні транспортного господарства Донбасу було отримано з різних регіонів СРСР – від Тихого океану до УРСР. Спеціально було створено фонд відновлення Донецького промислового регіону. Працівник Оренбурзького паровозного депо Р. Хабібуллін восени 1943 р. всю понаднормову продукцію здавав у вищевказаний фонд, вироблені ним запасні частини йшли у депо Красний Лиман. Колектив Красноярської залізниці вислав у Донбас декілька тисяч запасних частин до рухомого складу. Омська залізниця надіслала на донецькі магістралі залізничне обладнання та продовольство. Приморська дорога відправила ешелон з відновлювальними матеріалами на Донбас, московські залізничники узяли шефство над вузлом Сталіне, а рязанські – над станцією Дебальцеве, йшла допомога на регіональні магістралі навіть із блокадного Ленінграду. З різних областей СРСР приїжджали до Донбасу залізничники, які укомплектовували колективи дистанцій колії та вагонні дільниці. Лише на Південно-Донецькій залізниці у жовтні 1943 р. вже працювало 1020 залізничників, які були відряджені НКШС зі східних районів Радянського Союзу [43, 44].

Отже, протягом 1943 р. відкриттям руху поїздів завершався перший етап з відбудови залізничного господарства Донбасу. Швидкість потягів на відновлених лініях Донбасу була повільною, бо колії вкладалися з коротких рейок – «рубок», що залишилися після відступу нацистів, а шпали виготовлялися з малопродатної деревини. Водопостачання паровозів працювало ще не всюди. Водопом'якшувачів не було, що в умовах високої жорсткості місцевої води виводило з ладу паровозні котли. Керування рухом поїздів знаходилося на примітивному рівні – через телефонний зв'язок. Через нестачу локомотивів залізничники використовували трофейні паровози. Вагонний парк був практично відсутнім. Велика кількість розбитих вагонів захаращувала станційні колії, а відремонтовані потрапляли одразу ж для перевезення військових вантажів. Перед залізничниками постійно стояло питання щодо перевезення вугілля, металу тощо через дефіцит рухомого складу [45]. Проте, наприклад, Північно-Донецька залізниця, вже у грудні 1943 р. відвантажила 486 тисяч тон палива [46]. Паралельно залізничники донецьких магістралей піклувалися про скоріше відновлення пасажирського та приміського руху у промисловому регіоні, що швидко відбудовувався, аби забезпечити своєчасну доставку трудящих на підприємства та шахти Донбасу. З жовтня – листопада 1943 р. Північно-Донецькою залізницею курсували такі потяги: Міллерове – Дебальцеве, Міллерове – Валуйки (через Старобільськ), Ворошиловград – Куп'янськ, Ворошиловград – Родакове, Ворошиловград – Сімейкине, Дебальцеве – Горлівка, а Південно-Донецька магістраль відкрила такі пасажирські маршрути: Фенольна – Ясинувата, Ясинувата – Присяна, Авдіївка – Сталіне, Ясинувата – Амвросіївка, Щебенка – Єнакієве, Маріуполь-порт – Волноваха, Ясинувата – Очеретине, Ясинувата – Маріуполь, Близнюки – Краматорська, Красний Лиман – Слов'янськ, Таганрог – Матвеев Курган. Всього на Південно-Донецькій залізниці у той час курсувало 18 приміських поїздів, сформованих зі 105 товарних вагонів. Восени 1943 р. також було

призначено пасажирський поїзд Москва – Сталіне, що прямував через Ворошиловград [47, 48].

За особливі заслуги у забезпеченні перевезень та видатні досягнення у відбудові залізничного господарства у важких умовах військового часу 05.11.43 р. були нагороджені званням Героя Соціалістичної Праці начальник Північно-Донецької залізниці П. Ф. Кривоніс та десятки інших працівників магістралей регіону [46].

У підсумку слід зазначити, що темпи відбудови залізниць Донбасу в 1943 р. були колосальними. До цього часу у світовій історії не було прикладів такої швидкої відбудови транспорту, яка спостерігалася на залізницях СРСР, у тому числі і на Сході УРСР. Проте це позначилося на якості відновлювальних робіт і низькій швидкості руху поїздів по відбудованих магістралях, але в цілому відповідало потребам радянської армії і забезпечило успішний наступ протягом 1943 р. Основний тягар робіт з відновлення залізничного господарства регіону ліг на плечі місцевого населення, залізничників та залізничних військ. Все це доводилося робити в умовах дефіциту працівників, транспортних засобів, будівельних матеріалів. Слід додати, що в основному відбудовували донецькі магістралі за рахунок місцевих людських та матеріальних ресурсів. У 1943 р. вдалося відбудувати практично всі головні магістральні лінії Південно-Донецької та Північно-Донецької залізниць, було відновлене навантаження вантажів, забезпечене курсування пасажирських та приміських поїздів практично на всіх ділянках магістралей, що відповідало потребам місцевої промисловості. Проте повністю залізничне господарство регіону протягом 1943 р. не було відбудоване. Відкриттям руху поїздів завершився лише перший етап відбудови залізниць Донбасу.

У майбутньому автор планує висвітлити процес відновлення магістралей регіону протягом 1944 – 1945 рр., щоб створити цілісну історичну картину роботи залізничного транспорту Східної України в умовах Великої Вітчизняної війни.

РЕЗЮМЕ

В статье раскрыт процесс восстановления железнодорожного хозяйства Донбасса. Автором представлены данные по темпам, объему и основным направлениям первого этапа реконструкции Северо-Донецкой и Южно-Донецкой дорог, который длился в течение 1943 г. и заключался в открытии движения поездов по основным участкам вышеуказанных магистралей. Отдельно освещены пассажирские, пригородные, грузовые и воинские перевозки в рамках хронологических границ исследования. В заключении представлен обобщающий анализ процесса восстановления железных дорог Донбасса.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Донбасс, восстановление, Северо-Донецкая железная дорога, Южно-Донецкая магистраль, пассажирские перевозки, грузовые перевозки, воинские перевозки.

SUMMARY

The article discloses a process for the reconstruction of railway economy of Donbass. The author presents data of rates, volume and the guidelines of the first phase of the renovation of the North-Donetsk and South-Donetsk railways, which lasted during 1943 and consisted in opening of movement of trains on the main sections of the above routes. Separately, highlighted passenger, commuter, cargo and troop transport in the chronological limits of the study. In conclusion, presented a comprehensive analysis of the process railway rehabilitation of Donbass.

Keywords: The Great Patriotic War, Donbass, reconstruction, North-Donetsk railway, South-Donetsk railway, passenger transportation, cargo transportation, military transportation.

ПОСИЛАННЯ ТА ПРИМІТКИ:

1. Стальные пути Донбасса/ [Гусев М. И., Клименко К. Х., Максимов А. М. и др.]; под ред. В. В. Приклонского. – Донецк: Донбасс, 1970. – С. 214.
2. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг./ Под ред. Н. С. Конарева. – 2-е изд., доп. – М.: Транспорт, 1987. – 591 с.
3. Кривонос П. Ф. Магистрالی жизни/ П. Ф. Кривонос. – К.: Политиздат України, 1986. – 248 с.
4. Клименко К. Х. Пам'ятаємо донбаські перегони: Нариси/ К. Х. Клименко, Д. К. Алдакимов. – Донецьк: Донбас, 1992. – 303 с.
5. Хорошайлов Н. Ф. Суровые годы войны/ Н. Ф. Хорошайлов. – К.: Политиздат України, 1977. – 179 с.
6. Куманев Г. А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт накануне и в годы Великой Отечественной войны (1938 – 1945 гг.)/ Г. А. Куманев. – М.: Наука, 1976. – 456 с.
7. Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР (1941 – 1945 гг.)/ Г. А. Куманев. – М.: Наука, 1988. – 368 с.
8. Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.)/ И. В. Ковалев. — М.: Наука, 1981. — С. 243 – 244. – Режим доступу: http://militera.lib.ru/h/kovalev_iv/09.html
9. Ковалев И. В. – Вказ. твір. – С. 261. – Режим доступу: http://militera.lib.ru/h/kovalev_iv/10.html
10. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2/ [Аксененко Н. Е., Бурносков Н. М., Зайцев А. А. и др.]; под ред. В. Е. Павлова и М. М. Уздина. – СПб, 1997. – С. 361 – 362.
11. Мазило І. Залізничний транспорт України в період війни і перші повоєнні роки/ І. Мазило// Україна у Другій світовій війні: погляд з ХХІ століття. Історичні нариси/ Ред. кол.: В.А. Смолій (голова колегії), О. Є. Лисенко (відп. ред.) та ін. НАН України. Інститут історії України. – Кн. 1 – 2. - К.: НВП «Видавництво «Наукова думка, НАН України», 2011. – Кн. 2. – С. 671, 675 – 677.
12. Клименко К. Х. – Вказ. твір. – С. 186.
13. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 3, арк. 1.
14. Приклонский В. В. – Вказ. твір. – С. 209.
15. Конарев Н. С. – Вказ. твір – С. 258, 260 – 262.
16. Клименко К. Х. – Вказ. твір. – С. 237.
17. Там само. – С. 188.
18. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 6, арк. 90 – 91.
19. Там само, спр. 4, арк. 2.
20. Там само, арк. 1.
21. Клименко К. Х. – Вказ. твір. – С. 237.
22. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 1, арк. 1.
23. Там само, спр. 4, арк. 3.
24. Держархів Донецької області, ф. Р-3938, оп. 1, спр. 32, арк. 237-зв.
25. Хорошайлов Н. Ф. – Вказ. твір. – С. 134.
26. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 4, арк. 7 – 8.
27. Приклонский В. В. – Вказ. твір. – С. 210.
28. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 7, арк. 5.
29. Хорошайлов Н. Ф. – Вказ. твір. – С. 133.
30. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 8, арк. 32.
31. Там само, спр. 8, арк. 54, 54-зв., 58.
32. Там само, спр. 9, арк. 2.

33. Там само, спр. 22, арк. 26.
34. Сектор архівів ДП «Донецька залізниця» (Далі СА ДЗ), ф. 32, оп. 1, спр. 163, арк. 76.
35. Конарев Н. С. – Вказ. твір. – С. 262.
36. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 8, арк. 34, 35, 36, 36-зв.
37. Там само, арк. 35-зв.
38. Там само, арк. 37.
39. Там само, арк. 37-зв. – 38-зв.
40. Держархів Донецької області, ф. Р-4225, оп. 4-д., спр. 150-а, арк. 16.
41. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 8, арк. 16, 17.
42. СА ДЗ, ф. 32, оп. 384, спр. 238, арк. 6, 30.
43. Конарев Н. С. – Вказ. твір. – С. 263.
44. Клименко К. Х. – Вказ. твір. – С. 252.
45. Кривонос П. Ф. – Вказ. твір. – С. 160.
46. Конарев Н. С. – Вказ. твір. – С. 264.
47. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 7, арк. 40, 41.
48. СА ДЗ, ф. 32, оп. 384, спр. 238, арк. 42.