

<https://doi.org/10.15407/sofs2020.03.116>
УДК 94(477)«1920/1930»: [622.62:629.3.081]

М.Ю. РУБАН, інженер I категорії Відділу історичної спадщини залізниць України, Департамент корпоративної соціальної відповідальності АТ «Укрзалізниця», вул. Єжи Гедройця, буд. 5, м. Київ, 03680, Україна, аспірант, Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля, пр-т Центральний 59-а, м. Сєвєродонецьк, 93400, Україна, <https://orcid.org/0000-0002-6396-4531>
e-mail: nikolas.kindle@gmail.com

ДО ІСТОРІЇ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ: РОЗВИТОК РЕМОНТНОЇ БАЗИ ВАГОННОГО ГОСПОДАРСТВА ДОНЕЦЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ (1925—1941)

Розглянуто історичні події довкола реорганізації виробничої діяльності Луганських залізничних майстерень та її вплив на розвиток ремонтної бази вагонного господарства Донецької залізниці. Джерельну базу дослідження склали матеріали багатотиражних періодичних видань лінійних підприємств залізниць України, протоколи засідань Політбюро ЦК ВКП(б) та постанови Ради народних комісарів СРСР початку 1930-х рр. з питань реорганізації транспортної галузі. Мета статті — відтворити цілісну картину обставин реорганізації виробничої діяльності Луганського вагоноремонтного заводу та простежити її вплив на розвиток ремонтної бази Донецької залізниці. Проаналізовано хід реконструкції Луганського механічного заводу вугільного машинобудування та будівництва Луганського трубо-ливарного заводу Народного комісаріату шляхів сполучення (НКШС). Доведено, що через непослідовність заходів щодо реконструкції підприємства та невирішеність питань його матеріально-технічного забезпечення була зірвана початкова програма виробництва гірничого устаткування. Визначено, що з огляду на інтенсивний характер експлуатації залізничного транспорту на Донбасі виникла потреба не тільки у виготовленні паровозних вузлів, а й у локалізації капітального ремонту рухомого складу на місці, в зв'язку з чим постало питання щодо повернення колишніх Луганських залізничних майстерень до складу НКШС. Зрештою, радянським партійним керівництвом було прийнято рішення щодо проведення реформи вагонного господарства, в рамках якої споруджено низку лінійних вагоноремонтних пунктів, зокрема на історичних станціях Донецької залізниці Луганськ, Дебальцеве та Попасна, а також заплановано будівництво сучасного профільного вагоноремонтного

Цитування: Рубан М.Ю. До історії реформування залізничного транспорту України: розвиток ремонтної бази вагонного господарства Донецької залізниці (1925—1941). *Наука та наукознавство*. 2020. № 3 (109). С. 116—130. <https://doi.org/10.15407/sofs2020.03.116>

заводу на станції Попасна. Розглянуто зміст реформи підприємств вагонного господарства Донецької залізниці та обставини формування матеріально-технічної бази Попаснянського вагоноремонтного заводу.

Ключові слова: вагонне господарство, Луганські залізничні майстерні, Ізюмський паровозоремонтний завод, Попаснянський вагоноремонтний завод, вагоноремонтний пункт, Донецька залізниця.

Вступ. Упродовж понад 50 років (1878—1930 рр.) головні залізничні майстерні при станції Луганськ були провідним технічним центром ремонтної бази залізничного транспорту на території Донецько-Луганського регіону. На початку 1920-х рр. залізниці СРСР перебували у катастрофічному стані. Виникали численні проблеми із забезпеченням працівників, технічним станом інфраструктури та рухомого складу. На початку 1930-х рр. на тлі реалізації Першого п'ятирічного плану економічного розвитку СРСР було проведено реорганізацію виробничої діяльності ремонтних підприємств залізничного транспорту, в рамках якої на базі Луганських залізничних майстерень здійснювались спроби створення профільного вагоноремонтного заводу, а згодом — механічного заводу вугільного машинобудування. Зрештою, в ході реалізації радянським партійним керівництвом організаційних заходів щодо підвищення ефективності ремонту вагонного парку Донецької залізниці було споруджено низку лінійних вагоноремонтних пунктів на станціях та введено в експлуатацію нове спеціалізоване підприємство капітального ремонту рухомого складу — Попаснянський вагоноремонтний завод.

Актуальність теми. Аналіз історії розвитку мережі ремонтних підприємств залізничного транспорту України набуває актуальності з огляду на тривалі дискусії щодо формування загальної стратегії реформ вітчизняної транспортної галузі, потреби врахування історичного досвіду вирішення вказаного питання, а надто ж з нагоди 80-річчя введення в експлуатацію Попаснянського вагоноремонтного заводу (1939 р.) та 90-річчя реорганізації Луганських залізничних майстерень (1930 р.).

Аналіз досліджень та публікацій. На жаль, до цього часу обставини діяльності Луганських залізничних майстерень не знайшли належного висвітлення у вітчизняній історіографії. Окремі етапи історії підприємства представлені в роботах Г. Довнара та К. Клименка [1, 2]. Проте вказані монографії не розкривають тему в усій її повноті, мають неточності, усунення яких потребує введення в науковий обіг нових додаткових джерел. Проблематиці виробничої діяльності Луганських залізничних майстерень також присвячена низка робіт автора [3—6].

Джерельну базу дослідження склали матеріали періодичних видань підприємств залізничного транспорту, а також протоколи засідань Політбюро ЦК ВКП(б) і постанови Ради народних комісарів (РНК) СРСР початку 1930-х рр. з питань реорганізації транспортної галузі.



Вагон НТВ (Нормальний товарний вагон) парку Донецької кам'яно-вугільної залізниці

глянути заходи радянського партійного керівництва щодо реорганізації лінійних ремонтних підприємства вагонного господарства Донецької залізниці; по-третє, дослідити обставини будівництва матеріально-технічної бази Попаснянського вагоноремонтного заводу.

Мета статті — на підставі комплексного аналізу історичних джерел, зокрема періодичних видань, а також наукової літератури відтворити цілісну картину реорганізації виробничої діяльності Луганського вагоноремонтного заводу та її вплив на розвиток ремонтної бази Донецької залізниці.

Викладення основного матеріалу. 1 грудня 1878 р. відбулось урочисте відкриття руху Донецькою кам'яновугільною залізницею. На кінцевій станції Лугань розмістились управління залізниці, паровозне депо та залізничні майстерні. На момент відкриття парк рухомого складу Донецької залізниці складався з 92 паровозів та 2223 вагонів, для ремонту яких діяли 4 залізничні майстерні: головні майстерні знаходились при станції Лугань, решта були розміщені при паровозних депо станцій Дебальцеве, Попасна та Ровеньки [2, с. 16]. У 1880 р. луганськими залізничниками було відновлено 23 паровози, а вже до 1889 р. — 583 [7, с. 48].

У 1893 р. Донецька залізниця була викуплена державою й незабаром увійшла до складу Катерининської залізниці. 26 січня 1896 р. донецькі лінії Катерининської залізниці було передано в тимчасову оренду товариству Південно-Східних залізниць, яке отримало дозвіл на будівництво магістральної лінії Луганськ — Міллерове (відкрита для руху в жовтні 1898 р.) [8, с. 236], а також зобов'язувалось сплатити державі 700 000 крб за право на оренду залізничних майстерень у Луганську. Отримані за оренду кошти дозволили управлінню Катерининської залізниці спорудити додаткові надпотужні Нижньодніпровські вагонні майстерні [9, с. 116]. 1 травня 1901 р.



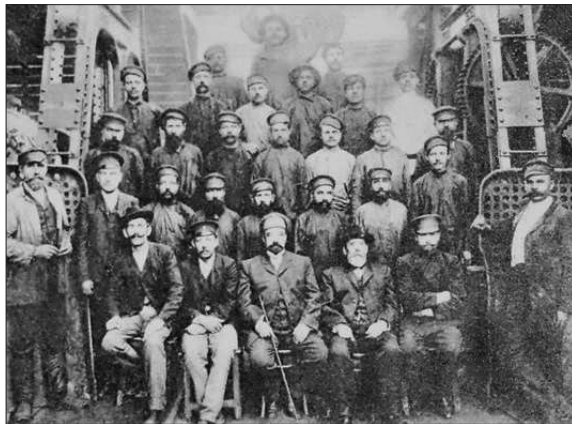
Луганські залізничні майстерні. 1909 р.

Отже, предметом дослідження виступає історія розвитку ремонтної бази вагонного господарства Донецької залізниці, що передбачає вирішення таких дослідницьких завдань: по-перше, проаналізувати історичні передумови реорганізації виробничої діяльності Луганських залізничних майстерень (згодом — вагоноремонтного заводу); по-друге, роз-

глянути заходи радянського партійного керівництва щодо реорганізації лінійних ремонтних підприємства вагонного господарства Донецької залізниці; по-третє, дослідити обставини будівництва матеріально-технічної бази Попаснянського вагоноремонтного заводу.

донецькі лінії разом із майстернями повернулись у розпорядження Катерининської залізниці, парк рухомого складу якої вже нараховував 1511 паровозів, 638 пасажирських та понад 23 тисяч вантажних вагонів [10, с. 56—58].

Восени 1914 р. Луганські майстерні здійснювали виробництво модернізованих критих вагонів НТВ¹ вантажопідйомністю (підйомною силою) 1000 пудів (16 т) [2, с. 32]. Навесні — влітку 1918 р. кількість випущених з ремонту вагонів в майстернях скоротилась до 20—40 одиниць [11]. 18 липня 1918 р. робітники Запорізької (Катерининської) залізниці взяли активну участь



Вагонний цех Луганських майстерень. 1909 р.

у Всеукраїнському страйку залізничників [12, с. 126]. У серпні на підприємстві було оголошено локаут, і страйк було фактично припинено. На початку жовтня управління Запорізької залізниці було оголошено, що за умови відсутності зростання продуктивності виконання робіт ремонтного підприємства Луганські майстерні буде закрито, а замовлення передано приватним заводам. Збільшення продуктивності праці ускладнювалось суттєвим браком матеріалів, деталей та кадрів [13]. Попри це, вже незабаром робота відновилась в усіх цехах майстерень, зокрема в паровозоскладальному, який незадовго до того було закрито [14]. Протягом жовтня 1918 р. луганськими залізничниками було випущено з ремонту 200 вагонів [11]. У листопаді продуктивність робіт у майстернях суттєво збільшилась — упродовж місяця було випущено з ремонту 275 вагонів, а також 5 паровозів [15]. Кількість відремонтованих локомотивів могла б збільшитися за умови належного забезпечення обладнанням паровозоскладального цеху. Оскільки замовлення на ремонт локомотивів почали надходити з багатьох ділянок тяги, окреслилась перспектива розширення цеху [15].

Наприкінці 1920 р. було утворено територіально-виробниче об'єднання «Донецькі залізниці», профільну ремонтну базу якого склали Луганські залізничні майстерні Катерининської залізниці та більш сучасні й потужні Ізюмські майстерні Товариства «Північно-Донецька залізниця», які спеціалізувались на ремонті нових серій паровозів. Оскільки ремонт локомотивів також почав здійснюватися в цехах націоналізованого паровозобудівного заводу Гартмана [16], технічно застарілий паровозоскладальний цех Луганських майстерень, розрахований на виконання ремонту малопотужних паровозів, було закрито. Станом на 1923 р. на Донецьких залізницях нараховувалось 11 лінійних ремонтних майстерень. Найбільш потужними вважались головні Ізюмські майстерні, натомість Луганські, попри свою широку, втім

¹ Нормальний товарний вагон.

застарілу технічну базу, поступались лінійним майстерням при депо станцій Дебальцеве та Основа [17]. У січні 1923 р. на нараді керівників і правління залізниць України начальник Катерининської залізниці Лисак звернув увагу на те, що через неповну завантаженість надпотужних паровозних і вагонних майстерень Катерининської магістралі, Ізюмські та Луганські майстерні Донецьких залізниць, які на той час виконували незначний обсяг робіт, можна закрити з метою економії коштів, а їх замовлення передати ремонтним підприємствам Катерининської залізниці [18].

18—31 грудня 1925 р. XIV З'їзд ВКП(б) затвердив курс на індустріалізацію СРСР, що мало вирішальний вплив на подальший розвиток залізничного транспорту СРСР. У зв'язку зі зростанням промислового обороту на залізницях Радянського Союзу виникла гостра необхідність підвищити їх провізну спроможність шляхом підвищення швидкості й особливо вантажопідйомності поїздів. На кінець 1925 р. Донецька магістраль була першою в СРСР за вантажообігом, середньодобова кількість навантаження вагонів склала 2580 одиниць, у т. ч. лише мінерального палива — 1716 одиниць [2, с. 128]. Подальша інтенсифікація експлуатації залізничного транспорту на Донбасі вимагала оптимізації обігу вагонів при мінімізації часу простою рухомого складу та забезпечення якісного ремонту шляхом корінної перебудови системи управління й організації праці залізничних майстерень у відповідності до найновіших індустріальних методів.

У середині 1920-х рр. відповідно до реформи залізничної галузі колишні залізничні майстерні реорганізовувались у профільні паровозо- та вагоноремонтні заводи, які було вилучено з підпорядкування залізниць і включено до складу Всесоюзного об'єднання ремонтних заводів Народного комісаріату шляхів сполучення (НКШС). Навесні 1926 р. керівництвом Луганських майстерень було здійснено організаційні заходи щодо оптимізації чисельності штату та підвищення трудової дисципліни колективу підприємства. З метою економії ресурсів було налагоджено внутрішню фінансову звітність та введено суворий облік видачі матеріалів для унеможливлення їх розкрадання. Зважаючи на гострий брак матеріального забезпечення було організовано централізоване збирання та перероблення металевих відходів [19]. За півроку місячний обсяг продукції лише ковальського цеху збільшився на понад 10 т (645 пудів) [20]. Протягом 1927 р. здійснювалися заходи щодо ремонту виробничих будівель та переобладнання застарілого устаткування. Кошторисна вартість ремонтних робіт склала 50 000 крб [21]. Є відомості, що у 1927 р. тимчасово відновлював роботу паровозоскладальний цех [22]. Проте вже в 1929 р. ремонт локомотивів на підприємстві було остаточно припинено, а Луганські залізничні майстерні отримали назву «Луганський вагоноремонтний завод» (Луганський ВРЗ). У жовтні 1929 р. Луганський ВРЗ випустив з конвенційного ремонту 463 товарних і відновив 10 ізотермічних вагонів при плані 400 конвенційних та 12 ізотермічних. Брак у ливарному цеху не перевищував 4 % [23].

Навесні 1930 р. Луганський ВРЗ було вилучено із підпорядкування НКШС та передано до складу тресту гірничого обладнання Всесоюзного об'єднання важкого машинобудування Народного комісаріату важкої промисловості. У квітні 1930 р. на базі колишнього вагоноремонтного заводу створено механічний завод вугільного машинобудування. Реорганізація заводу була обґрунтована тим, що начебто *«завдяки наполегливій праці ремонтників потреба в ремонті вагонів скоротилася в багато разів, а в цілому ж вагонний парк залізничного транспорту знаходився в задовільному стані, до того ж в ході другої п'ятирічки на Донбасі було заплановано будівництво 200 нових шахт, комплектація яких потребувала закупівлі вартісного обладнання закордоном»* [1, с. 78]. За результатами обстеження державна комісія зробила такий висновок: *«Технічний стан заводу досить поганий: будівля стара, потребує капітального ремонту, надзвичайно зношені станки та інше обладнання»* [1, с. 79—80]. Трестом гірничого обладнання було прийнято рішення про невідкладну реконструкцію Луганського ВРЗ, а також про перехід на виробництво механічних виробів для шахт з 1 жовтня 1930 р. при поступовому скороченні ремонту вагонів [22]. 25 травня 1930 р. контора 7-го будівельного тресту (м. Харків) розпочала розрахунок кошторисів та розроблення креслень проєкту переобладнання малярного цеху. Завод мав серйозну потребу в нових верстатах, бульдозерах, ножицях, діропробивальних пристроях, підйомних кранах, електроталі тощо. Особливо гостро поставала проблема браку кваліфікованих кадрів робітників: котельників, клепальників і токарів. Лише наприкінці травня заводууправління здійснило набір перших 35 учнів до школи масових професій, але школа на той час не мала ані навчального плану, ані програм. Завод мав потребу в адміністративно-технічному персоналі, оскільки необхідно було організувати роботу двох нових цехів і чотирьох відділів: планового, економіки і праці, комерційного та фінансового [24]. Під час обговорення питання щодо реконструкції підприємства урядова комісія вирішила збільшити витрати на закупівлю нового обладнання з 364 800 до 461 000 крб, з яких 106 000 крб — на імпортне обладнання, 155 000 крб — на внутрішнє переобладнання та 200 000 крб — на реконструкцію цехів. Окрім того було вирішено випустити виробів не на 4 750 000 крб, як попередньо передбачалося, а на 8 500 000 крб. За планом завод мав виготовляти тільки 10 і 15-тонні прохідницькі лебідки та риштаки [24].

Зрештою, у жовтні 1930 р. механічний завод не виконав програму виробництва нової продукції. При плані виготовлення 20 тритонних лебідок та 31 головних риштака було виготовлено тільки 2 лебідки та 2 лінійні риштаки із 668 запланованих. Замість 700 стульчаків було виготовлено 95, а з 300 бетономішалок — тільки 281. Водночас підприємство виконало програму ремонту великовантажних чотиривісних вагонів, а також перевиконало програму ремонту аварійних вагонів, тоді як вагонів НТВ з конвенційного ремонту було випущено лише 42 замість 106 [25]. Плановий відділ пояснював невиконання завдання відсутністю матеріалів та необхідного устатку-

вання. Утім виробничі показники засвідчили, що реконструкцію підприємства було зірвано.

1 січня 1931 р. було розформовано Територіально-виробниче об'єднання «Донецькі залізниці», а інфраструктуру та наявний рухомий склад передано до управління «Південних залізниць». 1 серпня 1931 р. було відкрито 6-й Луганський експлуатаційний район Південних залізниць [26]. Згодом частину спеціалізованого обладнання та основні замовлення транспортної галузі було передано до вагонного цеху Ізюмського паровозоремонтного заводу (колишніх залізничних майстерень), який тимчасово став називатися паровозо-вагоноремонтним [27]. Вже на початку 1931 р. вагонний цех Ізюмського заводу було закрито [28], а ремонт вагонних вузлів здійснювали механічний, ковальський та колісний цехи. Для забезпечення поточного ремонту вагонів на місці при паровозному депо станції Луганськ (згодом — Ворошиловград) було організовано вагонний цех, який, втім, не був забезпечений приміщенням, і ремонт вагонів здійснювався безпосередньо на тракційних коліях [29]. Восени 1931 р. Всесоюзне об'єднання ремонтних заводів НКШС прийняло рішення щодо будівництва трубо-ливарного заводу в Луганську на базі недобудованого заводу Чорноморського акціонерного товариства 1916 р. За планом підприємство мало виготовляти щорічно 30 000 т труб 10 і 8 дюймів, освоїти виготовлення букс та циліндрів для паровозів. Перша черга заводу була здана навесні 1932 р. [30].

Інтенсивний характер експлуатаційної діяльності залізниць на території вугленосного та промислового Донбасу вимагав забезпечення оперативного стратегічного управління перевезеннями, а також наявності на місці профільного заводу з ремонту вантажних вагонів. 25 листопада 1932 р. на засіданні Політбюро ЦК ВКП(б) було розглянуто питання щодо повернення колишніх Луганських залізничних майстерень до відомства НКШС, однак вирішено залишити підприємство у віданні Народного комісаріату важкої промисловості [31]. Натомість Постановою Політбюро ЦК ВКП(б) від 23 липня 1933 р. прийнято рішення *«приступити до розробки нового вагоноремонтного заводу на півдні (Донбас), закінчивши його складання в термін, який дозволить приступити до будівництва заводу в II кварталі 1934 р.»* [32].

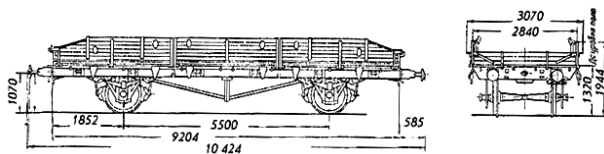
У липні 1933 р. постановою РНК СРСР «Про роботу залізничного транспорту» зі складу управління служби тяги було виокремлено самостійну галузь залізничного транспорту — вагонне господарство [2, с. 139]. Влітку 1933 р. на базі вагоноремонтних майстерень паровозних депо станцій Дебальцеве-Сортувальне та Попасна Південних залізниць було створено вагонні дільниці та депо [33, 34]. Того ж року на станції Попасна розпочалось будівництво профільного вагоноремонтного заводу [35, с. 21].

1 лютого 1934 р. у результаті розукрупнення мережі залізниць СРСР було відновлено Донецьку залізницю. 14 березня 1934 р. у першому номері газети «Залізничник Донбасу» опубліковано Постанову РНК СРСР та ЦК ВКП(б) «Про роботу Донецької залізниці», відповідно до якого було

визнано, що «Донецька залізниця працює вкрай незадовільно й цілковито не забезпечує виконання заданого їй плану перевезень, особливо з вугілля та вантажів металургії. У січні й лютому при наявності парку товарних вагонів у розмірі 93 % від заданої норми, загальний план навантажень виконано тільки на 78,5 %. За січень і лютий Донецька магістраль недовантажила 50 000 вагонів вугілля та 19 300 вагонів металу» [36]. Серед ключових рішень щодо поліпшення роботи залізниці передбачалось переведення її управління до Артемівська (Бахмута) до 1 квітня 1934 р., а також здійснення заходів з оптимізації обігу парку вантажних вагонів, зокрема: створення резерву в 3 500 вагонів до 25 березня, забезпечення не пізніше 1 серпня спеціального селекторного зв'язку для вагоно-розподільників у Дебальцівському, Лиманському, Слов'янському та Попаснянському експлуатаційних районах [36].

У 1935 р. були готові до монтажу будівлі основних цехів Попаснянського ВРЗ та споруджені електростанції. Новоствореним заводоуправлінням здійснювались організаційні заходи щодо проведення капітального ремонту двовісних вагонів усіх типів на заводських тракційних коліях. 1 травня 1935 р. Попаснянський завод випустив з капітального ремонту перший критий, двовісний вагон. До кінця року було відремонтовано ще 150 вагонів. Повне введення в експлуатацію Попаснянського вагоноремонтного заводу було заплановано на 1 січня 1937 р. Проектна потужність була розрахована на капітальний ремонт 6 тисяч вагонів на рік [37]. У 1936 р. було запущено механічний, деревооброблювальний та парокотельний цехи. У зв'язку з початком роботи Попаснянського ВРЗ ремонт вагонних вузлів на Ізюмському паровозоремонтному заводі з 1936 р. було остаточно припинено, а в колишній будівлі вагонного цеху налагоджено виробництво інструментів для ремонтних заводів НКШС в Україні [38, с. 19].

У липні 1935 р. спеціалістами Головного управління вагонного господарства НКШС було розроблено типовий проект «добре устаткованого та раціонально розміщеного вагоноремонтного пункту», під час підготовки якого проаналізовано наявну базу на станціях, визначених для спорудження пунктів. Зрештою було встановлено, що на 155 станціях необхідно повністю будувати вагоноремонтні пункти, на 15 станціях — майстерні, на 30 — вагонскладальні цехи. За типовим проектом вагоно-ремонтний пункт складався з вагонскладальної майстерні, слюсарно-механічного цеху з ковальським відділенням та побутових приміщень. У вагонскладальній майстерні можна було одночасно здійснювати відчіпний ремонт 6 важковагових або 10 двовісних вагонів [39]. Майстерня була обладнана пневматичним інструментом та електрозварюванням. Слюсарно-механічний цех мав повний комплект металооброблювального обладнання, в майбутньому там передбачалось встановлення комбінованого колісного станка для оброблення шийок та бандажів. Протягом 1935 р. на станціях Донецької залізниці було споруджено 19 вагоноремонтних пунктів [2, с. 151]. У 1936 р., у зв'язку з технічним озброєнням Донецької магістралі, на розвиток підприємств вагон-



Двадцятитонна двовісна платформа

ного господарства було виділено 7 млн крб капітальних вкладень. Зокрема, було завершено колісний цех вагону-ремонтного пункту станції Дебальцеве, а також споруджено вагоноремонтні пункти на станціях Штерівка та Ворошиловград [40].

У першому кварталі 1936 р. Попаснянський ВРЗ випустив із ремонту 210 вагонів при завданні 195, а колісний цех — 313 колісних пар для вагонних дільниць Донецької залізниці. Однак у березні-квітні виробничі показники заводу суттєво зменшились внаслідок поломки німецького вісі-шийного колісо-токарного верстату Hegenscheidt [37]. Зрештою, кореспондент газети «Залізничник Донбасу» зауважував, що організаційні недоліки могли зірвати остаточне введення в експлуатацію заводу: *«Вкрай нестерпне становище складається з водопровідною мережею. Внаслідок неповороткості начальників забезпечення Соркіна та Грановського, для обладнання мережі не вистачає 150 вентилів, не вистачає мідної арматури. А це загрожує великими ускладненнями, оскільки відсутність води не дасть можливості опалювати зимку цехи»* [41].

У 1937 р. у рамках стратегії розукрупнення мережі залізниць СРСР Донецьку залізницю було розділено на Північно-Донецьку (управління — м. Артемівськ) та Південно-Донецьку (управління — м. Ясинувата) залізниці. З 1938 по 1943 р. місто та станція Попасна носили ім'я Л.М. Кагановича — на честь тодішнього очільника НКШС.

Протягом 8 місяців 1938 р. вагоноремонтний завод станції ім. Кагановича виконав виробничу програму тільки на 67,2 %, випустивши з ремонту 2470 вагонів замість 3675 [42]. Збільшилась плінність кадрів основного — вагоноскладального — цеху: за вказаний період змінились 3 начальники підрозділу, тільки за літні місяці звільнилось 200 робітників. На підприємстві була фактично відсутня циклова система ремонту вагонів, існували проблеми з матеріальним забезпеченням, видачею нарядів і табелюванням. З 2470 відремонтованих вагонів 330 мали 1353 недоробок. Кожен з вагонів мав 4—5 суттєвих недоробок, а декілька одиниць було повернуто інспектором НКШС на повторний ремонт. Внаслідок відсутності централізованої утилізації старих матеріалів за перше півріччя 1938 р. завод перевитратив понад 1 млн крб [42].

Лише восени 1939 р. Вагоноремонтний завод станції ім. Кагановича Північно-Донецької залізниці було повністю введено в експлуатацію. Його проектна потужність складала понад 250 одиниць двовісних і чотиривісних вантажних вагонів на місяць. У 1940 р. підприємство виконало план ремон-

ту чотирирівнісних вагонів та вперше отримало оборотний фонд. Напередодні Другої світової війни заводу було доручено виготовлення двадцятитонних двовісних платформ [35, с. 24]. Упродовж 1936—1941 рр. на Вагоноремонтному заводі станції ім. Кагановича виходила газета «Вагонник Донбасу».

Висновки. Отже, в ході виконання Першого п'ятирічного плану економічного розвитку СРСР (1928—1932 рр.), з огляду на перспективу реформування залізничної та вугільної галузей, радянським і партійним керівництвом СРСР було прийнято рішення щодо профільної реорганізації Луганського вагоноремонтного заводу (колишніх залізничних майстерень) у напрямі вугільного машинобудування. Через непослідовність заходів щодо реконструкції підприємства та невирішеність питань його матеріально-технічного забезпечення початкова програма виробництва гірничого устаткування була зірвана. До того ж, інтенсивний характер експлуатації залізничного транспорту на Донбасі вимагав локалізації заводського ремонту рухомого складу на місці з метою підвищення ефективності його використання, в зв'язку з чим постало питання щодо будівництва Луганського заводу з виробництва паровозних деталей, а згодом — повернення давніх місцевих залізничних майстерень до складу НКШС. Зрештою було прийнято остаточне рішення щодо проведення реформи підприємств вагонного господарства, в рамках якої споруджено низку лінійних вагоноремонтних пунктів, зокрема на історичних станціях Луганськ, Дебальцеве та Попасна Донецької залізниці, а також будівництва сучасного вагоноремонтного заводу на станції Попасна. Остаточне введення в експлуатацію Попаснянського заводу восени 1939 р. дозволило суттєво підвищити технологічний рівень та обсяги виробництва ремонтної бази вагонного господарства Донецької залізниці, що сприяло оптимізації використання рухомого складу вантажно-напружених магістралей вугленосного регіону. Зрештою, попри очевидні прорахунки в плануванні і матеріально-технічному забезпеченні, складні обставини будівництва, впродовж понад 80 років Попаснянський вагоноремонтний завод спромігся не тільки зберегти, а й продовжити славні півторастолітні традиції профільних ремонтних підприємств залізничного транспорту на Донбасі, започатковані Луганськими залізничними майстернями (1878—1930 рр.).

Подальше вивчення теми потребує з'ясування широкого кола питань щодо дійсних політичних передумов та обставин технологічної реорганізації Луганських залізничних майстерень в напрямі вугільного машинобудування та розвитку лінійних ремонтних підприємств Донецької залізниці на підставі малодоступних нині фондів Державних архівів Донецької та Луганської областей.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Довнар Г.С. Большая судьба. Очерки из истории Ворошиловградского завода угольного машиностроения им. А.Я. Пархоменко. Донецк: Донбасс, 1972. 163 с.

2. Гусев М.И., Клименко К.Х., Максимов А.И. и др. Стальные пути Донбасса. Под ред. В.В. Приклонского. Донецк, 1970. 336 с.
3. Рубан М.Ю. Акція «Червоний ешелон» — трудовий подвиг колективу Луганського вагоноремонтного заводу. *Матеріали 18-ї Всеукраїнської наукової конференції «Актуальні питання історії науки і техніки» (м. Краматорськ, 26—28 вересня 2019 р.)*. Центр пам'яткознавства НАН України і УТОПІК. Краматорськ, 2019. С. 261—265.
4. Рубан М.Ю. Виробнича діяльність та розвиток Луганських залізничних майстерень у складі Донецької кам'яновугільної, Катерининської та Південно-Східних залізниць (1876—1917). *Питання історії науки і техніки*. 2019. № 2(50). С. 9—13.
5. Рубан М.Ю. Історичні обставини заснування та діяльності Луганських залізничних майстерень (1878—1930 рр.). *Українська залізниця: міжнародний техніко-економічний журнал*. 2018. № 12(66). С. 18—21.
6. Рубан М.Ю. Розвиток та виробнича діяльність Луганських залізничних майстерень у складі Донецьких залізниць (1920—1930). *Дослідження з історії і філософії науки і техніки*. 2019. № 28 (2). С. 77—84.
7. Башкина В.Я., Поболелов А.И. Луганск в трех столетиях. Луганск, 2012. 140 с.
8. Спутник пассажира по Юго-Восточным железным дорогам. Выпуск II. Балашово-Харьковская, Донецкие Каменноугольные, Восточно-Донецкая и Елец-Валуйская линии. М.: Издание общества Юго-Восточных железн. дорог, 1900. 318 с.
9. Мигулин П.П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893—1902 гг.). Харьков, 1903. 372 с.
10. Краткий обзор развития и деятельности Екатерининской железной дороги за 25-летие 1884—1909 г. Екатеринослав: Типо-Литография Екатерининской ж. д., 1910. 73 с.
11. Въ Луганскихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ. *Слав'яносербський хлібороб* (Луганск). 1918. 30 октября № 266(311). С. 4.
12. Дашкевич Б.Н. Железнодорожники в период Австро-Германской оккупации Украины 1918 г. М.: Изд. ЦК Ж.Д., 1925. 214 с.
13. На желѣзной дорогѣ. *Слав'яносербський хлібороб* (Луганск). 1918. 4 октября № 245(290). С. 4.
14. На желѣзной дорогѣ. *Слав'яносербський хлібороб* (Луганск). 1918. 28 сентября № 241(286). С. 4.
15. Въ Луганскихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ. *Единение* (Луганск). 1918. 14 декабря № 20(335). С. 3.
16. Гартмана завод. *Гражданская война и военная интервенция в СССР. Энциклопедия*. Ред. кол., гл. ред. С.С. Хромов. М.: «Советская энциклопедия», 1987. С. 140—141.
17. Мощность мастерских Донецких дор. *Южный гудок*. 1923. 17 марта № 58(422). С. 4.
18. Совещание правлений, управлений дорог и УЖД. *Южный гудок*. 1923. 27 января № 18(382). С. 2.
19. Жуков Г., Богучарский Г. Повышаем качество продукции. *Луганская правда* (Луганск). 1926. 11 июня № 132(2228). С. 4.
20. Кое-что сделано, но можно больше. *Луганская правда* (Луганск). 1926. 1 июня № 123(2220). С. 4.
21. Жерновой Г. С чем мы встречаем 10 октябрь. *Луганская правда* (Луганск). 1927. 25 октября № 245(3034). С. 4.
22. Жерновой Г. Сборный ожил. *Луганская правда* (Луганск). 1927. 5 ноября № 255(3044). С. 4.
23. Нет учебы. *Луганская правда* (Луганск). 1930. 2 января № 2(3707). С. 4.
24. Живой Г. Курс на срыв. 7-ой стройтрест затягивает переоборудование механического завода. *Луганская правда* (Луганск). 1930. 14 июня № 136(3836). С. 5.
25. Механічний завод у тупику. *Луганська правда* (Луганськ). 1930. 6 листопада № 239(3959). С. 1.

26. Відчиняється районне правління дирекції південних залізниць. *Луганська правда* (Луганськ). 1931. 26 липня № 170(4172). С. 2.
27. Не відставайте від передових. *Червоний паротяг* (Ізюм). 1930. 5 червня № 1. С. 1.
28. Верстатів не використовують. *Червоний паротяг* (Ізюм). 1930. 27 квітня № 34(51). С. 1.
29. Дирекція Південних мусить забезпечити Луганське депо керівництвом. *Луганська правда* (Луганськ). 1931. 19 червня № 139(4141). С. 3.
30. На терені Луганського будуюмо новий руро ливарний завод. *Луганська правда* (Луганськ). 1931. 21 листопада № 263(4265). С. 3.
31. Російський державний архів соціально-політичної історії (РДАСПІ). Ф. 17. Оп. 3. Спр. 907. Арк. 3.
32. РДАСПІ. Ф. 17. Оп. 3. Спр. 927. Арк. 39 — 60.
33. Колектив вагонного депо Дебальцево-Сортировочное отпраздновал свой 85-летний юбилей. *Железнодорожник Донбасса* (Донецк). 2018. 21 ноября № 11(11568). С. 1.
34. Тимошук С. Все вагоны ремонтируем в день отцепки. *Гудок* (Москва). 1936. 28 декабря № 298(5039). С. 2.
35. Клименко К.Х., Алдакимов Д.К. Попасная: путеводитель. Донецк: Донбасс, 1981. 72 с.
36. О работе Донецкой железной дороги. Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР и Центрального Комитета ЦК ВКП(б). *Железнодорожник Донбасса* (Донецк). 1934. 14 марта № 1. С. 1.
37. В цехах нового завода. *Железнодорожник Донбасса* (Артемовск). 1936. 20 апреля № 92(513). С. 3.
38. Изюмскому тепловозоремонтному — 50 лет. Подг.: И.Т. Агарков, П.М. Белоглазов, Ф.С. Виноградский и др. Харьков: «Прапор», 1965. 62 с.
39. Готов проект вагоноремонтного пункта. *Гудок* (Москва). 1935. 14 июля № 160(4600). С. 1.
40. Техническое вооружение дороги в 1936 году. *Железнодорожник Донбасса*. 1936. 3 марта № 51(463). С. 2.
41. Недоделки могут сорвать пуск завода. *Железнодорожник Донбасса* (Артемовск). 1936. 26 июля № 123(594). С. 2.
42. Морозов Ф.Л. Вагоноремонтный завод должен быть образцовым. *Ворошиловградская правда* (Ворошиловград). 1938. 6 октября № 82(6990). С. 4.

Одержано 16.04.2020

REFERENCES

1. Dovnar, G.S. (1972). *The great destiny. Essays from the history of A.Ya. Parkhomenko Coal Engineering Plant of Voroshilovgrad*. Donetsk: Donbas, 163 [in Russian].
2. Gusev, M.I., Klimenko, K.Kh., Maksimov, A.I., & et al. (1970). *The steel ways of the Donbas*. V.V. Priklonskiy (Ed.). Donetsk, 336 [in Russian].
3. Ruban, M.Yu. (2019). The action “Red Echelon” is a labor feat of the staff of the Luhansk Wagon Repair Plant. *The proceedings of the 18th All-Ukrainian Science Conference “Relevant Issues of the History of Science and Technology” (Kramatorsk, September 26—28, 2019)*. The Centre of Monuments Research of the NAS of Ukraine and USPHCM. Kramatorsk. 261—265 [in Ukrainian].
4. Ruban, M.Yu. (2019). The industrial activity and development of Luhansk Railway Workshops as a part of Donetsk Coal, Katerynynska and South-East Railways (1876—1917). *Issues of the history of science and technology*. Kyiv: The Centre of Monuments Research of the NAS of Ukraine and USPHCM, 2(50), 9—13 [in Ukrainian].
5. Ruban, M.Yu. (January 2018). The historical circumstances of the foundation and activity of the Luhansk Railway Workshops (1878—1930). *Ukrainian Railways: International Technical and Economic Journal*, 12(66), 18—21 [in Ukrainian].

6. Ruban, M.Yu. (2019). The development and industrial activity of the Luhansk Railway Workshops as a part of Donetsk Railways (1920—1930). *Research in the history and philosophy of science and technology*, 28(2), 77—84 [in Ukrainian].
7. Bashkina, V.Ya., & Pobolelov, A.I. (2012). *Luhansk in three centuries*. Luhansk, 140 [in Russian].
8. Passenger's guide on the South-East Railways. Issue II. Balasheve-Kharkiv, Donetsk Coal, East Donetsk and Yelets-Valuysky lines (1900). Moscow: Publication of the South-East Railway Association, 318 [in Russian].
9. Migulin, P.P. (1903). *Our latest railway policies and loans (1893—1902)*. Kharkiv, 372 [in Russian].
10. *A brief overview of the development and activities of the Ekaterinoslav Railway during the 25 years from 1884 to 1909 (1910)*. Ekaterinoslav: Tipo-Litografiya Yekaterininskoy zh.d., 73 [in Russian].
11. In the Luhansk Railway Workshops (1918, October 30). *Slavianoserbskyi khliborob* (Luhansk), 266(311), 4 [in Russian].
12. Dashkevich, B.N. (1925). *The railway workers in the period of the Austro-German occupation of Ukraine in 1918*. Moscow: Izd. TsK Zh.D., 214 p. [in Russian].
13. On the railway (1918, October 4). *Slavianoserbskyi khliborob* (Luhansk), 245(290), 4 [in Russian].
14. On the railway (1918, September 28). *Slavianoserbskyi khliborob* (Luhansk), 241(286), 4 [in Russian].
15. In the Luhansk Railway Workshops (1918, December 14). *Yedineniye* (Luhansk), 20(335), 3 [in Russian].
16. Khromov, S.S. (Ed.) (1987). Gartman's plant. *The civil war and military intervention in the USSR. Encyclopedia*. Moscow: "The Soviet Encyclopedia" (pp. 140—141) [in Russian].
17. The power of the workshops of the Donetsk roads (1923, March 17). *Yuzhnyy gudok*, 58 (422), 4 [in Russian].
18. Meeting of boards, road administrations and UTsD (1923, January 27). *Yuzhnyy gudok*, 18(382), 2 [in Russian].
19. Zhukov, G., & Bogucharskiy, G. (1926, June 11). Improving the production quality. *Luhanska pravda* (Luhansk), 132(2228), 4 [in Russian].
20. Something has been done, but more is possible (1926, June 1). *Luhanska pravda* (Luhansk), 123(2220), 4 [in Russian].
21. Zhernovoy, G. (1927, October 25). What do we have on October 10? *Luhanska pravda* (Luhansk), 245(3034), 4 [in Russian].
22. Zhernovoy, G. (1927, November 5). Sbornyy has come to life. *Luhanska pravda* (Luhansk), 255(3044), 4 [in Russian].
23. No studies (1930, January 2). *Luhanska pravda* (Luhansk), 2(3707), 4 [in Russian].
24. Zhivoy, G. (1930, June 14). A course for disruption. The seventh construction trust delays the re-equipment of the mechanical plant. *Luhanska pravda* (Luhansk), 136(3836), 5 [in Russian].
25. The mechanical plant is at a dead end (1930, November 6). *Luhanska pravda* (Luhansk), 239(3959), 1 [in Ukrainian].
26. The district administration of the Southern Railway Directorate is opened (1931, July 26). *Luhanska pravda* (Luhansk), 170(4172), 2 [in Ukrainian].
27. Do not lag behind the advanced (1930, June 5). *Chervonyi parotiah* (Izium), 1, 1 [in Ukrainian].
28. Machines are not used (1930, April 27). *Chervonyi parotiah* (Izium), 34(51), 1 [in Ukrainian].
29. The Southern Directorate must provide the Luhansk Rolling Stock with administration (1931, June 19). *Luhanska pravda* (Luhansk), 139(4141), 3 [in Ukrainian].

30. We are building a new foundry on the territory of Luhansk (1931, November 21). *Luhanska pravda* (Luhansk), 263(4265), 3 [in Ukrainian].
31. The Russian State Archive of Socio-Political History (RSASPH) Fund 17. Inventory 3. File 907. Sheet 3 [in Russian].
32. RSASPH. Fund 17, inventory 3, file 927, sheets 39—60 [in Russian].
33. The staff of the Rolling Stock “Debaltsevo-Sortirovochnoye” has celebrated its 85th anniversary (2018, November 21). *Zheleznodorozhnik Donbassa* (Donetsk), 11(11568), 1 [in Russian].
34. Timoshuk, S. (1936, December 28). We repair all wagons on the day of uncoupling. *Gudok* (Moscow), 298(5039), 2 [in Russian].
35. Klimenko, K.Kh., & Aldakimov, D.K. (1981). *Popasna: guide*. Donetsk: Donbas, 72 [in Russian].
36. On the work of the Donetsk Railway. Resolution of the Council of People’s Commissars of the USSR and the Central Committee of the CPSU (1934, March 14). *Zheleznodorozhnik Donbassa* (Donetsk), 1, 1 [in Russian].
37. In the shops of the new plant (1936, April 20). *Zheleznodorozhnik Donbassa* (Artemivsk), 92(513), 3 [in Russian].
38. Agarkov, I.T., Beloglazov, P.M., Vinogradskiy, F.S. & et al. (1965). *Izium Diesel Locomotive Repair Plant has turned 50*. Kharkiv: “Prapor”, 62 [in Russian].
39. The project of a wagon repairing station is ready (1935, July 14). *Gudok* (Moscow), 160(4600), 1 [in Russian].
40. The technical equipment of the road in 1936 (1936, March 3). *Zheleznodorozhnik Donbassa*, 51(463), 2 [in Russian].
41. Deficiencies can disrupt the start-up of the plant (1936, July 26). *Zheleznodorozhnik Donbassa* (Artemivsk), 123(594), 2 [in Russian].
42. Morozov, F.L. (1938, October 6). The wagon repair plant should be exemplary. *Voroshilovgradskaya pravda* (Voroshilovgrad), 82(6990), 4 [in Russian].

Received 16.04.2020

M.Yu. Ruban, 1st category engineer of the Ukrainian Railways’ Historical Heritage Office, Department of Corporate Social Responsibility of JSC “Ukrzaliznytsia”, 5, Gedroitsa Ezhy St., Kyiv, 03680, Ukraine, postgraduate student of Volodymyr Dahl East Ukrainian National University, 59-a, Tsentralnyi avenue, Severodonetsk, 93400, Ukraine, <https://orcid.org/0000-0002-6396-4531>
e-mail: nikolas.kindle@gmail.com

**A STORY OF THE REFORMS IN THE UKRAINE’S
RAILWAY TRANSPORT: BUILDING REPAIR FACILITIES
OF THE DONETSK RAILWAY
ROLLING-STOCK SECTOR (1925—1941)**

Historical events related with reorganization of the industrial activities in the Luhansk Railway Workshops and its influence on building up repair facilities of the Donetsk Railway rolling-stock sector are investigated. The study is based on information from large-circulation periodicals of Ukrainian linear railway enterprises, minutes of the meetings of the Politburo of the Communist Party of the Soviet Union and the resolution of the Council of People’s Commissars of the Soviet Union in the early 1930s on issues of transport industry reorganization. The purpose of the article is to provide a holistic view of the production process reorganization at the Luhansk Wagon Repair Plant and reveal its influence on repair facility building at the Donetsk Railway. The article analyzes the course of the reconstruction at the Luhansk Mechanical Coal Engineering

Plant and the construction of the Luhansk Pipe Foundry Plant of the People's Commissariat of Railways. It is demonstrated that the inconsistency of measures for the reconstruction of the enterprise and the unresolved issues of its logistics disrupted the initial program of mining equipment production. Besides, given the high operation intensity of railway transport in the Donbas, there was a need not only for manufacturing of locomotive units but also for the localization of the rolling-stock overhaul on site, which raised the problem of returning the former Luhansk Railway Workshops to the PCR. Finally, the Soviet Party leadership decided to build a modern specialized wagon repair plant at Popasna Station and reform the rolling-stock sector by constructing a number of linear wagon repairing stations, including the historic stations of Donetsk Railway, Lugansk, Debaltseve and Popasna. The essential features of the Donetsk Railway reform and the circumstances of facility building at the Popasna Wagon Repair Plant are analyzed.

Keywords: *rolling-stock sector, Luhansk Railway Workshops, Popasna Wagon Repair Plant, Izium Locomotive Repair Plant, wagon repairing station, Donetsk Railway.*