

ДОНЕЦЬКІ МАГІСТРАЛІ НАПЕРЕДОДНІ ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ (1937 – 1939 рр.)

Ю. Ю. Буряк

АНОТАЦІЯ

У статті автор розкриває причини, хід та наслідки модернізації залізничного господарства Сходу УРСР, аналізує структуру та стан роботи магістралей регіону напередодні Другої світової війни. Особливо вказуються місце Північно-Донецької та Південно-Донецької залізниць у транспортній системі СРСР і недоліки реконструкції магістралей регіону. Також у роботі висвітлено питання репресій на донецьких залізницях у другій половині 1930-х рр.

Ключові слова: Північно-Донецька залізниця, Південно-Донецька залізниця, модернізація, Схід УРСР, Друга світова війна.

Поодинокі спалахи локальних конфліктів середини 1930-х рр., а також об'єднання Італії, Німеччини та Японії в окремий військовий блок з метою перерозподілу сфер впливу у світі, викликали занепокоєння серед керівництва СРСР. У другій половині 1930-х рр. у радянській партійній верхівці практично всі розуміли невідворотність нової світової війни, тому модернізація транспортної мережі ставала ключовим питанням того часу. Провідне місце в залізничній реформі Радянського Союзу належало донецьким магістралям, що обслуговували найпотужніший промисловий район СРСР – Донбас, а також мали стратегічне значення для пропуску військових ешелонів з Північного Кавказу та Поволжя до західних кордонів країни на випадок війни. Таким чином, дослідження діяльності Північно-Донецької та Південно-Донецької залізниць у другій половині 1930-х рр. набуває актуальності в контексті вивчення стану магістралей Сходу України напередодні Другої світової війни. Слід зазначити, що сучасних наукових праць з цієї теми немає.

Хронологічні межі дослідження: травень 1937 – 1 вересня 1939 рр. Тобто, з моменту утворення Північно-Донецької та Південно-Донецької залізниць до початку Другої світової війни.

Окремих досліджень з цієї теми практично не проводилося. Лише автобіографічні монографії П. Ф. Кривоноса та роботи радянських дослідників К. Х. Клименка і Д. К. Алдакімова, І. Максименка, Ф. Домовитова, В. Приклонського, Є. Я. Свиридова, П. М. Шевченка висвітлюють процеси, що відбувалися на донецьких залізницях у розпалі модернізації залізничного транспорту СРСР. Проте в них домінує ідеологічний фактор щодо характеристики діяльності Південно-Донецької та Північно-Донецької залізниць протягом вищезазначеного періоду, де акцентується увага на передовиках виробництва – кривоносівцях. Комплексний же аналіз роботи магістралей регіону й висвітлення негативних явищ у діяльності залізничного господарства Сходу УРСР у

вищевказаних роботах практично відсутні [1]. Узагальнюючі праці В. Н. Образцова, Г. О. Куманева, Н. Є. Аксененка, В. Є. Павлова і М. М. Уздіна, Л. П. Копилова, Б. С. Олійника, В. М. Ткачова та М. Г. Сінчака змальовують місце та стратегічне значення донецьких залізниць серед магістралей СРСР у другій половині 1930-х рр., підкреслюючи провідну роль Північно-Донецької та Південно-Донецької залізниць у здійсненні модернізації залізничного господарства Радянського Союзу [2]. Отже, під час роботи над статтею автор спирався на законодавчі акти уряду СРСР та ВКП(б), матеріали періодичних видань регіону, Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України (ЦДАВО України), а також звіти галузевих служб вищевказаних магістралей, що містяться в Секторі архівів Державного підприємства «Донецька залізниця» та Державному архіві Донецької області за вищезазначений період. 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 дослідження – об'єктивне висвітлення процесу модернізації Південно-Донецької та Північно-Донецької залізниць протягом 1937 – 1939 рр., виявлення позитивних та негативних елементів у процесі реконструкції залізничного господарства Сходу УРСР.

У середині 1930-х рр. залізничний транспорт залишався вразливим місцем радянської економіки. Навіть німецький генеральний штаб у 1934 – 1935 рр. вважав радянські залізниці проломом для ударів по СРСР [3, 4]. Це стало зовнішнім поштовхом для розгортання масштабної залізничної реформи в Радянському Союзі.

Внутрішніми причинами, що стимулювали модернізацію залізничного транспорту СРСР, була наявність у середині 1930-х рр. чітко вираженої диспропорції у розвитку промисловості СРСР з одного боку та темпами технічного переозброєння залізниць, що забезпечували зв'язок усіх галузей народного господарства Радянського Союзу, з іншого. Тобто магістралі ставали гальмуючим фактором на шляху подальшої індустріалізації країни, відстаючи від задоволення зростаючих потреб народного господарства [5]. Тому в другому півріччі 1935 р. було проголошено початок залізничної реформи. 30 липня 1935 р. Й. Сталін на прийомі залізничників у Кремлі зазначив: «СРСР, як держава, не існував би без першокласного залізничного транспорту, що зв'язує у єдине ціле чисельні області та райони» [6]. Саме цю дату можна вважати початком запланованої масштабної модернізації магістралей Радянського Союзу. У транспортній реформі залізницям Східної України відводилася провідна роль, адже вони обслуговували економіку Донбасу (у другій половині 1930-х рр. в УРСР видобувалося приблизно 50 % радянського вугілля [7]). Це відповідало стратегічним планам Кремля – без збільшення видобутку вугілля та обсягів його вивезення з Донецького басейну в інші промислово важливі регіони країни годі було й розраховувати на зростання промислового виробництва СРСР.

Разом з цим, поступове збільшення вантажообігу на магістралях Східної України і прийняті в Москві рішення щодо реконструкції радянського транспорту незабаром призвели до масштабної адміністративно-територіальної залізничної реформи в Донбасі. Так, згідно з постановою РНК СРСР та ЦК ВКП(б) № 813 від 17.05.1937 р., зі Сталінської та Донецької залізниць було виділено нову Південно-Донецьку, організувавши замість двох три магістралі [8]: Сталінську (управління у м. Дніпропетровську), Північно-Донецьку (управління в м. Артемівську Сталінської області) та Південно-Донецьку (управління в м. Ясинуватій Сталінської області). Вищевказану постанову було затверджено наказом народного комісара шляхів сполучення СРСР Л. М. Кагановича № 106/Ц від 21.05.1937 р. Таким чином, у склад Південно-Донецької залізниці увійшли 5 відділень: Слов'янське, Іловайське (від Донецької магістралі), а також Ясинуватське, Волноваське та Красноармійське (від

Сталінської залізниці) з відповідним майном. Працівники апарату управління новоствореної залізниці розселялися в містах Ясинувата та Сталіне. Завершення розділення вищезазначених магістралей закінчилося 5 липня того ж року [9]. Слід додати, що остаточних кордонів Південно-Донецька залізниця набула лише наприкінці 1937 р., коли згідно з наказом Народного комісаріату шляхів сполучення (НКШС) № 266/Ц від 28.10.1937 р. зі складу залізниці ім. К. Є. Ворошилова (нині Північно-Кавказька магістраль) було передано до Іловайського відділення лінію Іловайське – Марцево (Ростовська область РРФСР). Причиною такого рішення був недостатній колійний розвиток станції Іловайське й пов'язані з цим перебої у сполученні поїздів із залізницею ім. К. Є. Ворошилова. Тому технологічний процес з обміну потягів перенесли на станцію Марцево [10]. Також при організації Південно-Донецької залізниці зі Сталінської магістралі було передано 4 відновлювальних потяги, а з Донецької – 2, зі штатом 88 осіб. Ці поїзди розташували в Ясинуватій, Слов'янську, Іловайському, Красноармійському, Волновасі та Маріуполі [11]. Отже, станом на 01.11.1937 р. донецькі залізниці обслуговували Сталінську, Ворошиловградську, східну та південно-східну частину Харківської, східні райони Дніпропетровської та Запорізької областей УРСР, і декілька районів Курської та Ростовської областей РРФСР [12]. Спираючись на специфіку дослідження, треба зазначити, що в 1937 р. на Північно-Донецькій та Південно-Донецькій залізницях також розбудовувалася місцева протиповітряна оборона (МППО): були організовані групи протиповітряної оборони (ППО) при військово-мобілізаційних службах залізниць, а у відділеннях руху магістралей були затверджені відповідні начальники штабів ППО [13]. У 1938 р. були розроблені й затверджені НКШС військові графіки руху літери «А» для донецьких залізниць, згідно з якими залізничне господарство регіону повинно було задовольнити заплановані розміри військових перевезень [14].

Щодо структури управління, то в залізничному господарстві СРСР у другій половині 1930-х рр. сформувалася чотирьохступенева структура: НКШС – залізниці – відділки служб – лінійні підрозділи (наприклад, депо) [15]. Так, служби руху (служба Д) Південно-Донецької та Північно-Донецької залізниць у вищезазначений період поділялися на відділення руху (ДН) – по 5 відділень з відповідними станціями на кожній магістралі [16].

Служби колії на магістралях регіону (служба П) у довоєнний час мали нижче вказану структуру: дистанції колії (ПЧ), околотки (на чолі з колійним майстром), робітничі відділки (колійна бригада на чолі з бригадиром колії утримувала колію в межах вищевказаного відділку), колійні обходи (закріплялися за колійними обхідниками); машинно-колійна станція (МКС); кар'єрне господарство (постачало щебінь і т.п. для верхньої будови колії); колійні майстерні, геофізична станція, управління живого захисту залізниць (насадження дерев уздовж перегонів) [17].

Паровозні служби донецьких залізниць (служба Т) магістралей регіону поділялися на паровозні відділки (ТН), у межах яких функціонували паровозні депо: основні (ТЧ) та оборотні (ТД), ремонтна база паровозів на станції Авдіївка. Кожний паровоз обслуговували по 3 локомотивні бригади [18]. Слід зазначити, що оснащення локомотивних цехів Південно-Донецької залізниці було гіршим (до речі, не всі паровозні депо цієї магістралі, до яких надходили нові паровози, мали обладнання для їхнього обслуговування [19]), ніж Північно-Донецької [20]. У більшості випадків рівень догляду за паровозами збоку обслуговуючого персоналу був низьким, постійно порушувався процес опалення локомотивів, що призводило до частих ремонтів локомотивів силами депо, а в окремих випадках – паровозоремонтними заводами (ПРЗ) Харкова, Ростова-на-Дону, Дніпропетровська, Запоріжжя, Ізюму, Воронежу. ПРЗ та базами запасу НКШС (Люблінє (м. Москва) та Харків) виконувалося постачання локомотивних депо запасними частинами [21]. На різних дільницях донецьких

магістралей у другій половині 1930-х рр. експлуатувалися паровози серій «ФД», «С» (ставилися у резерв для передачі на інші залізниці з надходженням локомотивів «ФД»), «СО», «ИС», «Э», «Щ», «Б», «Нв», «Ов» [22]. Для безперервного забезпечення паливом паровозного парку за залізницями регіону були закріплені окремі шахти та станції відвантаження вугілля. На відміну від інших типів локомотивів, для потужних паровозів «ФД» видавалися спеціальні вугільні суміші [23]. Слід додати, що в цілому паливо в Донбасі було низького сорту [24], а заправка паровоза наприкінці 1930-х рр. тривала 1,5 – 6 годин залежно від оснащення локомотивного депо [25]. Прогресивним було запровадження в 1936 – 1937 рр. кільцевої їзди на магістралях регіону, що значно збільшувало щодобовий пробіг паровозу [26]. Позитивно віддзеркалилося на стані рухомого складу донецьких залізниць запровадження в 1938 р. «гарантійних марок», адже слюсарі надавали гарантію щодо якісно виконаного ремонту паровозів (це було спричинено низьким рівнем виконання ремонтних робіт) [27]. Але незважаючи на вищевказані заходи, робота паровозних служб Південно-Донецької та Північно-Донецької магістралей залишалася збитковою впродовж 1937 – 1939 рр. [28].

Вагонні служби (служба В) залізниць Сходу УРСР склалися з вагонних дільниць (ВЧ), вагонних депо (ВЧД), пасажирського вагонного депо Дебальцеве-пасажи́рська (ЛВЧД), майстерень для ремонту колісних пар на станції Дебальцеве (ВКМ), пункту пропарювання цистерн на станції Трудова (біля Горлівки) [29], де нафтопродукти переливалися з нафтопроводу Грозний – Армавір – Трудова в наливні поїзди, що постачали паливом області УРСР та прилеглі регіони РРФСР [30]. Автор звертає увагу на те, що матеріально-технічне забезпечення служб Т та В харківською та люблінською базами запасу НКШС виконувалося з перебоями [31].

Служби зв'язку (служба Ш) донецьких магістралей поділялися на дистанції зв'язку (ШЧ) і забезпечували обслуговування приладів з безпеки руху та передачу інформації між окремими службами (телеграфний зв'язок «Морзе») та клієнтами залізничного транспорту, управліннями залізниць регіону та магістралей Кавказу (телефонний зв'язок) з апаратом НКШС (через Харків), надавали зв'язок керівництву Харківського військового округу (ХВО) [32]. Отже, система зв'язку не відповідала технічним можливостям того часу – більшість інформації між управліннями Південно-Донецької, Північно-Донецької залізниць і підпорядкованими їм відділками руху передавалася телеграфом, а не телефоном.

Процес реорганізації залізниць Східної України у другій половині 1930-х рр. мав купу недоліків. Наприклад, новостворена Південно-Донецька залізниця до травня 1939 р. не мала окремого графіку руху поїздів й узгоджувала прямування потягів із сусідніми магістралями [33]. Слід додати, що магістралі регіону протягом другої половини 1930-х – початку 1940-х рр. мали 2 варіанти графіку руху поїздів – на літній та зимовий періоди – через залежність роботи тогочасного рухомого складу від погодних умов [34]. Тому в другій половині 1930-х рр. на донецьких магістралях щороку розгорталися широкомасштабні кампанії з підготовки залізничного господарства до роботи взимку [35]. Не дивлячись на вищевказані заходи, у 1937 – 1939 рр. розклади руху поїздів на донецьких магістралях виконувалися недостатньо – відправлення поїздів із пунктів формування і рух потягів за графіком відповідно не перевищували 80 % і 65 % [36]. У вищевказаний період частина колійних робіт виконувалася з порушенням технічних вимог, що інколи призводило до деформацій залізничного полотна [37]. До того ж біля 25 - 30 % колій донецьких залізниць склалися з рейок, що були вкладені до 1915 р [38]. В цілому на Південно-Донецькій залізниці кількість дефектних рейок протягом 1937 – 1939 рр. зросла від 0,8 % до 2 % від загальної кількості, а приблизно 10 – 20 % шпал на залізничних вітках Сходу УРСР були непридатними [39]. Нові потужні локомотиви серії «ФД» також були недосконаліми, адже вони відносно швидко зношували і руйнували колії [40]. До того

ж більшість ліній східноукраїнських залізниць залишалися в другій половині 1930-х рр. одноколійними, що стримувало розвиток вантажних перевезень у регіоні [41]. Влітку 1939 р. основними вузькими місцями обсягів руху поїздів залишалися: відсутність ранжирних колій для пасажирських поїздів на станції Сталіне, відсутність посадочних платформ на зупиночних пунктах для приміських поїздів, недосконала будова колійного господарства станції Ясинувата, збільшення обмежень швидкості потягів через стан колій на лініях Ясинувата – Костянтинівка, Іловайське – Чистякове, Іловайське – Доля, а також наявність різних вагових норм на окремих вітках залізниці [42]. Аналогічною була ситуація на Північно-Донецькій залізниці щодо стримуючих факторів збільшення пропускної спроможності магістральних ліній [43]. Тому в 1939 р. XVIII з'їзд ВКП(б) СРСР констатував, що в галузі залізничного господарства треба продовжити реконструкцію, зокрема через недостатню розвиненість станцій та вузлів у Донбасі [44].

Через недосконалість планування маршрутів на магістралях Сходу УРСР спостерігалися нераціональні зустрічні перевезення вугілля та інших вантажів [45]. Окремим недоліком у роботі залізниць регіону було прострочення в доставці вантажів, а також крадіжки й псування вантажів. У 1939 р. на Південно-Донецькій залізниці відповідні витрати склали 675 000 рублів і 2994 000 рублів [46], також ревізіями була виявлено нестача матеріальних цінностей на суму 872 000 рублів [47]. Північно-Донецька магістраль протягом 1939 р. зазнала фактичних збитків 1255400 рублів [48].

Недостатню ефективність радянської транспортної реформи підтверджували чисельні факти аварій та браку в роботі магістралей Сходу УРСР. У 1938 р. на Південно-Донецькій залізниці відбулися 81 катастрофа, 31 аварія, 5999 браків у роботі [49]. У 1939 р. на Північно-Донецькій залізниці було зафіксовано 50 катастроф, 38 аварій, 5933 браків, 330 випадків псування паровозів та 70 випадків проїзду машиністів на заборонний сигнал світлофору [50], а на Південно-Донецькій – 49 катастроф та 21 аварію, 3286 браків у роботі магістралі (без урахування зупинок поїздів на перегонах). Наявність аварій на транспорті засвідчувала слабку роботу керівного складу та ревізорського апарату залізниць регіону в боротьбі з порушеннями техніки безпеки руху [51]. Як зазначалося у звітах керівництва, протягом 1939 р. на Південно-Донецькій залізниці передові методи соціалістичної праці недостатньо поширювалися серед працівників [52].

На жаль, паралельно з адміністративно-територіальною реформою та поступовим збільшенням обсягів перевезень, магістралі Сходу УРСР не оминули й репресії 1937 – 1938 рр. Працівники донецьких магістралей опинилися разом зі всіма радянськими залізничниками у скрутній ситуації: тих, хто вливався в боротьбу за перевиконання планових показників, часто спіткали невдачі через недосконалість залізничної інфраструктури та недостатню особисту професійну кваліфікацію, а осіб, які з недовірою та скепсисом ставилися до експериментів на транспорті й не залучалися до кривоносівського руху, НКШС відносило до «предельщиків» та консерваторів. Таким чином, всі робітники транспорту підпадали під загрозу бути звинуваченими та засудженими, що зокрема віддзеркалилося у вироках проти залізничників, які працювали на Південно-Донецькій та Північно-Донецьких магістралях у 1930-х рр. і були репресовані протягом 1937 – 1938 рр. [53]. У таких умовах багато командирів виробництва, політпрацівників (на кожному залізничному підприємстві в той час був політичний відділ), інженерів та техніків, рядових працівників, комуністів і безпартійних донецьких залізничників були безвинно арештовані та засуджені у вищезазначений період [54].

Незважаючи на труднощі періоду реконструкції, у другій половині 1930-х – початку 1940-х рр. Північно-Донецька залізниця займала перше місце серед магістралей СРСР за обсягами навантаження вугілля (34 – 35 %) і загальним

вантажообігом (понад 10 %), а Південно-Донецька – друге (приблизно 7 % вантажообігу) [55]. Найбільшими споживачами донецького палива на той час були Сталінська, Ворошиловградська та Дніпропетровська області, Москва та Ленінград [56]. Рішення щодо напрямків модернізації окремих дільниць магістралей Сходу УРСР приймалися керівним апаратом ВКП(б) та НКШС і не завжди відповідали потребам залізниць регіону. У першу чергу розвивали вітки, що сполучали Донбас з Москвою та Ленінградом [57] для задоволення потреб населення та промисловості вищевказаних міст у вугіллі. При цьому розбудова напрямку Донбас – Кривбас відходила на друге місце перед розвитком вантажного сполучення Москва – Донбас. Навіть світлофори на стратегічно важливій лінії Чаплине – Ясинувата були встановлені неправильно – на неоднаковій відстані [58]. Також між вугільними навантажувальними станціями Донбасу та промисловими центрами Європейської частини СРСР створювалися окремі вантажні кільцеві маршрути [59], проте вони часто зривалися [60]. Однією з причин такого явища було несвоєчасне повернення маршрутних поїздів на станції навантаження, незадовільне диспетчерське командування та складності в передачі потягів між радянськими залізницями [61]. Тому планові показники донецькими магістралями не завжди виконувалися. У 1939 р. Південно-Донецькою залізницею загальний план навантаження виконано на 99,2 % [62].

Для збільшення обсягів перевезень вантажів на Сході УРСР розбудовувалося в другій половині 1930-х рр. колійне господарство, збільшувалися вагові норми потягів (з 1300 – 1500 до 2300 – 2700 тон на відповідних дільницях), що одночасно зменшувало кількість необхідних поїздів і паровозів для перевезення запланованих вантажів [63]. На найбільших сортувальних станціях у Ясинуватій, Дебальцеве, Красному Лимані та Куп'янську діяли механізовані гірки, а найважливіші лінії були обладнані автоматичною та напівавтоматичною системами регулювання руху [64]. Наприкінці 1938 – на початку 1939 рр. на станціях Мандрикине, Чумакове та Кальміус вперше у СРСР було впроваджено єдиний технологічний процес роботи станцій та під'їзних колій підприємств, що також значно покращило навантажувальну роботу [65]. У 1937 – 1938 р. на донецьких залізницях через загальнодержавний дефіцит палива, зменшення навантаження вугілля і щоденних відмін багатьох поїздів почав розвиватися рух і розгорнулися змагання машиністів-важковозів, які водили поїзди по 3000 – 4500 тон [66]. Це явище отримало подальший розвиток у 1939 р. [67]. У довоєнний час залізничний транспорт споживав питому вагу видобутого в СРСР вугілля, тому окремого розвитку набув рух за економію палива серед локомотивних бригад [68], які до того ж з 1938 р. були переведені на госпрозрахунок [69]. Протягом досліджуваного періоду кривоносівський рух охопив практично всі служби залізничного господарства. Відомими передовиками виробництва були О. Мороз, М. Кожухар, М. Рубан, О. Зима, В. Добровольський, М. Водважко, К. Краснов, П. Гайдабука та ін. [70].

Через дефіцит робочої сили [71], низький рівень трудової дисципліни [72] і постійну зміну кадрів на Південно-Донецькій (у 1939 р. зафіксовано було 5598 прогулів) та Північно-Донецькій магістралях (у 1939 р. відбулося 50 % звільнень через прогули [73]) в другій половині 1930-х рр. на роботу до залізниць залучали домогосподарок [74], створено було рух за поєднання професій, а профспілкові організації звернулися до машиністів, що працювали не за фахом (враховуючи тих, що займали посади у профспілках), повернутися до роботи на локомотивах [75]. З метою виконання планових показників та збільшення продуктивності праці, на залізницях Східної України у другій половині 1930-х рр. на різних рівнях проводилися протягом року соціалістичні змагання, присвячені державним святам, річницям трудового подвигу О. Стаханова, Дню залізничника тощо [76].

Отже, модернізація залізничного господарства Сходу УРСР у 1939 р. знаходилася у самому розпалі і не була завершеною до початку Другої світової війни. Магістралі

регіону знаходилися в розбалансованому стані – склалися з відмінних за якістю технічного оснащення залізничних ліній та різнотипного рухомого складу, що в цілому негативно віддзеркалювалося на обсягах пропускної спроможності ліній і знижувало швидкість просування вантажів у межах донецьких залізниць. Слід зазначити, що враховуючи розміри країни й обмеженість часу, у Радянському Союзі не вистачало ні матеріально-технічних, ні людських ресурсів для завершення всеохоплюючої модернізації залізничного господарства Сходу УРСР до початку Другої світової війни. Протягом травня 1937 – серпня 1939 рр. на магістралях регіону були зроблені лише половинчасті заходи щодо модернізації станцій та ліній і збільшення обсягів перевезень, що мали неоднозначний вплив на характер роботи Південно-Донецької та Північно-Донецької залізниць. Все це негативно позначилося на виконанні військових перевезень донецькими магістралями восени 1939 р.

У майбутньому автор планує детально дослідити роботу Південно-Донецької та Північно-Донецької залізниць в умовах воєнних конфліктів СРСР з Польщею та Фінляндією протягом 1939 – 1940 рр.

РЕЗЮМЕ

В статье охарактеризовано состояние железных дорог Востока Украины накануне Второй мировой войны. Отдельно в исследовании указаны причины, ход и последствия реконструкции магистралей региона. Кратко представлены репрессии железнодорожников Донбасса. Автор пришел к выводу, что в 1939 г. модернизация транспорта региона находилась в самом разгаре, и поэтому наблюдался дисбаланс в развитии отдельных отраслей хозяйства донецких магистралей. Все это негативно отразилось на работе Южно-Донецкой и Северо-Донецкой железных дорог в период Польской кампании РККА и «Зимней войны» 1939 – 1940 гг.

Ключевые слова: Южно-Донецкая железная дорога, Северо-Донецкая железная дорога, модернизация, Восток УССР, Вторая мировая война.

SUMMARY

The article characterized the state of the East Ukraine railways on the eve of World War II. Separately in the study pointed out the causes, course and consequences of the reconstruction of roads in the region. The repression of Donbas railroad is also summarized here. The author came to the conclusion that in 1939 the modernization of transport in the region was in full swing, and so there was an imbalance in the development of certain branches of Donetsk highways. All these negatively affected on the work of the South and North-Donetsk Donetsk railways during the Polish Campaign of the Red Army and the "Winter War" 1939 - 1940.

Keywords: South-Donetsk railway, North-Donetsk railway, modernization, East USSR, World War II.

ПОСИЛАННЯ ТА ПРИМІТКИ:

1. Кривонос П. Ф. Магістриали життя/ П. Ф. Кривонос. – К.: Издательство политической литературы Украины, 1986. - 248 с.; Клименко К. Х. Пам'ятатимемо донбаські перегони: Нариси/ К. Х. Клименко, Д. К. Алдакимов. – Донецьк: Донбас, 1992. – 303 с., іл.; Клименко К. Х. Донецкая железная дорога/ К. Х. Клименко, Д. К. Алдакимов. – Донецк: «Донбасс», 1977. – 47 с.; Максименко И. Летопись славных дел/ И. Максименко// В пути/ [сост. К. Х. Клименко, Н. Ф. Домовитов]. – Донецк: Издательство «Донбасс», 1967. – 135 с.; Стальные пути Донбасса/ [Гусев М. И., Клименко К. Х., Максимов А. М. и др.]; под ред. В. В. Приклонского. – Донецк: Издательство «Донбасс», 1970. – 336 с.; Луганські локомотиви: люди, роки, факти.

- Кол. авторів/ [Є. Я. Свиридов, П. М. Шевченко, Н. М. Наймаш та ін.]. – Луганськ, 1996. – 403 с.
2. Образцов В. Н. Железнодорожный транспорт в дни Великой Отечественной войны/ В. Н. Образцов. – М.: Профиздат, 1943. – 63 с.; 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.; Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР (1941 – 1945 гг.)/ Г. А. Куманев. – М.: Наука, 1988 – 368 с.; История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т.2: 1917 – 1945 гг./ [Аксененко Н. Е., Бурносков Н. М., Зайцев А. А. и др.]; под ред. В. Е. Павлова и М. М. Уздина. – СПб, 1997. – 416 с., ил.; Советские железнодорожники/ Под ред. Л. П. Копылова. – М.: Профиздат, 1970. – 352 с.; Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра. 1870 – 1995/ [Дышлюк В. И., Зубец П. Г., Москаленко П. И. и др.]; под ред. Б. С. Олейника. – К.: «Транспорт Украины», 1995. – 246 с.; 100 років на захисті трудящих. Історія профспілкового руху залізничників і транспортних будівельників України/ [упоряд. В. М. Уржанов]; за ред. В. М. Ткачова, М. Г. Сінчака. – К., 2005. – 302 с.
 3. Образцов В. Н. – Вказ. праця. – С. 7.
 4. Сектор архівів ДП «Донецька залізниця» (Далі СА ДЗ), ф. 32, оп. 1, спр. 161, арк. 268.
 5. Резолюция пленума ЦК ВКП(б) от 25.12.1935 г. «Вопросы промышленности и транспорта в связи со стахановским движением// Директивы КПСС и советского правительства по хозяйственным вопросам 1917 – 1957 гг.: Сб. документов: Т. 2: 1929 – 1945 гг./ [сост. В. Н. Малин, А. В. Коробов]. – М.: Государственное издание политической литературы, 1957. – С. 483.
 6. Образцов В. Н. – Вказ. праця. – С. 3.
 7. ЦДАВО України, ф. 4620, оп. 3, спр. 1, арк. 4.
 8. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 161, арк. 5.
 9. Там само, оп. 384, спр. 234, арк. 1, 2, 230.
 10. Там само, арк. 3, 230
 11. Там само, арк. 329.
 12. Там само, оп. 1, спр. 161, арк. 9; там само, оп. 384, спр. 234, арк. 39.
 13. Там само, оп. 1, спр. 161, арк. 249.
 14. Там само, оп. 384, спр. 234, арк. 143; там само, оп. 1, спр. 161, арк. 231.
 15. Павлов В. Е., Уздин М. М. – Вказ. праця. – С. 307.
 16. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 161, арк. 155.
 17. Там само, арк. 77.
 18. Там само, оп. 384, спр. 238, 240; там само, оп. 1, спр. 161, арк. 119, 128; Держархів Донецької обл., ф. Р-4225, оп. 4, спр. 4, арк. 66.
 19. СА ДЗ, ф. 32, оп. 384, спр. 234, арк. 97.
 20. Там само, спр. 97; там само, оп. 1, спр. 161, арк. 122.
 21. Там само, оп. 384, спр. 234, арк. 81, 158, 251; Держархів Донецької області, ф. Р-3938, оп.1-д, спр. 12, арк. 23-зв.
 22. СА ДЗ, ф. 32, оп. 384, спр. 80, 81; там само, оп. 1, спр. 161, арк. 159, 161, 164.
 23. Там само, оп. 1, спр. 161, арк. 141.
 24. Там само, арк. 142.
 25. Там само, арк. 122.
 26. Там само, оп. 384, спр. 234, арк. 289.
 27. Там само, арк. 294.
 28. Держархів Донецької обл., ф. Р-3938, оп. 1-д, спр. 12, арк. 20-зв.
 29. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 161, арк. 146.

30. Шаммазов А. М. Трубопроводный транспорт России. (1917 - 1945 гг.)/ А. М. Шаммазов, Б. Н. Мастобаев, Р. Н. Бахтизин, А. Е. Сощенко. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.szmn.radio.ru/oil_industry/1917.php
31. СА ДЗ, ф. 32, оп. 384, спр. 234, арк. 158.
32. Там само, оп. 1, спр. 161, арк. 176 - 178; там само, оп. 384, спр. 131, 135.
33. Там само, оп. 384, спр. 234, арк. 230, 233.
34. Там само, арк. 231, 253.
35. Социалистический Донбасс. – 1939. – 21 августа.
36. СА ДЗ, ф. 32, оп. 384, спр. 234, арк. 248, 249; там само, оп. 1, спр. 161, арк. 59.
37. Там само, оп. 1, спр. 161, арк. 82 - 84.
38. Там само, оп. 384, спр. 234, арк. 65 – 68; там само, оп. 1, спр. 161, арк. 89; Держархів Донецької обл., ф. Р-4225, оп. 2, спр. 1, арк. 13.
39. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 161, арк. 86, 87; там само, оп. 384, спр. 234, арк. 33, 66, 69.
40. Легенды железных дорог: паровоз ФД. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.rzdtv.ru/2013/06/20/parovoz-fd/>
41. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 161, арк. 85.
42. Там само, оп. 384, спр. 234, арк. 246, 247; Держархів Донецької обл., ф. Р-4225, оп. 4, спр. 4, арк. 54, 55.
43. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 161, арк. 41.
44. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898 – 1986). Т. 7. 1938 – 1945./ под ред. Л. Ф. Декань. – 9-е изд, доп. и испр. – М.: Политиздат, 1985. – С. 66.
45. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898 – 1986). – Т. 7. – С. 65.
46. Держархів Донецької обл., ф. Р-4225, оп. 2, спр. 1, арк. 5.
47. Там само, арк. 8.
48. Там само, ф. Р-3938, оп. 1-д, спр. 12, арк. 20-зв.
49. Держархів Донецької обл., ф. Р-4225, оп. 2, спр. 1, арк. 3.
50. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 161, арк. 69.
51. Держархів Донецької обл., ф. Р-4225, оп. 2, спр. 1, арк. 3
52. Там само, арк. 26.
53. Олійник Б. С. – Вказ. праця. – С. 95 – 96.
54. Клименко К. Х. Пам'ятатимемо донбаські перегони: Нариси. – С. 20.
55. Держархів Донецької обл., ф. Р-4225, оп. 2, спр. 7, арк. 3; там само, спр. 2, арк. 48; СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 161, арк. 3.
56. ЦДАВО України, ф. 4620, оп. 3, спр. 2, арк. 31.
57. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 161, арк. 40.
58. Там само, оп. 384, спр. 234, арк. 142.
59. Там само, оп. 1, спр. 161, арк. 53.
60. Там само, арк. 55.
61. Там само, арк. 58.
62. Держархів Донецької обл., ф. Р-4225, оп. 2, спр. 1, арк. 1.
63. СА ДЗ, ф. 32, оп. 384, спр. 234, арк. 164, 166, 167, 236; там само, оп. 1, спр. 161, арк. 118.
64. Там само, оп. 1, спр. 161, арк. 39 - 41.
65. Там само, оп. 384, спр. 234, арк. 6, 7, 294.
66. Ткачов В. М. – Вказ. праця. – С. 139.
67. Социалистический Донбасс. – 1939. – 30 июля; там само. – 8 июля.
68. Там само. – 30 июля; там само. – 21 августа.
69. Ткачов В. М. – Вказ. праця. – С 139; СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 161, арк. 267.

ІСТОРИЧНІ І ПОЛІТОЛОГІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ, №4 (54), 2013 р.

70. Там само, оп. 384, спр. 234, арк. 282, 289 – 292,294; там само, оп. 1, спр. 161, арк. 271, 273.
71. Держархів Донецької обл., ф. Р-4225, оп. 2, спр. 1, арк. 18.
72. Там само, арк. 21, 22.
73. Там само, ф. Р-3938, оп. 1-д, спр. 12, арк. 59-зв.
74. Там само, ф. Р-4225, оп. 2, спр. 1, арк. 19.
75. Ткачов В. М. – Вказ. праця. – С. 140.
76. Держархів Донецької обл., ф. Р-4225, оп. 2, спр. 1, арк. 22.

Надійшла до редакції 29.2013 р.