

DOI: 10.15407/kraieznavstvo2021.03-04.055

УДК 629.472.4

**Микола Рубан** (м. Київ)

менеджер Департаменту корпоративної  
соціальної відповідальності

АТ «Укрзалізниця»

E-mail: nikolas.kindle@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6396-4531>

**Володимир Цокур** (м. Попасна)

Інженер ВП «Попаснянське локомотивне депо»

регіональної філії «Донецька залізниця» АТ «Укрзалізниця»

E-mail: svain@meta.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9335-2384>

## **Попаснянське локомотивного депо Донецької залізниці: історія створення та функціонування**

*У статті здійснено спробу відтворити історичні обставини заснування та розвиток матеріально-технічної бази Попаснянського локомотивного депо – провідного ремонтно-експлуатаційного підприємства залізничного транспорту на Луганщині. Доведено, що впродовж свого історичного шляху депо здійснило ґрунтовний технологічний перехід від примітивних лінійних майстерень служби рухомого складу однієї з приватних залізниць до сучасного підприємства локомотивного господарства надрозвиненої вантажонапруженої Донецької магістралі, тричі зазнавши цілковитої реконструкції та заклавши передумови створення вагоноремонтного пункту, згодом – депо, а також єдиного на Донбасі профільного вагоноремонтного заводу. Підкреслюється, що саме паровозне депо станції Попасна стало центром поширення руху робітничих кореспондентів на мережі залізниць СРСР у 1933 р. Простежені заходи щодо підвищення кваліфікації та експлуатаційних показників роботи паровозних бригад. З'ясовано, що до штату Попаснянського депо вперше серед підприємств паровозного господарства Північно-Донецької залізниці була зарахована жінка машиніст паровоза Олена Мільніченко. Розглянуто обставини будівництва бронепоїздів на виробничих потужностях паровозного депо станції Попасна та евакуації обладнання підприємства в період Німецько-радянської війни 1941–1945 рр. Визначено серійний склад, а також простежено розвиток парку залізничної техніки Попаснянського депо з 1878 р. по наш час. Проаналізовано історію розвитку ремонтно-експлуатаційних підприємств історичної станції Попасна Донецької магістралі. Вважаємо, що подальше дослідження запропонованої теми потребує з'ясування широкого кола питань щодо випробування та експлуатації колективом депо унікальних зразків дослідних локомотивів на підставі матеріалів малодоступних нині фондів Державного архіву Луганської області та Луганської дирекції залізничних перевезень.*

**Ключові слова:** Попасна, Донбас, Луганщина, Донецька залізниця, локомотивне депо.

**Mykola Ruban** (Kyiv)

Manager of Department of Corporate Social Responsibility

JSC «Ukrzaliznytsia»

E-mail: nikolas.kindle@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6396-4531>

**Volodymyr Tsokur** (Popasna)

Engineer of the Production Unit «Popasna Locomotive Depot»

Donetsk Railway Regional Operator of JSC «Ukrzaliznytsia»

E-mail: svain@meta.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9335-2384>

## Popasna Locomotive Depot of the Donetsk Railway: history of creation and operation

*The article attempts to recreate the historical setting of the establishment and development of the material and technical base of the Popasna Locomotive Depot, a leading repair and maintenance company of railway transport in Luhansk Oblast. It is proved that over its history the depot has made a thorough technological transition from primitive linear workshops of the rolling stock service of a private railway to a modern locomotive company of the overdeveloped Donetsk main railway line. The depot has undergone a complete reconstruction three times and laid the foundations for a wagon repairing station, then a wagon depot and the only wagon repair plant in the Donbas. It is emphasized that the Locomotive Depot of Popasna Station became the center of the worker's correspondents' movement on the USSR railway network in 1933. The article traces measures to improve the skills and performance of locomotive crews. It has been found that for the first time among the companies of the locomotive industry of the North-Donetsk Railway a female locomotive driver, Olena Milnichenko, had been hired in the Popasna Depot. The circumstances of armored trains construction at the production facilities of the Locomotive Depot of Popasna Station and the evacuation of the company's equipment during the German-Soviet war of 1941 – 1945 are studied. The article determines the serial composition and traces the development of the rail car fleet of the Popasna depot from 1878 until the present. The history of the development of repair and maintenance companies of the historical station Popasna of the Donetsk main railway line is analyzed. We believe that further study of the proposed topic requires clarification of a wide range of issues regarding the testing and operation of unique samples of experimental locomotives by the depot team on the basis of the materials of the currently inaccessible funds in the State Archives of Luhansk Oblast and Luhansk Directorate of Railway Transportation.*

**Key words:** Popasna, the Donbas, Luhansk Oblast, Donetsk Railway, locomotive depot.

З історією розвитку місцевої залізничної станції пов'язане заснування селища – згодом міста Попасна. Історично першим провідним ремонтно-експлуатаційним осередком міста стало

паровозне депо та лінійні майстерні, які поклали початок більшості підприємств господарства залізничного вузла. Найвні узагальнені історичні розвідки з історії міста та легендарної Донецької магістралі авторства К. Клименка<sup>1</sup>, Д. Алдакімова<sup>2</sup>, О. Ручка<sup>3</sup> та коротка розвідка авторів<sup>4</sup> не

<sup>1</sup> Стальные пути Донбасса. М.И. Гусев, К.Х. Клименко, А.И. Максимов и др. под ред. В.В. Приклонского. – Донецк: Донбасс, 1970. - 336 с.

<sup>2</sup> Клименко К.Х., Алдакимов Д.К. Попасная: путеводитель. - Донецк: Донбасс, 1981. - 72 с.; Клименко К.Х., Алдакимов Д.К. Донецкая железная дорога. Ил. проспект. - Донецк: Донбас, 1977. - 47 с.

<sup>3</sup> Ручко А. Железнодорожники Донбасса в борьбе за власть Советов и участие их в Великой Отечественной войне. - Попасна, 1971. - 79 с.

<sup>4</sup> Рубан М.Ю., Цокур В.М. Попаснянське локомотивне депо – провідне історичне ремонтно-експлуатаційне підприємство залізничного транспорту на Луганщині // Луганщина: краєзнавчі розвідки: матеріали III Всеукраїнської наук.-практ. конф. 23 квіт. 2020 р., Старобільськ, Україна. ДЗ «ЛНУ імені Тараса Шевченка». - Старобільськ, 2020. - С. 145 -153.

вичерпують усіх питань діяльності підприємства, й протягом тривалого часу обставини трудової діяльності численних поколінь попаснянських залізничників лишаються невідомими для сучасників, що й обумовило обрання авторами запропонованої теми дослідження.

*Мета статті* полягає в тому, щоб на підставі комплексного аналізу історичних джерел та наукової літератури відтворити цілісну картину передумов будівництва та розвитку Попаснянського локомотивного депо.

У 1876 р. відомий промисловець та меценат С.І. Мамонтов отримав концесію на будівництво магістралі, яка мала сполучити східну частину Донецького вугільного басейна з Курсько-Харківсько-Азовською залізницею та мала вихід на південь до Азовського моря та центру імперії. Будівництво велось швидкими темпами, і вже 1 грудня

1878 р. відбулось урочисте відкриття руху Донецькою залізницею. Лінії від Попасної (Попасна – Дебальцево, Попасна – Краматорськ, Попасна – Лисичанськ) пролягли складними перепадами рельєфу. Траса була прокладена в руслі р. Лугань, однак близько кілометр колії проходить у розрізі. Зокрема, на ділянці Дебальцево – Попасна колії проходять кряж, тому при їх прокладанні довелося прорізати частину кам'яного сланцю. Подібні прорізи також є у м. Первомайську та неподалік м. Кадіївка. На багатьох ділянках існують великі перепади висот, внаслідок чого тут використовувались потужніші локомотиви, аніж на рівнинних місцевостях. На момент відкриття парк рухомого складу Донецької залізниці складався з 92 тривісних паровозів (серій А (1-2-0), Б (0-3-0), З (0-3-0), Л (0-3-0) та М (0-3-0), побудови німецьких та російських заводів) та 2223 вагонів<sup>5</sup>.



Паровоз локомотивного парку Донецької кам'яновугільної залізниці серії А (1-2-0) побудови німецького заводу August Borsig



Вагон НТВ парку Донецької кам'яновугільної залізниці

Для ремонту техніки були утворені 4 залізничні майстерні. Головні майстерні знаходились при станції Лугань, решта були розміщені при паровозних депо станцій Дебальцево, Ровеньки та Попасна. Депо I класу станції Попасна мало 12 паровозних стійл та майстерні малого ремонту. Більшість робітників були вихідцями з безземельних сіл. Складні умови та низька оплата праці спряли плинності кадрів та виникненню революційних настроїв серед попаснянських залізничників. У 1893 р. Донецька залізниця була викуплена державою й увійшла до складу Катерининської залізниці. 26 січня 1896 р. східно-донецькі ділянки були передані в

тимчасову оренду товариству Південно-Східних залізниць.

У грудні 1895 р. була відкрита для руху побудована коштом товариства лінія Попасна – Куп'янськ<sup>6</sup>. У 1896 р. була споруджена нова будівля віялового паровозного депо на 24 стійла для стоянки та промивки паровозів, 9 стійл для ремонту, а також майстерні малого ремонту служби тяги<sup>7</sup>. При депо нараховувалось 800 осіб службовців, майстрів і робітників. 1 травня 1901 р. східно-донецькі гілки повернулись до складу Катерининської магістралі, парк рухомого складу якої нараховував 1511 паровозів, 638 пасажирських та понад 23 тис. вантажних вагонів<sup>8</sup>.

<sup>5</sup> Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог (1845 – 1955 гг.). - М.: Транспорт, 1995. - С. 57-58; Стальные пути Донбасса. М.И. Гусев, К.Х. Клименко, А.И. Максимов и др. под ред. В.В. Приклонского. - Донецк: Донбасс, 1970. - С. 16.

<sup>6</sup> По Екатерининской железной дороге. Выпуск II. Екатеринослав; Издание Управление Екатерининской ж.д., 1912. - С. 221.

<sup>7</sup> Там само. - С. 223.

<sup>8</sup> Краткий обзор развития и деятельности Екатерининской железной дороги за 25-летие 1884 – 1909 г. - Екатеринослав: Типо-Литография Екатерининской ж.д., 1910. - С. 56 – 58.

На початку ХХ ст. до Попаснянського депо почали надходити паровози серій О (0-4-0) та Н (1-3-0), а з 1910 р. – надпотужні на той час паровози серії Щ (1-4-0), які працювали на

вантажонапруженій лінії Попасна – Куп'янськ<sup>9</sup>. До 1912 р. вантажообіг станції Попасна зріс до 12 млн пудів з переробкою понад 1 млн вагонів на рік<sup>10</sup>.

Віялова будівля  
Попаснянського  
паровозного депо 1909 р.



Машиністи та  
помічники  
депо Попасна 1909 р.



Майстри та робітники вагонного відділу депо 1909 р.

<sup>9</sup> Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог 1845 – 1955. - Москва: Транспорт, 1995. - С. 176.

<sup>10</sup> По Екатерининской железной дороге. Выпуск II. - С. 223.

Станом на січень 1920 р. у Попаснянському депо було лише 30% справних паровозів<sup>11</sup>. Цехи, депо, територія станції були забиті мотлохом, колійне господарство перебувало в аварійному стані. Зокрема, 3 з 5 колій Микитівського парку були зайняті виведеними з ладу паровозами. У квітні 1920 р. робітники М. Алексєнко, Р. Дягілев, Д. Ягленко, М. Бублій та

інші, працюючи надурочно, відремонтували паровоз за 5 днів, замість намічених 10<sup>12</sup>, а вже 1 травня під час чергового суботника попаснянські залізничники відновили 6 паровозів і 15 вагонів, а також привели в порядок територію депо і станції<sup>13</sup>. У другій половині 1922 р. при депо була відкрита школа фабрично-заводського учнівства<sup>14</sup>.



Трудовий колектив Попаснянського паровозного депо біля понадпланового відремонтованого паровозу. 1929 р.

У 1930 р. розпочалась реконструкція Попаснянського депо, в рамках якої було споруджено новий цех для ремонту й утримання надпотужних магістральних паровозів серії ФД, збудовано розворотний трикутник, водопом'якшувач та вугільну механізовану естакаду для забезпечення паровозів вугіллям, модернізовано поворотне коло під паровози ФД<sup>15</sup>. З огляду на об'єми поїзної роботи при депо був споруджений паливний склад об'ємом 12 000 т вугілля<sup>16</sup>. У цей час локомотивний парк депо був оновлений паровозами серій Еу, Су, ФД, а згодом – Ер.

У липні 1933 р. постановою РНК СРСР «Про роботу залізничного транспорту» зі складу управління служби тяги було виокремлене в самостійну галузь залізничного транспорту – вагонне господарство<sup>17</sup>. Улітку 1933 р. на базі вагонного відділу паровозного депо станції Попасна була створена окрема вагонна ділянка – згодом депо<sup>18</sup>. Постановою Політбюро ЦК ВКП(б) від 23 липня 1933 р. було прийняте рішення «*приступити до розробки нового вагоноремонтного заводу на півдні (Донбас), закінчивши його складання в термін, який дозволить*

<sup>15</sup> Ручко А. Железнодорожники Донбасса в борьбе за власть Советов и участие их в Великой Отечественной войне. - С. 23.

<sup>16</sup> Центральний державний архів громадських об'єднань України. ф. 1, оп. 77, спр. 91, арк. 3 – 4.

<sup>17</sup> Стальные пути Донбасса... - С. 139.

<sup>18</sup> Тимошук С. Все вагоны ремонтируем в день отцепки // Гудок (Москва). - 1936. - 28 декабря. - № 298 (5039). - С. 2.

приступити до будівництва заводу в II кварталі 1934 р.»<sup>19</sup>. Того ж року на станції Попасна розпочалось будівництво профільного вагоноремонтного заводу, активну участь в якому взяли робітники вагонного депо<sup>20</sup>.

У березні 1933 р. у депо Попасна вперше на залізницях СРСР почала виходити щоденна стінна газета «Наш паровоз»<sup>21</sup>. За прикладом попаснянської газети рух робітничих кореспондентів отримав широке поширення на залізничному транспорті СРСР, і вже незабаром газети «Правда», «Гудок» та політуправління НКШС саме у Попасній провели семінар транспортного друку<sup>22</sup>. Примітно також, що саме з Попасної родом легендарний багатолітній редактор газети «Железнодорожник Донбасса», двічі «Почесний залізничник», «старійшина донецької журналістики»<sup>23</sup>, син місцевого паровозного машиніста – Кузьма Хрисанфович Клименко (1908 – 1998) – автор низки книжок<sup>24</sup> та численних газетних публікацій з історії Донецької магістралі.

1 лютого 1934 р. була відновлена Донецька залізниця, а вже в 1937 р. магістраль була розділена на Північно-Донецьку (управління – м. Артемівськ) та Південно-Донецьку залізницю (управління – м. Ясинувата). З 1938 по 1943 рр. місто та станція Попасна були центром місцевого відділення Північно-Донецької залізниці та мали назву імені Л.М. Кагановича – тодішнього очільника НКШС.

Суттєве значення для підвищення показників виробничої діяльності підприємства мав розвиток кадрового потенціалу місцевих паровоз-

них бригад. Першим з ініціативою водіння швидкісних рейсів виступив машиніст Попаснянського депо М. Донін. Йому також належала пропозиція впровадження графіку кільцевої їзди, і незабаром був складений кільцевий графік експлуатації перших чотирьох паровозів<sup>25</sup>. При нормі 288 км середньодобовий пробіг локомотива при кільцевій їзді збільшився до 460 – 480 км. Ще у березні 1931 р. в депо була утворена перша ударна паровозна бригада в складі машиніста М. Доніна та помічника П. Лакутіна, а до кінця 1932 р. склалась ціла колона з 6 паровозів, розширена згодом до 9<sup>26</sup>. Бригади машиністів Л. Гаврилова, І. Селютіна та М. Чемиса довели міжпромивочний пробіг своїх паровозів до 2000 км при нормі – 1200 км. Учасники колони С. Брагін та М. Тупіцин ввели поїзди на ділянці Попасна – Сватове без додаткового набору води на проміжкових станціях<sup>27</sup>. У 1937 р. до штату паровозних бригад депо станції ім. Кагановича була зарахована помічник машиніста Олена Мільніченко, яка упродовж трьох років до цього працювала машиністом малопотужного паровозу на під'їзних коліях місцевої шахти. У 1938 р. О. Мільніченко успішно склала іспити в управлінні залізниці та стала першою жінкою-машиністом на Північно-Донецькій магістралі, провівши свій перший поїзд з семихвилинним випередженням графіку<sup>28</sup>.

Одним з передових машиністів Попаснянського депо був І. Бережний, який 23 грудня 1936 р. наказом НКШС № 181/Ц серед кращих машиністів залізниць СРСР наряду з П. Кривоносом був відзначений званням машиніста

<sup>19</sup> Російський державний архів соціально-політичної історії, ф. 17, оп. 3, спр. 927, арк. 39 – 60.

<sup>20</sup> Клименко К.Х., Алдакимов Д.К. Попасная: путеводитель... - С. 21; див. докл.: Рубан М.Ю., Цокур В.М. Історичні передумови будівництва та розвиток Попаснянського вагоноремонтного заводу // Вагонний парк: міжнародний професійний журнал. - Харків: «Рухомий склад», 2020. - № 3 (159) березень. - С. 7 – 10; 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.

<sup>21</sup> Стальные пути Донбасса... - С. 143.

<sup>22</sup> Клименко К.Х., Алдакимов Д.К. Попасная: путеводитель... - С. 21.

<sup>23</sup> Сухинина В. Кузьма Клименко: «Я еще должен многое успеть...» // Железнодорожник Донбасса. - 1998. - 31 октября № 44 (10714). - С. 1,3.

<sup>24</sup> Клименко К.Х., Алдакимов Д.К. Донецкая железная дорога. Ил. проспект. - Донецк: Донбас, 1977. - 47 с.; Клименко К.Х., Алдакимов Д.К. Попасная: путеводитель. - Донецк: Донбас, 72 с.; Стальные пути Донбасса. М.И. Гусев, К.Х. Клименко, А.И. Максимов и др. под ред. В.В. Приклонского. - Донецк: Донбас, 1970. - 336 с.

<sup>25</sup> Бережной И.Е. Машинист-инструктор // Ворошиловградская правда. - 1938. - 5 октября № 81 (6989). - С. 4.

<sup>26</sup> Клименко К.Х., Алдакимов Д.К. Попасная: путеводитель... - С. 19-20.

<sup>27</sup> Там само. - С. 20.

<sup>28</sup> Женщина машинист // Ворошиловградская правда. - 1938. - 14 октября № 88 (6996). - С. 4.

1 класу<sup>29</sup>. Навесні 1938 р. машиніст-інструктор І. Бережний організував стаханівську школу з вивчення передового досвіду та методів роботи. У складі колони нараховувалось 19 паровозів ФД, на яких працювали 57 машиністів. Уважно розібравши передовий досвід, І. Бережний здійснив поїздки з машиністами, які потребували практичної допомоги. Під час поїздок детально пояснював використання різних методів водіння відповідно до місцевих умов. З 10 машиністів, які брали участь в поїздах, 9 стали водити поїзди по-кривоносівські. За серпень 1938 р. колона провела 227 важковагових поїздів, перевезла понадпланово 72 587 т вантажу<sup>30</sup>. У депо рух за економію палива. Лише за серпень 1938 р. машиніст М. Донін зекономив понад 15 т вугілля<sup>31</sup>.

З початком Німецько-радянської війни попаснянські залізничники під керівництвом начальника депо багатолітнього працівника (з 1921 р.), колишнього помічника машиніста першої ударної бригади – П. Лакутіна, розпочали будівництво бронепоїздів, організували навчання прийомом обробки броньованих листів та бронювання тендерів, що згодом було зосереджено на базі Воро-



Начальник Попаснянського депо  
Петро Лакутін (1904 – 2004)

шиловградського паровозобудівного заводу<sup>32</sup>. У середині вересня 1941 р. було видано наказ про евакуацію приписного парку та обладнання паровозних депо ім. Кагановича та Сватове, і вже до 15 жовтня він був виконаний<sup>33</sup>. Було підірвано водопом'якшувач, вугленавантажувальну естакаду та майстерні депо. Два радянських бронепоїзди, що прикривали відхід частин Радянської Армії, під обстрілом вивезли з міста військові вантажі і рухомий склад, що залишався на станції<sup>34</sup>. 16 листопада 1941 р. місто окупували німецькі війська.

3 вересня 1943 р. станція Попасна була звільнена, а до червня 1944 р. було введено в експлуатацію 12 стійл паровозного депо<sup>35</sup>. У липні 1944 р. до Ворошиловградської обласної книги трудової слави за успішну роботу з відновлення локомотивного господарства та виконання державного плану перевезень були занесені колективи паровозного відділення та депо станції Попасна<sup>36</sup>. Також окремо було відзначено ряд залізничників Попаснянського депо, особисто внесені до книги трудової слави. Відроджуючи передові методи роботи, машиніст І класу Іван Іванов виступив з ініціативою водіння важковагових поїздів. На своєму паровозі серії Су І. Іванов водив поїзди вагою, рівною за нормами для більш потужного паровозу серії Е, до того ж перевищуючи технічну швидкість. За 9 важковагових рейсів він перевіз 7181 т понаднормових вантажів та провів 10 поїздів без додаткового набору води на шляху, зекономивши багато палива<sup>37</sup>.

У перші повоєнні роки з огляду на брак кадрів машиніст І. Іванов організував на своєму паровозі школу виробничого навчання молодих помічників машиністів та кочегарів, а згодом за рахунок швидкісного водіння важковагових поїздів довів середньодобову роботу свого паровоза до 1100 ткм, а місячну – до 25 млн ткм<sup>38</sup>. Утримуючи протягом двох років першість за

<sup>29</sup> Приказ Народного комиссара путей сообщения № 181/Ц 23 декабря 1936 года «О присвоении званий машиниста 1-го класса лучшим машинистам железных дорог» // Гудок. - 1936. - 24 декабря № 295 (5036). - С. 1.

<sup>30</sup> *Бережний И.Е.* Машинист-инструктор // Ворошиловградская правда. - 1938. - 5 октября № 81 (6989). - С. 4.

<sup>31</sup> Там само.

<sup>32</sup> Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. Под ред. Министра путей сообщения СССР Н.С. Конарева. - Москва: Транспорт, 1985. - С. 332 – 335; *Клименко К.Х., Алдакимов Д.К.* Попасная: путеводитель... - С. 27.

<sup>33</sup> *Ручко А.* Железнодорожники Донбасса... - С. 30.

<sup>34</sup> Історія міст і сіл Української РСР: В 26 т. Луганська область... - С. 628.

<sup>35</sup> Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 23, спр. 1251, арк. 17 – 17 зв.

<sup>36</sup> Областная книга трудовой славы // Ворошиловградская правда. - 1944. - 30 июля № 150 (8511). - С. 3.

<sup>37</sup> Там само.

<sup>38</sup> *Клименко К.Х., Алдакимов Д.К.* Попасная: путеводитель... - С. 33.

основними показниками обслуговування й експлуатації свого локомотива, І. Іванов організував навчання паровозних бригад для підвищення їхньої класності. На підставі цього Ворошиловградським обкомом партії було ухвалене спеціальне рішення «Про розповсюдження досвіду машиніста І.А. Іванова»<sup>39</sup>. За ініціативи колишнього старшого машиніста депо М. Ягленка, який узяв під контроль паровози, що виходили з депо та інструктаж бригад перед виїздом, до соціалістичного змагання включалися машиністи-пенсіонери. Пенсіонери встановили щоденне чергування на екіпіруванні в депо і в цеху промивання<sup>40</sup>.

Комплексна бригада слюсаря Мирона Удода досягла випуску паровозів в одну зміну з гарантійною маркою з рекордним зменшенням часу простою під час капітального промивочного ремонту з 72 до 17 год<sup>41</sup>. Слід зауважити, що 13 січня 1938 р. М. Удод був заарештований за звинуваченням у приналежності до контрреволюційної організації<sup>42</sup>, утім, вже у 1944 р. він отримав орден Леніна. По звільненні міста бригада М. Удода самотужки здійснила середній ремонт підірваного німецькими окупантами паровозу № 710-08, який згодом урочисто відвів ешелон понаднормового вугілля в подарунок мешканцям Києва до 1 травня 1944 року<sup>43</sup>.



Група машиністів  
депо Попасна –  
послідовників І. Іванова  
1951 р.

Останній паровоз  
ФД20-149,  
відсторонений  
від роботи 1970 р.

<sup>39</sup> Ветров І.Г., Лисенко О.Є., Шелейко Т.В. Донбас 1943 – 1950 років: відновлення промислової і транспортної інфраструктури. - Київ: Інститут історії України НАНУ, 2016. - С. 189.

<sup>40</sup> Там само. - С. 192.

<sup>41</sup> Областная книга трудовой славы // Ворошиловградская правда. - 1944. - 30 июля № 150 (8511). - С. 3.

<sup>42</sup> Реабілітовані історією: Луганська область. Книга 3. - Луганськ, 2008. - С. 462.

<sup>43</sup> Областная книга трудовой славы // Ворошиловградская правда. - 1944. - 30 июля № 150 (8511). - С. 3.



Цех ТО-3/ТР-1 дизель-поїздів 1970 р.

У 1964 р. Попаснянське депо отримало назву локомотивне<sup>44</sup>. З 1965 р. розпочалось поступове оновлення парку рухомого складу з надходженням нових тепловозів серій ТЕЗ та 2ТЕ10Л. Маневрові локомотиви були представлені тепловозами серії ТЕМ1, замінені наприкінці 1960-х рр. чеськими тепловозами ЧМЕЗ. Приміські перевезення здійснювали дизель-поїзди угорського виробництва серій Д та Д1. Першим тепловозним машиністом депо Попасна став Віктор Якін. Включившись у соціалістичне змагання, В. Якін висунув пропозицію водіння великовагових по-

їздів за будь-яких погодних умов. Ініціативі послідували усі локомотивні бригади відділення. У 1965 р. бригада В. Якіна провела 116 великовагових поїздів, понадпланово доставивши 28,3 тис. т вантажів та зекономивши при цьому 116,8 т палива<sup>45</sup>.

Послідовниками В. Якіна стали машиністи Г. Курлов, І. Безуглий, А. Баюн, О. Фомичов та А. Жученко. Завдяки поширенню руху великоваговиків та самовідданий роботі ремонтних бригад, депо перевиконало план за всіма показниками на 104%. Якщо в 1958 р. на один локомотив припадало 562 тис. ткм перевезень, то в 1965 р. – 771,5 тис. на рік<sup>46</sup>. У 1970 р. розпочалась реконструкція депо. Були побудовані додаткові виробничі приміщення, встановлено нове устаткування для обслуговування та ремонту локомотивів, запущена ділянка підйомного ремонту магістральних тепловозів. У грудні 1978 р. до 100-ліття підприємства був відкритий Музей локомотивного депо Попасна, експозиція якого була сформована за участі місцевих ветеранів депо<sup>47</sup>. У 1980 р. В. Якін був удостоєний звання найкращого машиніста СРСР<sup>48</sup>. У першому кварталі 1981 р. локомотивна бригада під його керівництвом виконала зобов'язання по перевезенням на 148%<sup>49</sup>.



Машиніст, почесний залізничник Віктор Васильович Якін (1928 – 2004)



Працівники депо поряд з тепловозом 2ТЕ116-517 1981 р.

<sup>44</sup> Путренко З. И тепловозы, и розы... // Наша газета. - 2013. - 19 февраля. - № 25 (3688). - С. 1.

<sup>45</sup> Історія міст і сіл Української РСР: В 26 т. Луганська область... - С. 630.

<sup>46</sup> Там само.

<sup>47</sup> Клименко К.Х., Алдакимов Д.К. Попасня: путеводитель... - С. 55.

<sup>48</sup> Там само. - С. 44.

<sup>49</sup> Там само. - С. 45.

Наприкінці 1970-х рр. до Попаснянського депо почали надходити тепловози серії 2ТЕ116, які до 1982 р. повністю замінили тепловози серій ТЕ3 та 2ТЕ10Л. У 1987 р. до локомотивного парку депо надійшов унікальний тепловоз 2ТЕ130-001 – відокремлена секція надпотужного тепловоза 4ТЕ130, який проектувався для експлуатації на Байкало-Амурській магістралі. Утім, оскільки, за твердженням В. Ракова, в ході випробувань була з'ясована невідповідність локомотива місцевим кліматичним умовам, його секції були попарно розділені та передані до ек-

плуатації на Донецькій залізниці<sup>50</sup>. Наприкінці 1980-х рр. до депо Попасна надійшли нові швидкісні та економічні тепловози серії 2ТЕ121<sup>51</sup>. Однак, локомотиви дослідної серії мали ряд проблем з експлуатацією, пошкоджували рейки та потребували частого ремонту. На початку 1990-х рр. обсяг вантажообігу суттєво впав. З метою збереження парку дослідних тепловозів, існувала ідея надання депо статусу експериментально-випробувального<sup>52</sup>. Утім, поступово тепловози 2ТЕ121 та 2ТЕ130 були відсторонені від роботи, й до 1994 р. виключені з інвентарного парку.

Тепловоз  
2ТЕ130-001 1988 р.



<sup>50</sup> Раков В.А. Локомотивы и моторвагонный подвижной состав железных дорог Советского Союза (1976 – 1985 гг.). - Москва: Транспорт. - С. 83 -85.

<sup>51</sup> Полатовский К. Жертвоприношение. Заметки о командировке в Попаснянское депо Донецкой железной дороги // Октябрьский гудок. - 1990. - 16 октября № 111 (10110). - С. 1,3.

<sup>52</sup> Там само.

У 1996 р. у зв'язку з відкриттям бази запасу для зберігання тягового рухомого складу Донецької залізниці на станції Чорнухине було закрито базу запасу депо Попасна. У 1999 р. до Попаснянського депо було переведено частину парку закритого депо Сентянівка. 1 квітня 2008 р. була проведена реорганізація локомотивного господарства з роз'єднання експлуатації моторвагонного й тягового рухомого складу. Депо Попасна стало експлуатувати локомотивний парк, а депо Сватове – моторвагонний. Станом на 2013 р. локомотивний парк Попаснянського депо складався з 43 тепловозів, а штат підприємства нараховував 535 осіб<sup>53</sup>. У грудні 2015 р. до складу Попаснянського депо було приєднано в якості оборотного депо Кіндрашівська-Нова (сmt. Станиця-Луганська).

Отже, упродовж понад 140 років колектив Попаснянського локомотивного депо зберігає традиції численних поколінь залізничників Донбасу, забезпечуючи промисловість і пасажирів Луганщини стабільними магістральними перевезеннями. Упродовж свого історичного шляху депо здійснило ґрунтовний

технологічний перехід від майстерень ділянки служби рухомого складу до профільного підприємства локомотивного господарства, заклавши передумови створення низки виробничих підрозділів Попаснянського залізничного вузла. Важливим елементом діяльності місцевих залізничників була соціальна сфера та комунікації, що підтверджується фактичним народженням галузевого робкорівського руху в Попасній. У наш час бібліотечні фонди та колекція музею депо перебувають в занепаді і їх доля є невизначеною. Подальше дослідження теми потребує з'ясування широкого кола питань щодо експлуатації унікальних дослідних локомотивів розробки Луганського тепловозобудівного заводу на підставі матеріалів малодоступних нині фондів Державного архіву Луганської області та Луганської дирекції залізничних перевезень. Вважаємо, що поступова актуалізація маловідомих сторінок історії підприємства дозволить розширити уявлення щодо обставин розвитку міста Попасна та підвищити престижність галузі серед потенційних співробітників Донецької залізниці, що



Тепловоз 2ТЕ121-025 1987 р.

<sup>53</sup> Путренко З. И тепловозы, и розы... - С. 1.

## References

зазнала суттєвих організаційних збитків внаслідок бойових дій 2014–2015 років.

1. Holenko, V.M. (Ed). (2008). *Reabilitovani istoriyeyu: Luhans'ka oblast'*. Knyha 3. Luhans'k. 695 p. [In Ukrainian].

2. Huzar, Z.T. (Ed). (2005). *Reabilitovani istoriyeyu: Luhans'ka oblast'*. Knyha 2. Luhans'k. 715 p. [In Ukrainian].

3. Klimenko, K.Kh., Aldakimov D.K. (1977). *Donetskaya zheleznyaya doroga*. Donetsk: Donbass. 47 p. [In Russian].

4. Klimenko K.Kh., Aldakimov D.K. (1981). *Popasnaya: putevoditel* Donetsk: Donbass [In Russian].

5. Konarev, N.S. (Ed.). (1985). *Zheleznodorozhniki v Velikoy Otechestvennoy voyne 1941 – 1945 gg*. Moscow: Transport. 592 p. [In Russian].

6. Ponomarenko, Yu.F. (Ed). (1968). *Istoriya mist i sil Ukrayins'koyi RSR: V 26 t. Luhans'ka oblast'*. Kyiv. [in Ukrainian].

7. Priklonskiy, V.V. (Ed). (1970). *Stalnyye puti Donbassa*. Donetsk: Donbass. [in Russian].

8. Prosin, V.V. (Ed). (2004). *Reabilitovani istoriyeyu: Luhans'ka oblast'*. Knyha 1. Luhans'k. [in Ukrainian].

9. Rakov, V.A. (1985). *Lokomotivy i motorvagonnyy podvizhnyy sostav zheleznykh dorog Sovetskogo Soyuzu (1976 – 1985 gg)*. Moskva: Transport. [in Russian].

10. Rakov, V.A. (1995). *Lokomotivy otechestven-*

*nykh zheleznykh dorog (1845 – 1955 gg)*. Moscow: Transport. [In Russian].

11. Ruban, M.Yu. (2020). Do istoriyi reformuvannya zaliznychnoho transportu Ukrayiny: rozvytrmontnoyi bazy vahonnoho hospodarstva Donets'koyi zaliznytsi (1925–1941). *Nauka ta naukoznavstvo*. Kyiv. 3 (109), 116 – 130. [in Ukrainian].

12. Ruban, M.Yu., Tsokur V.M. (2020). Istorychni peredumovy budivnystva ta rozvytok Popasnaya ns'koho vahonoremontnoho zavodu. *Vahonnyy park: mizhnarodnyy profesiyyny zhurnal*. 3 (159), 7-10. [in Ukrainian].

13. Ruban, M.Yu., Tsokur V.M. (2020). Popasnians'ke lokomotyvne depo – providne istorychne remontno-eksploatatsiyne pidpryyemstvo zaliznychnoho transportu na Luhanshchyni. *Luhanshchyna: krayeznavchi rozvidky*, 145–153. [in Ukrainian].

14. Ruchko, A. (1971). *Zheleznodorozhniki Donbassa v borbe za vlast &apos; Sovetov i uchastiye ikh v Velikoy Otechestvennoy voyne*. Popasna. [in Russian].

15. Vyetrov I.H., Lysenko O.Ye., Sheleyko T.V. (2016) *Donbas 1943 – 1950 rokiv: Vidnovlennya promyslovyi i transportnoyi infrastruktury*. Kyiv: Instytut istoriyi Ukrayiny NANU [In Ukrainian].