

УДК 930.1:621-05

DOI 10.12958/2227-2844-2021-4(342)-159-175

Рубан Микола Юрійович,

менеджер Департаменту сталого розвитку та внутрішніх комунікацій
АТ „Укрзалізниця”, голова правління громадської організації
„Фонд відновлення залізничної спадщини України”,

член Національної спілки краєзнавців України,
м. Київ, Україна.

nikolas.kindle@gmail.com

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

Белицький Павло Володимирович,

старший викладач кафедри електромеханіки та машинобудування
ДВНЗ „Донецький національний технічний університет”,

член громадської організації „Наукове історико-краєзнавче
об’єднання „Спадщина”,

м. Покровськ, Україна.

pabel@ukr.net

<https://orcid.org/0000-0003-0982-7103>

**РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
СТАНИЦІ ЛУГАНСЬКОЇ (1898–1945 рр.)**

Попри те, що залізничне сполучення відіграло ключову роль в інтенсивному перетворенні економіки Луганщини протягом тривалого часу, обставини розвитку місцевої транспортної інфраструктури залишаються маловідомою сторінкою історії регіону. Зокрема, ключове значення для залізниць України отримала станція Кіндрашівська-Нова, яка у перші ж роки свого існування стала важливим транспортним вузлом, забезпечуючи стратегічний вихід ключової продукції підприємств східноукраїнської промисловості до центральної Росії, а місцеве локомотивне депо здійснювало випробовування інноваційних зразків рухомого складу виробництва Луганського заводу. У зв’язку з подіями військового протистояння на Донбасі та встановленням лінії розмежування гостро актуалізувався логістичний потенціал Станції Луганської як унікального населеного пункту, на території якого розташовуються дві вузлові станції Донецької залізниці. Упродовж 7 років внаслідок окупації Луганська лінія Кіндрашівська – Валуйки є відособленою від загальної мережі українських залізниць, зважаючи на що передбачається будівництво додаткової залізничної гілки та відновлення повноцінного залізничного сполучення на території області. Оскільки у 2018 р. виповнилось 130 років станції Кіндрашівська, а в

2020 р. – 80-ліття станції Кіндрашівська-Нова, вважаємо за доцільне на тлі техніко-економічних вишукувань перспектив відновлення роботи вказаних транспортних вузлів розглянути історичний контекст становлення залізничної інфраструктури Станиці Луганської.

Дослідженню історії будівництва та розвитку мережі залізниць на Донбасі присвячені роботи К. Кліменка (*Отдельные главы*, 1969–1970), О. Фоменка (1974), О. Ручка (1968), І. Ветрова, О. Лисенка, Т. Шелейко (Ветров, Лисенко&Шелейко, 2016), В. Подова, В. Курила (Подов&Курило, 2009), Ю. Буряка (2013), а також низка розвідок авторів (Рубан, 2019; 2020; Белицький, 2018; 2019; 2020). Утім, вказані дослідження не вичерпують питань історії залізничних станцій Луганщини, що й обумовило обрання вказаної теми. Отже, предметом запропонованого дослідження виступає історія транспортної інфраструктури та залізничного сполучення Донбасу.

Мета статті полягає в тому, щоб на підставі комплексного аналізу джерел та наукової літератури відтворити обставини розвитку залізничної інфраструктури та пасажирського сполучення Станиці Луганської 1898–1945 рр., що передбачає вирішення наступних дослідницьких завдань: по-перше, з'ясувати передумови будівництва залізничних ліній на Луганщині; по-друге, простежити обставини спорудження підприємств станційного господарства; по-третє, проаналізувати розвиток місцевого пасажирського сполучення.

Упродовж багатьох століть провідне місце в економіці Станиці Луганської займала торгівля. З середини ХІХ ст. на території селища проводились весняні ярмарки, на які приїжджі купці торгували тканинами, шкіряними, залізними та ін. товарами, цукром і чаєм, а козаки у великій кількості продавали худобу. Обороти кожного ярмарку становив до 100 тис. крб. Водночас багато козаків шукали роботу поза межами поселення – на підприємствах прилеглих міст, зокрема Луганська, Алчевська, Успенки тощо (*Історія міст*, 1968, с. 817). Будівництво першої залізничної лінії, яка перетинала Станицю Луганську, припало на середину 1890-х рр. 26 січня 1896 р. донецькі лінії Катерининської залізниці були передані в тимчасову оренду товариству Південно-Східних залізниць, яке отримало дозвіл на будівництво магістральної лінії Луганськ – Міллерове (відкрита для руху в жовтні 1898 р.) (*Спутник пассажира*, 1900, с. 236). Саме у складі цієї лінії вперше згадується посадочна платформа, яка отримала назву за невеличким прилеглим до Станиці хутором Кондрашов, майбутня станція – Кіндрашівська (*Официальный указатель*, 1900, с. 124). 1 травня 1901 р. донецькі лінії повернулись у розпорядження Катерининської залізниці (*Краткий обзор*, 1910, с. 17).

До революційних подій 1917–1921 рр. по даному роздільному пункту робив зупинку поштовий поїзд № 3/4 Міллерове – Луганськ, поштовий вагон якого по Луганську перепричіплявся до складу

поштового поїзда № 3/4 Луганськ – Куп'янськ. Станом на зиму 1916–1917 рр. пасажирська частина складу поштового поїзда № 3/4 являла собою один чотиривісний вагон-мікст ІІІ класу і 3 тривісних вагони ІІІ класу (*Екатерининская*, 1916, с. І – 47). У 1911–1912 рр. по платформі Кіндрашівська також робив зупинку воїнський поїзд № 93/94 Дебальцеве – Міллерове (*Официальный указатель*, 1911, с. 206), який у 1913 р. було переведено в категорію прискорених товарних із місцями для пасажирів ІІІІ класу (*Официальный указатель*, 1913, с. 226; *Екатерининская*, 1916, с. ІІІ.36–37). Крім того, безпосередньо перед революцією було налагоджене курсування місцевих (дачних) поїздів сполученням Луганськ – Вільхова із зупинкою по платформі Кіндрашівській, 2 пари на добу (*Екатерининская*, 1916, с. ІІ. 29–30). Варто також зазначити, що влітку 1918 р. пасажирське сполучення на напрямі Луганськ – Вільхова – Міллерове було відновлене в повному обсязі відносно „дореволюційного” розкладу руху (*Расписание*, 1918, с. 4).

Перша згадка про курсування поїздів пасажирського сполучення на напрямі Луганськ – Міллерове по завершенні Української революції датована 1922 р., але в той період поштовий поїзд № 3/4 курсував раз на тиждень, і зупинку по платформі Кіндрашівська не робив (*Официальный указатель*, 1922). Станом на середину 1920-х рр. Кіндрашівська проходила по документах Донецьких залізниць як „закрита платформа”. Такий самий статус мала платформа Донецька на околиці Станції Луганської, – на лівому березі Сіверського Дінця (*Административное деление*, 1925, с. 44–45). Однак коли було відкрито останній роздільний пункт, на сьогодні точно невідомо, оскільки у службовому розкладі Катерининської залізниці він не фігурує, як не фігурує у перших службових розкладах радянського періоду (*Екатерининская*, 1916; *Донецкие*, 1924а; *Донецкие*, 1924б). Утім, у службовому розкладі Донецьких залізниць на 1926 р. фігурує платформа Донець, але вже на перегоні Вергунка – Луганськ (*Донецкие*, 1926, с. 225–227).

У березні 1923 р. Станція Луганська стала центром однойменного району Луганського округу Донецької губернії. Влітку 1924 р. поштовий поїзд № 3/4 було переведено в категорію приміських із зупинкою по Кіндрашівській (*Донецкие*, 1924а, с. 47). Узимку 1924–1925 рр. поїзд було переведено в категорію пасажирсько-товарних, № 21/22 сполученням Дебальцеве – Міллерове, із щоденним курсуванням (*Донецкие*, 1924б, с. 28–29), влітку 1925 р. – в категорію поштових, № 3/4 сполученням Куп'янськ – Міллерове (*Официальный указатель*, 1925, с. 193). Упродовж 1922–1925 рр. по Кіндрашівській робили зупинку приміські поїзди Луганськ – Вільхова, 1 пара на добу (*Официальный указатель*, 1922; *Донецкие*, 1924а, с. 47; *Официальный указатель*, 1925, с. 105), з 1926 р. – 2 пари на добу (*Донецкие*, 1926, с. 226–227).

У службових розкладах і вказівниках пасажирських сполучень

середини 1920-х рр. на місці сучасної станції Кіндрашівська Донецької залізниці фігурують назви роздільного пункту „платформа Кіндрашівська” (*Административное деление*, 1925, с. 44–45; *Донецкие*, 1926, с. 226–227), „пост 89 верста” (*Донецкие*, 1924а, с. 47; *Донецкие*, 1926, с. 161–164) та „роз’їзд 89 верста” (*Официальный указатель*, 1925, с. 105, 193). Отже, можна припустити, що колійний розвиток по сучасній станції Кіндрашівська міг з’явитися вже в 1924–1925 рр., однак станом на 1927 р. Кіндрашівська фігурує як залізнична платформа Станично-Луганського району. Саме в такому статусі вказаний і роздільний пункт Донець (*Залізничні станції*, 1927, с. 16). З 1928 р. у вказівниках пасажирських сполучень роздільний пункт вказується як „Кіндрашівська Донецьких залізниць”, без приставки „платформа”, „пост” або „роз’їзд”. Тоді ж по даному роздільному пункту з’являється кілометраж: 338 км від Куп’янська і 94 км від Міллерового (*Официальный указатель*, 1928, с. 204). У такому ж самому статусі, але із приналежністю до Північно-Донецької залізниці, даний роздільний пункт фігурує в останньому довоєнному вказівнику – 1940 р. (*Официальный указатель*, 1940, с. 400, 403). У загальномережевому розкладі поїздів на зиму 1937–1938 рр. згадується буфет із холодними закусками на станції Кіндрашівська (*Расписание*, 1938, с. 96, 105).

У 1929 р. маршрут прямування поштового поїзда № 3/4 був скорочений у сполученні Дебальцеве – Міллерове з присвоєнням № 41/42. У складі поїзду знаходилися безпересадочні вагони Іловайське – Дебальцеве – Міллерове, маршрут прямування групи яких було призначено через Чистякове. У 1930 р. вказана група безпересадочних вагонів курсувала у сполученні Маріуполь – Дебальцеве – Міллерове. На дільниці Маріуполь – Дебальцеве група вагонів включалася до складу поїзда № 89/90 Маріуполь – Москва (через Попасну, Куп’янськ, Єлець); на дільниці Дебальцеве – Міллерове – до складу поштового поїзда № 75/76, який передбачав зупинку по Кіндрашівській на вимогу пасажирів (*Официальный указатель*, 1930, с. 349). Це були три трьохосні трьохвісні неплацкартні жорсткі (тобто загальні) вагони, один із яких був для курців, а два останніх – наполовину для курців і для тих, хто не курить (*Екатерининская*, 1930, с. 58).

З 1931 р. розпочалось курсування пасажирського поїзда № 47/48 Одеса – Міллерове, який складався із жорстких вагонів і тоді був єдиним на відрізьку від Луганська до Міллеровго. Ним було передбачено графікову зупинку по Кіндрашівській (*Официальный указатель*, 1931, с. 387). У середині 1930-х рр. у складі поїзда № 47/48 з’явилися жорсткі вагони зі спальними місцями, однак зупинку по Кіндрашівській було призначено на вимогу пасажирів (Там само, 1934, с. 352). З 1932 р. по роздільному пункту Кіндрашівська зупинявся на вимогу пасажирів і знову призначений поштовий поїзд № 59/60 Дебальцеве – Міллерове, що склався із жорстких вагонів (Там само, 1932, с. 386). У середині

1930-х рр. спальні місця з'явилися і в даному поїзді, який було встановлено у сполученні Сталіне (Донецьк) – Міллерове (Там само, 1934, с. 352). З цього часу значення роздільного пункту Кіндрашівська почало зростати, оскільки повним ходом тривало будівництво Московсько-Донбаської залізниці надмагістрального типу, а сама станція Кіндрашівська виявилася одним із пунктів примикання новобудови до наявних залізниць. Восени 1937 р. простій транзитних вагонів по станції склав 4,9 години при плані – 2,5 (*Загляните на станцию*, 1937, с. 4). Зрештою, 19 листопада 1937 р. за звинуваченням у приналежності до антирадянської шкідницької організації був заарештований начальник станції Григорій Старченко, виправданий 29 вересня 1939 р. трибуналом Харківського військового округу (*Реабілітовані історією*, 2008, с. 363).

Будівництво „першої вугільної надмагістралі” Москва – Донбас розпочалося на виконання РНК СРСР у рамках реалізації першого п'ятилітнього плану розвитку народного господарства СРСР у квітні 1932 р. Улітку цього ж року були завершені попередні вишукувальні роботи та створено 12 будівельних ділянок, до яких спрямовувались численні комсомольські активісти з Києва, Харкова та Луганська. До споруджуваної станції Кіндрашівської, де на той час існував лише тупик, з паровозного депо Родакове було переведено 6 холодних паровозів та споруджено дерев'яну будівлю депо з двома канавами, на яких розміщувалось 2 паровози. 7 листопада 1934 р. було офіційно завершено будівництво першої черги магістралі та урочисто відправлено зі станції Кіндрашівська до станції Старобільськ перший поїзд у складі 4 пасажирських вагонів, який вів машиніст Ілля Єременко (Фоменко, 1974, с. 10). Паралельно з будівництвом колії здійснювалось прокладання ліній зв'язку, і вже у 1934 р. на станції Кіндрашівська розпочала роботу станція диспетчерського зв'язку (Там само, с. 9).

У перші ж роки функціонування ділянки Кіндрашівська – Старобільськ серед місцевих колективів поширився кривоносівський рух. Зокрема, в березні 1936 р. машиніст станції Кіндрашівка т. Вітчінов без аварій та простоїв провів на паровозі О^В 5234 ряд вантажних поїздів вагою в 700 т зі швидкістю 43 км/год (при нормі 420 т та 22 км/год), зекономивши 1650 кг вугілля (Поддубный, 1936). У листопаді 1936 р. до VIII Всесоюзного з'їзду Рад та прийняття Конституції СРСР на станціях Кіндрашівська та Старобільськ були споруджені тимчасові будівлі паровозних депо, 7 листопада лінія Кіндрашівська – Старобільськ була поєднана із загальною мережею залізниць до станції Валуйки (Фоменко, 1974, с. 12), а вже з 1 грудня 1936 р. по всій лінії Валуйки – Кіндрашівська протяжністю 230 км був відкритий регулярний рух поїздів (*На строительстве*, 1936, с. 4). Паралельно з цим розпочалось будівництво потужного основного депо, розрахованого на підйомочний ремонт паровозів, яке тривало до 1940 р.

Однак вже в квітні 1937 р. за заявою інженера Гвоздевського

було виявлено недоліки попереднього проєкту розташування об'єктів станційного господарства, здійсненого без належних гідрогеологічних вишукувань на заболоченому майданчику, та припинено будівельні роботи зі спорудження вузла. Утім, спеціальною комісією під головуванням інженера т. Гурова було відхилено запропонований варіант нового майданчика з огляду на однаковий об'єм підготовчих робіт та вирішено залишити вузол на старому місці з оновленням розташування будівель паровозного депо (на підвищений майданчик) для уникнення потрапляння ґрунтових вод у понижених частинах споруд (*О вредительском*, 1937, с. 2). Зрештою, відповідно до Указу наркомун шляхів Л. Кагановича щодо „вредительського проєктування ст. Кіндрашівська”, було оголошено догану начальнику Південно-Східного монтажного тресту т. Мякішеву та наказано в десятиденний термін внести необхідні виправлення до проєкту на підставі висновків комісії (*Положение с проєктами*, 1937, с. 2).

Станом на літо 1936 р. по станції Кіндрашівська Донецьких залізниць було призначено графікову зупинку для всіх транзитних потягів далекого і місцевого сполучення, яких на напрямі Дебальцеве – Міллерове тоді залишалося два: пасажирський № 47/48 Одеса – Міллерове і поштовий № 59/60 Маріуполь – Міллерове (з 1937 р. – Маріуполь – Москва). До складу останнього потяга включався вагон безпересадочного сполучення Маріуполь – Старобільськ, який на дільниці Кіндрашівська – Старобільськ включався до складу пасажирсько-товарного поїзда місцевого сполучення № 401/402. На маршруті прямування останнього поїзда вказувалися дві станції Кіндрашівська Донецьких залізниць: тарифна вузлова на лінії Дебальцеве – Міллерове і нетарифна на дільниці Кіндрашівська – Старобільськ (*Официальный указатель*, 1936, с. 365; 1937, с. 372, 375).

Важливе значення для організації робіт зі спорудження магістралі Москва – Донбас мали друковані періодичні видання. Ще навесні 1934 р. у Старобільську була заснована газета „За большевистские темпы” – орган політвідділу XI будівельної ділянки магістралі Москва – Донбас, а вже у 1936 р. – газета „Стахановец”, орган партійної та профспілкової організацій X будівельної ділянки. Саме вказані видання склали основу фактажу з історії будівництва станцій Старобільськ та Кіндрашівська. У 1937 р. у Ворошиловграді був заснований орган політвідділу VIII Відділку залізниці Москва-Донбас – газета „Магістраль”, видавництво якої наприкінці 1939 р. було перенесено безпосередньо до станції Кіндрашівська (*Реабілітовані історією*, 2008, с. 363).

Навесні 1938 р. на території залізничного селища станції Кіндрашівська було завершено будівництво нової середньої школи, розрахованої на понад 500 учнів, лікарні на 50 ліжко-місць, а також відкрито бібліотеку загальним фондом понад 4000 книг, 3 крамниці та ряд

виробничо-господарських одиниць (*Работа больницы*, 1938, с. 2). Завершувався монтаж радіовузла на 500 точок та стаціонарного звукового кіно (*Кадры нового*, 1938, с. 2). Наприкінці 1938 р. спеціальна технічна комісія завершила огляд інфраструктури лінії Кіндрашівська – Валуйки та зробила висновок щодо можливості здійснення руху великовагових транзитних поїздів по лінії з 10 січня 1939 р. (*Прием линии*, 1938, с. 2). З цією метою було розпочато перемовини з центральним управлінням паровозного господарства НКШС щодо виділення паровозів серії Е для Старобільського відділення технічної експлуатації Московсько-Донбаської залізниці. Згодом було додатково споруджено вагонне депо станції Кіндрашівська. У 1940 р. магістраль була здана в експлуатацію. Очолив Старобільське відділення технічної експлуатації Микита Євсеєнко (Фоменко, 1974, с. 14). У передвоєнні роки на підприємствах Кіндрашівського вузла працювало понад 600 осіб, значно розширилися цехи, зросла їх матеріальна база (*История міст*, 1968, с. 823).

Розкладом руху на графік зими 1937–1938 рр. на дільниці Кіндрашівська – Старобільськ – Валуйки було передбачене курсування пасажирсько-товарного поїзда № 401/402 (*Расписание*, 1938, с. 105), в 1939 р. тут вже курсував щоденний пасажирський поїзд № 57/58 Дебальцеве – Валуйки (*Расписание*, 1939, с. 82). Графік на літо 1939 р. також передбачав щоденне курсування поїздів № 47/48 і № 49/60 (*Расписание*, 1939, с. 66; ДАДО. Ф. Р-4225. Оп. 4. Спр. 4. Арк. 48). На графік 1940 р. було призначене курсування пасажирського поїзда № 47/48 Одеса – Міллерове за вказівкою; інші поїзди Північно-Донецької та Московсько-Донбаської залізниць курсували щоденно (*Официальный указатель*, 1940, с. 400, 403).

Що стосується напрямку Кіндрашівська-Нова – Довжанська, радянські та російські джерела свідчать про завершення її будівництва у 1940–1941 рр. Так, датою завершення будівництва залізниці вказано 1941 р. (*Краткие сведения*, 1996, с. 126), а датою виникнення роздільних пунктів цього напрямку (Братки, Зустрічна-Донецька, Моторний, Новосвітловський, Сімейкине-Нове тощо) – 1940 р. (Архангельский, 1981а, с. 69, 103, 326, 360; 1981b, с. 115). У жовтні 1941 р. лінія Валуйки – Несветай була передана з управління Московсько-Донбаської до Північно-Донецької залізниці, у складі якої було створено Старобільське та Новокіндрашівське відділення (*Стальные пути*, 1970, с. 182). Саме з цього часу, з огляду на наявність більш давньої вузлової станції Кіндрашівська Північно-Донецької залізниці, Кіндрашівська-Нова отримала свою теперішню назву. У липні 1942 р. Кіндрашівський залізничний вузол був окупований військами нацистської Німеччини та її союзників (Клименко, 1992).

Після звільнення частини Луганщини (обласний центр було звільнено 14 лютого 1943 р.) вже 28 лютого було відновлене курсування поїздів на дільниці Міллерове – Кіндрашівська, 6 березня –

Кіндрашівська – Білокуракине, а 10 березня 1943 р. – Кіндрашівська – Ворошиловград (Луганськ) – Лутугіне (Клименко, 1992). Навесні 1943 р. окреме Новокіндрашівське відділення Північно-Донецької залізниці було ліквідоване та приєднане до Ворошиловградського відділення, управління якого з огляду на тогочасну близькість міста до лінії фронту, розмістившись на станції Кіндрашівська-Нова, здійснювало оперативне управління звільненими лініями Мілове – Ворошиловград – Міллерове та Лиха – Збірна. Після відновлення інфраструктури Кіндрашівський вузол утворювали дві вузлові станції: Кіндрашівська і Кіндрашівська-Сортувальна (Нова) (*Схемы железных*, 1943, с. 25). Існують також відомості, що влітку 1943 р. на станції Кіндрашівська-Нова тимчасово знаходилась оперативна група управління Північно-Донецької залізниці на чолі з П. Кривоносом (*Стальные пути*, 1970, с. 203, 208).

Після визволення Станично-Луганського району виникла гостра потреба відбудови залізничного мосту через р. Сіверський Донець у напрямі до Луганська. Наказом НКШС було заплановане першочергове відновлення 4 стійл паровозного депо станції Кіндрашівська-Нова (Ветров, Лисенко & Шелейко, 2016, с. 104). Зрештою, в 1944 р. були завершені будівельні роботи та відновлений регулярний рух лінією Луганськ – Кіндрашівська-Нова – Старобільськ. Зокрема, вже у листопаді 1944 р. теплотехнік паровозного депо І. М. Дрягін провів 17 великовагових поїздів, перевіз понад план 4500 т вантажів. Черговий по станції Кіндрашівська-Нова П. Додаток виховав у своїй зміні відмінних складачів поїздів Кузюбердіна і Шевченка, які, застосовуючи швидкісні методи обробки поїздів, економили на підготовці до рейсу кожного поїзда 15 хв. (*Історія міст*, 1968, с. 823). Станом на 1945 р. середньодобовий вагонообіг по Ново-Кіндрашівському вузлу складав 1360 одиниць (Ветров, Лисенко & Шелейко, 2016, с. 114), а вже до 1946 р. були повністю відновлені будівлі паровозного депо.

На літній графік 1945 р. пасажирськими вважалися такі станції Станиці Луганської: Кіндрашівська-Стара (власне, Кіндрашівська) на лінії Дебальцеве – Міллерове і Кіндрашівська-Сортувальна (Кіндрашівська-Нова) на лінії Валуйки – Должанська. Курсували пасажирські поїзди: № 43/44 Сталіне – Москва через Кіндрашівську-Стару, Кіндрашівську-Сортувальну, Старобільськ (вагон-ресторан, м'які, спальні жорсткі та жорсткі місця для сидіння); № 55/56 Ворошиловград – Старобільськ через Кіндрашівську-Стару, Кіндрашівську-Сортувальну (жорсткі місця для сидіння); № 55/56 Ворошиловград – Должанська через Кіндрашівську-Стару, Кіндрашівську-Сортувальну (жорсткі місця для сидіння); № 59/60 Маріуполь – Міллерове через Кіндрашівську-Стару (м'які, спальні жорсткі та жорсткі місця для сидіння) (*Расписание*, 1945, с. 74–75).

Отже, будівництво залізниць на Донбасі здійснило фундаментальний вплив на економічний розвиток та становлення транспортної інфраструктури Станиці Луганської. Протягом тривалого

часу обставини заснування та перших років експлуатаційної діяльності місцевих залізничних станцій залишались маловідомими для широкого загалу. При будівництві гілки Луганськ – Міллерове всередині 1890-х рр. на території прилеглого хутору була споруджена посадочна платформа Кіндрашівська, яка склала основу формування першої вузлової станції. У середині 1930-х рр. на тлі будівництва вугільної надмагістралі Москва – Донбас на території Станції Луганської була закладена ключова інфраструктура залізничного селища та вузлових підприємств другої станції Кіндрашівська, яка використовується для забезпечення перевізного процесу до нашого часу. Зрештою, попри втрату в умовах бойових дій фондів народного музею станції Кіндрашівська-Нова, вважаємо, що з огляду на перспективи станції, обумовлені її виключним стратегічним значенням та будівництвом додаткової гілки, процес дослідження її історичного технологічного потенціалу має стати актуальною тематикою місцевої регіоналістики.

Список використаної літератури

1. **Административное** деление Донецких железных дорог на 1 октября 1925 г. Х. : Б. и., 1925. 97 с.
2. **Архангельский А. С.**, Архангельский В. А. Железнодорожные станции СССР. Т. 1. М. : Транспорт, 1981а. 368 с.
3. **Архангельский А. С.**, Архангельский В. А. Железнодорожные станции СССР. Т. 2. М. : Транспорт, 1981б. 360 с.
4. **Краткие сведения** о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 г. / Сост. Г. М. Афолина. М. : [б. и.], 1996. 224 с.
5. **Белицький П. В.** Залізниця Покровськ – Добропілля – Дубове: короткий путівник. Краматорськ : Каштан, 2020. 100 с.
6. **Белицький П. В.** Проекти залізниць в напрямках Покровськ – Лозова та Покровськ – Краматорськ. *Луганищина: краєзнавчі розвідки: матер. Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Старобільськ, 19 квіт. 2019 р.)*. Старобільськ, 2019. С. 147–151.
7. **Белицький П. В.**, Водолазський О. О. Передумови будівництва і перші роки функціонування залізниць у загальному напрямі Рутченкове – Покровськ. *Грані історії: зб. наук. праць*. Слов'янськ, 2018. Вип. 1 (9). С. 252–265.
8. **Официальный** указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Летнее движение 1900 г. / Н. Л. Брюль. СПб. : Б. и., 1900. 608 с.
9. **Официальный** указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Зимнее движение 1911–12 г. / Н. Л. Брюль. СПб. : Б. и., 1911. 782 с. разд. паг.
10. **Официальный** указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Летнее движение 1913 г. / Н. Л. Брюль. СПб. : Б. и., 1913. 280 с.
11. **Официальный** указатель железнодорожных, водных и других пассажирских сообщений. Летнее движение 1936 г. / С. Е. Брюль. М. : Б. и., 1936. 512 с.
12. **Официальный** указатель железнодорожных, водных и других пассажирских сообщений. Летнее движение 1937 г. /

С. Е. Брюль. М. : Б. и., 1937. 512 с. **13. Официальный** указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Зимнее движение 1922–23 гг. / С. Е. Брюль. М. : Б. и., 1922. **14. Официальный** указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Летнее движение 1925 г. / С. Е. Брюль. М. : Б. и., 1925. **15. Официальный** указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Зимнее движение 1928–29 г. / С. Е. Брюль. М. : Б. и., 1928. **16. Официальный** указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Зимнее движение 1929–30 г. / С. Е. Брюль. М. : Б. и., 1929. **17. Официальный указатель** железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Зимнее движение 1930–31 г. М. : Б. и., 1930. **18. Официальный** указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Летнее движение 1931 г. / С. Е. Брюль. М. : Б. и., 1931. **19. Официальный** указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Зимнее движение 1932–33 г. / С. Е. Брюль. М. : Б. и., 1932. **20. Официальный** указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Зимнее движение 1934–35 г. / С. Е. Брюль. М. : Б. и., 1934. **21. Буряк Ю.** Діяльність залізниць Донбасу в умовах польської кампанії 1939 р. *Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії*. 2013. Вип. 16. С. 150–158. **22. Ветров І. Г.,** Лисенко О. Є., Шелейко Т. В. Донбас 1943–1950 років: Відновлення промислової і транспортної інфраструктури. К. : Інститут історії України, 2016. 325 с. **23. Реабілітовані** історією: Луганська область / обл. ред. кол.: Голенко В. М. (голова) та ін. Луганськ : Б. в., 2008. Кн. 3. 733 с. **24. Державний архів** Донецької області (ДАДО). Ф. Р-4225. Оп. 4. Спр. 4. **25. Донецкие** железные дороги. Расписание движения поездов с 15-го мая 1926 года. Х. : Б. и., 1926. **26. Донецкие** железные дороги. Расписание движения поездов с 1-го июня 1924 года. Х. : Б. и., 1924а. **27. Донецкие** железные дороги. Расписание движения поездов с 1-го ноября 1924 года. Х. : Б. и., 1924б. **28. Екатерининская** железная дорога. Расписание движения поездов по коммерческому графику с 15-го мая 1930 года. Днепропетровск : Б. и., 1930. 295 с. **29. Екатерининская** железная дорога. Расписание движения пассажирских поездов по коммерческому графику с 1-го ноября 1916 г. Екатеринослав : Б. и., 1916. **30. Загляните** на станцию Кондрашевка. *Ворошиловградський залізничник* (Ворошиловград). 1937. № 176 (958). 25 грудня. С. 4. **31. Залізничні** станції та річні пристані на території Української С.Р.Р. на 1 березня 1927. Х. : Урядова друкарня ім. Фрунзе, 1927. 26 с. **32. Кадры** нового поселка. *Магистраль* (Ворошиловград). 1938. № 105 (206). 5 декабря. С. 2. **33. Клименко К. Х.,** Алдакимов Д. К. Будем помнить донбасские перегоны. Очерки. Донецк : „Донбасс”, 1992. 304 с. **34. Краткий обзор** развития и деятельности Екатерининской железной дороги за 25-летие 1884–1909 г. Екатеринослав: Типо-

Литография Екатерининской ж.д., 1910. 73 с. **35. Официальный указатель железнодорожных, паровозных и других пассажирских сообщений на 1940 г.** / под ред. М. Кречетникова. М. : Б. и., 1940. 523 с. **36. На строительстве** Валуйки – Кондрашевская. *Гудок* (Москва). 1936. № 275 (5016). 1 декабря. С. 4. **37. О вредительском проектировании** ст. Кондрашевская Москва-Донбасской ж.д. *Магистраль* (Ворошиловград). 1937. № 43. 11 августа. С. 2. **38. Отдельные главы** книги „А так зарождалась наша магистраль”, 1969–1970 г.г. С правками К. Клименко и В. Мартыненко. *ДАДО*. Ф. Р-6806. Оп. 1. Спр. 20. **39. Расписание поездов** железнодорожной сети СССР на зиму и весну 1938 г. / под ред. В. А. Пилецкого. М. : Транжелдориздат, 1938. 130 с. **40. Расписание поездов** железнодорожной сети СССР с 23 мая 1939 года. / под ред. В. А. Пилецкого. М. : Транжелдориздат, 1939. 102 с. **41. Расписание поездов** жел.-дор. сети СССР на лето 1945 года / под ред. В. А. Пилецкого. М. : Транжелдориздат, 1945. 121 с. **42. Поддубный С.** Машинист-кривоносовец. *Стахановец* (Старобельск). 1936. № 6. 31 марта. С. 1. **43. Подов В. І.,** Курило В. С. Історія Донбасу. Луганськ : Вид-во ДЗ „ЛНУ імені Тараса Шевченка”, 2009. 300 с. **44. Положение** с проектами и работами на Кондрашевской. *Магистраль* (Ворошиловград). 1937. № 19. 8 июня. С. 2. **45. Історія** міст і сіл Української РСР. Луганська область / Редкол. тому: Ю. Ф. Пономаренко (голова) та ін. К. : Головна ред. УРЕ АН УРСР, 1968. 940 с. **46. Прием** линии Валуйки – Кондрашевская. *Магистраль* (Ворошиловград). 1938. № 111 (215). 27 декабря. С. 2. **47. Стальные** пути Донбасса / В. В. Приклонский. Донецк: „Донбасс”, 1970. 336 с. **48. Работа** больницы. *Магистраль* (Ворошиловград). 1938. № 98 (199). 7 ноября. С. 2. **49. Расписание** поездов Запорожской ж.д. ст. Луганск. *Донецкая жизнь*. 1918. № 1952. 1 ноября. С. 4. **50. Спутник** пассажира по Юго-Восточным железным дорогам / сост. А. И. Родзевич. М. : Издание общества Юго-Восточных железн. дорог, 1900. Выпуск II. Балашово-Харьковская, Донецкие Каменноугольные, Восточно-Донецкая и Елец-Валуйская линии. 318 с. **51. 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. DOI: <https://doi.org/10.15407/sofs2020.03.116>. **52. 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. DOI: <https://doi.org/10.15421/271918>. **53. Ручко А.** Железнодорожники Донбасса в борьбе за власть Советов и участие их в Великой Отечественной войне. Попасна: Б. и., 1971. 79 с. **54. Схемы** железных дорог и водных путей сообщения СССР. Б. м. : Воениздат НКО, 1943. 85 с. **55. Фоменко А. С.** Железнодорожная магистраль „Москва – Донбасс”: исторический очерк. Старобельск : Б. и., 1974. 33 с.

References

1. **Administrativnoe** delenie Doneckih zheleznyh dorog na 1 oktyabrya 1925 g. [Administrative division of Donetsk railways on October 1, 1925]. (1925). H.: B. i. [in Russian].
2. **Arhangel'skij, A. S.**, Arhangel'skij, V. A. (1981). Zheleznodorozhnye stancii SSSR [Railway stations of the USSR]. (Vol. 1). M.: Transport [in Russian].
3. **Arhangel'skij, A. S.**, & Arhangel'skij, V. A. (1981). Zheleznodorozhnye stancii SSSR [Railway stations of the USSR]. (Vol. 2). M.: Transport [in Russian].
4. **Afonina, G. M.** (Ed.). (1996). Kratkie svedeniya o razvitii otechestvennyh zheleznyh dorog s 1838 po 1990 g. [Brief information about the development of domestic railways from 1838 to 1990]. M.: [b. i.] [in Russian].
5. **Belytskyi, P. V.** (2020). Zaliznytsia Pokrovsk – Dobropillia – Dubove: korotkyi putivnyk [Railway Pokrovsk – Dobropillya – Dubove: a short guide]. Kramatorsk: Kashtan [in Ukrainian].
6. **Belitsky, P. V.** (2019). Proekty zaliznytsi v napriamkakh Pokrovsk – Lozova ta Pokrovsk – Kramatorsk [Railway projects in the directions Pokrovsk – Lozova and Pokrovsk – Kramatorsk]. *Luhanshchyna: kraieznavchi rozvidky – Luhansk region: local lore explorations*. (pp. 147-151). Starobilsk [in Ukrainian].
7. **Belytskyi, P. V.**, & Vodolazskyi, O. O. (2018). Peredumovy budivnytstva i pershi roky funktsionuvannia zaliznyts u zahalnomu napriami Rutchenkove – Pokrovsk [Prerequisites for construction and the first years of operation of railways in the general direction Rutchenkove – Pokrovsk]. *Hrani istorii – Faces of history, 1(9)*, 252-265. Sloviansk [in Ukrainian].
8. **Bryul', N. L.** (Ed.). (1900). Oficial'nyj ukazatel' zheleznodorozhnyh, parohodnyh i drugih passazhirskih soobshchenij. Letnee dvizhenie 1900 g. [Official index of railway, steamship and other passenger traffic. Summer traffic 1900]. SPb.: B. i. [in Russian].
9. **Bryul', N. L.** (Ed.). (1911). Oficial'nyj ukazatel' zheleznodorozhnyh, parohodnyh i drugih passazhirskih soobshchenij. Zimnee dvizhenie 1911–12 g. [Official index of railway, steamship and other passenger traffic. Winter traffic 1911–12]. SPb.: B. i. [in Russian].
10. **Bryul', N. L.** (Ed.). (1913). Oficial'nyj ukazatel' zheleznodorozhnyh, parohodnyh i drugih passazhirskih soobshchenij. Letnee dvizhenie 1913 g. [Official index of railway, steamship and other passenger traffic. Summer traffic 1913]. SPb.: B. i. [in Russian].
11. **Bryul', S. E.** (Ed.). (1936). Oficial'nyj ukazatel' zheleznodorozhnyh, vodnyh i drugih passazhirskih soobshchenij. Letnee dvizhenie 1936 g. [The official index of rail, water and other passenger traffic. Summer traffic 1936]. M.: B. i. [in Russian].
12. **Bryul', S. E.** (Ed.). (1937). Oficial'nyj ukazatel' zheleznodorozhnyh, vodnyh i drugih passazhirskih soobshchenij. Letnee dvizhenie 1937 g. [The official index of rail, water and other passenger traffic. Summer traffic 1937]. M.: B. i. [in Russian].
13. **Bryul', S. E.** (Ed.). (1922). Oficial'nyj ukazatel' zheleznodorozhnyh, parohodnyh i drugih passazhirskih soobshchenij. Zimnee dvizhenie 1922–23 gg. [Official index of railway, steamship and other passenger traffic. Winter traffic 1922–23]. M.: B. i. [in Russian].

- 14. Bryul', S. E.** (Ed.). (1925). Oficial'nyj ukazatel' zheleznodorozhnyh, parohodnyh i drugih passazhirskih soobshchenij. Letnee dvizhenie 1925 g. [Official index of railway, steamship and other passenger traffic. Summer traffic 1925]. M.: B. i. [in Russian].
- 15. Bryul', S. E.** (Ed.). (1928). Oficial'nyj ukazatel' zheleznodorozhnyh, parohodnyh i drugih passazhirskih soobshchenij. Zimnee dvizhenie 1928–29 g. [Official index of railway, steamship and other passenger traffic. Winter traffic 1928–29]. M.: B. i. [in Russian].
- 16. Bryul', S. E.** (Ed.). (1929). Oficial'nyj ukazatel' zheleznodorozhnyh, parohodnyh i drugih passazhirskih soobshchenij. Zimnee dvizhenie 1929–30 g. [Official index of railway, steamship and other passenger traffic. Winter traffic 1929–30]. M.: B. i. [in Russian].
- 17. Bryul', S. E.** (Ed.). (1930). Oficial'nyj ukazatel' zheleznodorozhnyh, parohodnyh i drugih passazhirskih soobshchenij. Zimnee dvizhenie 1930–31 g. [Official index of railway, steamship and other passenger traffic. Winter traffic 1930–31]. M.: B. i. [in Russian].
- 18. Bryul', S. E.** (Ed.). (1931). Oficial'nyj ukazatel' zheleznodorozhnyh, parohodnyh i drugih passazhirskih soobshchenij. Letnee dvizhenie 1931 g. [Official index of railway, steamship and other passenger traffic. Summer traffic 1931]. M.: B. i. [in Russian].
- 19. Bryul', S. E.** (Ed.). (1932). Oficial'nyj ukazatel' zheleznodorozhnyh, parohodnyh i drugih passazhirskih soobshchenij. Zimnee dvizhenie 1932–33 g. [Official index of railway, steamship and other passenger traffic. Winter traffic 1932–33]. M.: B. i. [in Russian].
- 20. Bryul', S. E.** (Ed.). (1934). Oficial'nyj ukazatel' zheleznodorozhnyh, parohodnyh i drugih passazhirskih soobshchenij. Zimnee dvizhenie 1934–35 g. [Official index of railway, steamship and other passenger traffic. Winter traffic 1934–35]. M.: B. i. [in Russian].
- 21. Buriak, Yu.** (2013). Diialnist zaliznyts Donbasu v umovakh polskoi kampanii 1939 r. [The activity of the Donbass railways in the conditions of the Polish campaign of 1939]. *Aktualni problemy vitchyznianoï ta vsesvitnoi istorii – Current issues of national and world history*, 16, 150–158 [in Ukrainian].
- 22. Vietrov, I. H.,** Lysenko, O. Ye., & Sheleiko, T. V. (2016). Donbas 1943–1950 rokiv: Vidnovlennia promyslovoi i transportnoi infrastruktury [Donbass 1943–1950: Restoration of industrial and transport infrastructure]. K.: Instytut istorii Ukrainy [in Ukrainian].
- 23. Holenko, V. M.** (Ed.). (2008). Reabilitovani istoriieiu: Luhanska oblast [Rehabilitated by history: Luhansk region]. (Vol. 3). Luhansk: B. v. [in Ukrainian].
- 24. Derzhavnyi** arkhiv Donetskoi oblasti (DADO) [State Archives of Donetsk Region (DADO)]. F. R-4225. Op. 4. Spr. 4. [in Russian].
- 25. Doneckie** zheleznye dorogi. Raspisanie dvizheniya poezdov s 15-go maya 1926 goda [Donetsk railways. Train timetables from 15 May 1926]. (1926). H.: B. i. [in Russian].
- 26. Doneckie** zheleznye dorogi. Raspisanie dvizheniya poezdov s 1-go iyunya 1924 goda [Donetsk railways. Train timetable from June 1, 1924]. (1924a). H.: B. i. [in Russian].
- 27. Doneckie** zheleznye dorogi. Raspisanie dvizheniya poezdov s 1-go noyabrya 1924 goda [Donetsk railways. Train timetable from November 1, 1924]. (1924b). H.: B. i. [in Russian].

28. Ekaterininskaya zheleznaya doroga. Raspisanie dvizheniya poezdov po kommercheskomu grafiku s 15-go maya 1930 goda [Catherine railway. Train timetables on a commercial schedule from 15 May 1930]. (1930). Dnepropetrovsk: B. i. [in Russian]. **29. Ekaterininskaya** zheleznaya doroga. Raspisanie dvizheniya passazhirskih poezdov po kommercheskomu grafiku s 1-go noyabrya 1916 g. [Catherine railway. The timetable for the movement of passenger trains on a commercial schedule from November 1, 1916]. (1916). Ekaterinoslav: B. i. [in Russian]. **30. Zaglyanite** na stanciyu Kondrashevka [Look at station Kondrashevka]. (1937, December 25). *Voroshilovhradskiy zaliznychnyk (Voroshilovhrad) – Voroshilovgrad railwayman (Voroshilovgrad)*, 176 (958), 4 [in Russian]. **31. Zaliznychni** stantsii ta richni prystani na terytorii Ukrainskoi S.R.R. na 1 bereznia 1927 [Railway stations and summer piers on the territory of Ukrainian S.R.R. on March 1, 1927]. (1927). Kh.: Uriadova drukarnia im. Frunze [in Ukrainian]. **32. Kadry** novogo poselka [Personnel of the new village]. (1938, December 5). *Magistral' (Voroshilovgrad) – Highway (Voroshilovgrad)*, 105 (206), 2 [in Russian]. **33. Klimenko, K. H., & Aldakimov, D. K.** (1992). Budem pomnit' donbasskie peregony. Ocherki [We will remember the Donbass routes]. Doneck: „Donbass” [in Russian]. **34. Kratkij** obzor razvitiya i deyatelnosti Ekaterininskoy zheleznoj dorogi za 25-letie 1884–1909 g. [A brief overview of the development and activities of the Catherine railway for the 25th anniversary of 1884–1909]. (1910). Ekaterinoslav: Tipo-Litografiya Ekaterininskoy zh.d. [in Russian]. **35. Krechetnikov, M.** (Ed.). (1940). Oficial'nyj ukazatel' zheleznodorozhnyh, parohodnyh i drugih passazhirskih soobshchenij na 1940 g. [The official index of railway, steamship and other passenger services for 1940]. M.: B. i. [in Russian]. **36. Na stroitel'stve** Valujki – Kondrashevskaya [On the construction of Valuyki – Kondrashevskaya]. (1936, December 1). *Gudok (Moskva) – Beep (Moscow)*, 275 (5016), 4 [in Russian]. **37. O vreditel'skom** proektirovanii st. Kondrashevskaya Moskva-Donbasskoj zh. d. [About wrecking design stat. Kondrashevskaya Moscow-Donbass Railway]. (August 11, 1937). *Magistral' (Voroshilovgrad) – Highway (Voroshilovgrad)*, 43, 2 [in Russian]. **38. Otdel'nye** glavy knigi „A tak zarozhdalas' nasha magistrals'”, 1969–1970 g.g. S pravkami K. Klimenko i V. Martynenko [Selected chapters of the book “And this is how our highway was born”, 1969–1970. Edited by K. Klimenko and V. Martynenko]. *DADO – State Archives of Donetsk Region*, F. R-6806. Op. 1. Spr. 20 [in Russian]. **39. Piletskiy, V. A.** (Ed.). (1938). Raspisanie poezdov zheleznodorozhnoj seti SSSR na zimu i vesnu 1938 g. [Train schedule of the USSR railway network for the winter and spring of 1938]. M.: Transzheldorizdat [in Russian]. **40. Piletskiy, V. A.** (Ed.). (1939). Raspisanie poezdov zheleznodorozhnoj seti SSSR s 23 maya 1939 goda [Train schedule of the USSR railway network from May 23, 1939]. M.: Transzheldorizdat [in Russian]. **41. Piletskiy, V. A.** (Ed.). (1945). Raspisanie poezdov zhel.-dor. seti SSSR na leto 1945 goda [Train timetable railway.

Soviet networks for the summer of 1945]. M.: Transzheldorizdat [in Russian].

42. Poddubnyj, S. (1936, March 31). Mashinist-krivonosovec [Machinist-krivonosovets]. *Stahanovec (Starobel'sk) – Stakhanovets (Starobelsk)*, 6, 1 [in Russian].

43. Podov, V. I., & Kurylo, V. S. (2009). Istoriiia Donbasu [History of Donbass]. Luhansk: Vyd-vo DZ „LNU imeni Tarasa Shevchenka” [in Ukrainian].

44. Polozhenie s proektami i rabotami na Kondrashevskoj [Situation with projects and works at Kondrashevskaya]. (1937, June 8). *Magistral' (Voroshilovgrad) – Highway (Voroshilovgrad)*, 19, 2 [in Russian].

45. Ponomarenko, Yu. (Ed.). (1968). Istoriiia mist i sil Ukrainskoi RSR. Luhanska oblast [History of cities and villages of the USSR. Luhansk region]. K.: Holovna red. URE AN URSS [in Ukrainian].

46. Priem linii Valujki – Kondrashevskaya [Reception of the line Valuyki – Kondrashevskaya]. (1938, December 27). *Magistral' (Voroshilovgrad) – Highway (Voroshilovgrad)*, 111 (215), 2 [in Russian].

47. Priklonskij, V. V. (Ed.). (1970). Stal'nye puti Donbassa [Steel ways of Donbass]. Doneck: „Donbass” [in Russian].

48. Rabota bol'nicy [Hospital work]. (1938, November 7). *Magistral' (Voroshilovgrad) – Highway (Voroshilovgrad)*, 98 (199), 2 [in Russian].

49. Raspisanie poezdov Zaporozhskoj zh. d. st. Lugansk [Train timetable for Zaporizhzhya railway st. Luhansk]. (1918, November 1). *Doneckaya zhizn' – Donetsk life*, 1952, 4 [in Russian].

50. Rodzevich, A. I. (Ed.). (1900). Sputnik passazhira po Yugo-Vostochnym zheleznyim dorogam [Passenger satellite on the South-Eastern Railways]. (Issue II). M.: Izdanie obshchestva Yugo-Vostochnykh zhelezn. dorog [in Russian].

51. Ruban, M. Yu. (2020). Do istorii reformuvannia zaliznychnoho transportu Ukrainy: rozvytok remontnoi bazy vahonnoho hospodarstva Donetskoj zaliznytsi (1925–1941) [A story of the reforms in the Ukraine's railway transport: building repair facilities of the Donetsk railway rolling-stock sector (1925–1941)]. *Nauka ta naukoznavstvo – Science and science of science*, 3 (109), 116-130. DOI: <https://doi.org/10.15407/sofs2020.03.116> [in Ukrainian].

52. Ruban, M. Yu. (2019). Rozvytok ta vyrobnycha diialnist Luhanskykh zaliznychnykh maisteren u skladi Donetskykh zaliznyts (1920–1930) [Development and industrial activity of the Luhansk railway workshops in the composition of „Donetsk railways” (1920–1930)]. *Doslidzhennia z istorii i filosofii nauky i tekhniky – Research in the history and philosophy of science and technology*, 28 (2), 77-84. DOI: <https://doi.org/10.15421/271918> [in Ukrainian].

53. Ruchko, A. (1971). Zheleznodorozhniki Donbassa v bor'be za vlast' Sovetov i uchastie ih v Velikoj Otechestvennoj vojne [Donbass railway workers in the struggle for the power of the Soviets and their participation in the Great Patriotic War]. Popasna: B. i. [in Russian].

54. Skhemy zheleznykh dorog i vodnykh putej soobshcheniya SSSR [Schemes of railways and waterways of the USSR]. (1943). B. m.: Voenizdat NKO [in Russian].

55. Fomenko, A. S. (1974). Zheleznodorozhnaya magistral' „Moskva – Donbass”: istoricheskij ocherk [Railway line „Moscow – Donbass”. Historical sketch]. Starobel'sk: B. i. [in Russian].

Рубан М. Ю., Белицький П. В. Становлення та розвиток залізничної інфраструктури Станиці Луганської (1898–1945)

У статті здійснено спробу дослідити історичні обставини становлення та розвитку залізничної інфраструктури Станиці Луганської (1898–1945 рр.) – селища, яке на тлі загострення військового протистояння на Донбасі стало ключовим логістичним центром у безпосередній близькості до лінії розмежування. На підставі комплексного аналізу джерел та наукової літератури доведено, що будівництво залізниць на Донбасі здійснило фундаментальний вплив на економічний розвиток та становлення транспортної інфраструктури Станиці Луганської. З'ясовано, що посадочна платформа Кіндрашівська, яка склала основу формування першої вузлової станції, була споруджена при будівництві гілки Луганськ – Миллерове всередині 1890-х рр. на території прилеглої до Станиці хутору Кондрашов. Проаналізовано історію заснування та довоєнного періоду розвитку ремонтно-експлуатаційних підприємств станції Кіндрашівська-Нова. У середині 1930-х рр. на тлі будівництва вугільної надмагістралі Москва – Донбас на території Станиці Луганської була закладена ключова інфраструктура залізничного селища та вузлових підприємств другої станції Кіндрашівська, яка використовується для забезпечення перевізного процесу до нашого часу. Вважаємо, що подальше дослідження запропонованої теми потребує з'ясування широкого кола питань щодо господарської діяльності, а також технологічного розвитку підприємств місцевих станцій на підставі матеріалів малодоступних нині фондів Державного архіву Луганської області та Луганської дирекції залізничних перевезень Донецької залізниці.

Ключові слова: Станиця Луганська, залізниця, Кіндрашівська, Донецька залізниця, локомотивне депо.

Рубан М. Ю., Белицкий П. В. Становление и развитие железнодорожной инфраструктуры Станицы Луганской (1898–1945)

В статье предпринята попытка исследовать исторические обстоятельства становления и развития железнодорожной инфраструктуры Станицы Луганской (1898–1945 гг.) – поселка, который на фоне обострения военного противостояния на Донбассе стал ключевым логистическим центром в непосредственной близости от линии разграничения. На основании комплексного анализа источников и научной литературы доказано, что строительство железных дорог в Донбассе осуществило фундаментальное влияние на экономическое развитие и становление транспортной инфраструктуры Станицы Луганской. Выяснено, что посадочная платформа Кондрашевская, которая составила основу формирования первой узловой станции, была сооружена при строительстве ветви Луганск – Миллерово в середине 1890-х гг. На территории прилегающего к Станице хутора Кондрашов. Проанализированы истории основания и довоенного периода развития

ремонтно-эксплуатационных предприятий станции Кондрашевская-Новая. В середине 1930-х гг. на фоне строительства угольной сверхмагистрали Москва – Донбасс на территории Станицы Луганской была заложена ключевая инфраструктура железнодорожного поселка и узловых предприятий второй станции Кондрашевская, которая используется для обеспечения перевозочного процесса до нашего времени. Считаем, что дальнейшее исследование предложенной темы требует выяснения широкого круга вопросов хозяйственной деятельности, а также технологического развития предприятий местных станций на основании материалов малодоступных сейчас фондов Государственного архива Луганской области и Луганской дирекции железнодорожных перевозок Донецкой железной дороги.

Ключевые слова: Станица Луганская, железные дороги, Кондрашевская, Донецкая железная дорога, локомотивное депо.

Ruban M. Yu., Belitsky P. V. Formation and development of railway infrastructure of Stanytsia Luhanska (1898–1945)

The article attempts to investigate the historical circumstances of the formation and development of railway infrastructure in Stanytsia Luhanska (1898–1945), a village that became a key logistics center in the immediate vicinity of the demarcation line amid the escalation of the military confrontation in Donbas. Based on a comprehensive analysis of sources and scientific literature, it is proved that the construction of railways in the Donbass had a fundamental impact on economic development and the formation of transport infrastructure in Stanytsia Luhanska. It was found that the Kindrashivska landing platform, which formed the basis for the formation of the first hub station, was built during the construction of the Luhansk-Millerovo branch in the mid-1890s on the territory of the Kondrashov hamlet adjacent to the village. The history of the foundation and pre-war period of development of repair and maintenance enterprises of Kindrashivska-Nova station is analyzed. In the mid-1930s, against the background of the construction of the Moscow-Donbass coal highway on the territory of Stanytsia Luhanska, the key infrastructure of the railway settlement and hub enterprises of the second Kindrashivska station was laid, which is used to ensure the transportation process to this day. We believe that further study of the proposed topic requires clarification of a wide range of issues related to economic activity and technological development of local stations on the basis of materials currently inaccessible to the State Archives of Luhansk region and Luhansk Directorate of Railways of Donetsk Railway.

Keywords: Stanytsia Luhanska, railways, Kindrashivska, Donetsk railway, locomotive depot.

Стаття надійшла до редакції 23.04.2021 р.

Прийнято до друку 20.05.2021 р.

Рецензент – д. і. н., проф. Набока О. В.