Павло БЕЛИЦЬКИЙ

ЗАЛІЗНИЦЯ ПОКРОВСЬК - ДОБРОПІЛЛЯ - ДУБОВЕ

КОРОТКИЙ ПУТІВНИК

Павло БЕЛИЦЬКИЙ

ЗАЛІЗНИЦЯ ПОКРОВСЬК – ДОБРОПІЛЛЯ – ДУБОВЕ

КОРОТКИЙ ПУТІВНИК

Краматорськ
«Каштан»
2020

УДК 908 (477.54/.62)
Б43

Рецензент: І. О. Єфремов, начальник пасажирського сектора ДН-5 Південної залізниці

Белицький П.В.
Б43 Залізниця Покровськ – Добропілля – Дубове : Короткий путівник. – Краматорськ: Каштан, 2020. – 100 с.

ISBN 978-966-427-408-8

Путівник залізничним напрямком Покровськ (колишній Красноармійськ) – Добропілля – Дубове складено у вигляді розповіді гіда екскурсійного потягу про передісторію, історію та сучасність вказаного залізничного ходу, вугільної промисловості північної частини так званого колишнього Гришинського вугленосного району. Саме тому за своїм змістом путівник містить, насамперед, інформацію про залізничні станції ходу, включаючи початковий пункт – станцію Покровськ, а також кінцевий – станцію Дубове, між якими «на перегонах» читач може знайти дані з історії та сучасності залізничного напрямку, а також багато інших даних, пов'язаних із його туристичною привабливістю.

Не претендуючи на фундаментальність видання, автор намагався викладати матеріал із залученням якомога більшої кількості архівних документів, періодики та маловідомих фактів. Хоча, тут є місце і загальновідомим фактам з історії Покровського, Добропільського й Олександрівського районів. Книга розрахована на широке коло читачів; буде корисною, насамперед, тим, хто вивчає історію залізниць і вуглевидобутку Донецького краю і Слобідської України, туристичний потенціал північно-західної частини Донеччини. Автор буде щиро вдячний читачеві за будь-які уточнення і конструктивні зауваження за формою і змістом путівника, які можна надсилати на електронну адресу pabel@ukr.net.

При підготовці рукопису книги використані матеріали з особистих архівів Бабешко О. (смт Олександрівка), Волкова М. (смт Близнюки), Долманова С. (м. Краматорськ), Дришлюка В. (м. Дніпро), Дукіна В. (м. Москва), Петренка О. (м. Добропілля), Подоляна В. (м. Добропілля), Симонова В. (м. Санкт-Петербург), Уланова А. (м. Москва), Цокура В. (м. Попасна), Юнаковського М. (м. Родинське).

© П.В.Белицький і автори матеріалів, 2020

Літературно-художнє видання

Белицький Павло Володимирович

ЗАЛІЗНИЦЯ ПОКРОВСЬК – ДОБРОПІЛЛЯ – ДУБОВЕ

Підписано до друку 14.01.2020. Формат 60х84/16.
Ум. друк. арк. 5,81. Тираж 50 прим. Зам. № 01-14.

Видавництво та друк ТОВ «Каштан»
84333, м. Краматорськ, вул. Карпинського, 23.
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру суб'єкта
видавничої справи ДК № 1220 від 05.02.2003 р.

ЗМІСТ

Вступ 4
Станція Покровськ (1881-1934 – Гришине, 1934-1938 – Постишеве, 1938-1965 – Красноармійське, 1965-2016 – Красноармійськ) 5
Станція Нова ТОВ «Вуглепромтранс» (закритий зупинний пункт 83 км) 22
Закритий роз'їзд 6 км 24
Залізничний напрям Покровськ – Дубове 24
Станція Родинська 26
Промзона міста Родинське 28
Промзона міста Білицьке 30
Закритий роз'їзд Сухецький 30
Закритий зупинний пункт 14 км 32
Залізниця Покровськ – Дубове: від першого клопотання до реалізації проекту 32
Станція Мерцалове 35
Зупинний пункт 24 км (Добропільський напрям) 38
Залізниця Гришине – Добропілля і К.М.Ваніфант'єв 38
Станція Добропілля 41
Шахтна гілка Добропілля – Легендарна 47
Парк ЦЗФ (шахта № 1-2, Економічна) 48
Парк Алмазна (шахта № 17-18, Лунна) 49
Парк Шахта № 3 (Гнилушанський, Білозерська) 50
Закритий роз'їзд № 6 50
Закрита станція Красноармійська 51
Зупинний пункт Облачний 53
Зупинний пункт 52 км 54
Зупинний пункт 49 км 57
Будівництво залізниці Дубове – Мерцалове 57
Закритий зупинний пункт 46 км 60
Пасажирський рух залізницею Дубове – Мерцалове 60
Вантажний рух залізницею Дубове – Мерцалове 62
Зупинний пункт 41 км 63
Ситуація із колією Мерцалове – Дубове 63
Станція Легендарна 64
Під'їзна колія від станції Легендарна 67
Парк Дружна 67
Парк Піонер 67
Закритий зупинний пункт 30 км 68
Зупинний пункт 26 км 68
Станція Золоті Пруди 69
Зупинний пункт 19 км 71
Гришине – Лозова чи Гришине – Краматорська? 71
Зупинний пункт 15 км 76
Зупинний пункт Вітерець 77
Транзит чи тупик? 79
Про поїзд-привид та дещо інше 82
Закритий зупинний пункт 4 км 84
Станція Дубове (Малинівка, роз'їзд № 14) 85
Висновки 90
Перелік посилань 91

ВСТУП

Шановні читачі!

У 2007-2009 роках Донецька залізниця згорнула будь-яке регулярне пасажирське сполучення на залізниці Красноармійськ (Покровськ) – Дубове. В 2016-2017 роках розпочалися більш-менш масштабні ремонтні роботи на ділянці колії Мерцалове – Легендарна, яких тут не було із самого першого дня існування залізниці. Але ділянка Дубове – Легендарна означеного ходу в 2018 році була закрита для руху потягів через стан колії. Із завершенням тут вищевказаних ремонтів, а також ремонту аварійного шляхопроводу через залізницю в Олександрівці, буде створено передумови для відновлення пасажирського руху на напрямі Покровськ – Добропілля – Дубове.

Отже, що являє собою хід Покровськ – Дубове, чим він може зацікавити пасажира, туриста і просто пересічного громадянина?

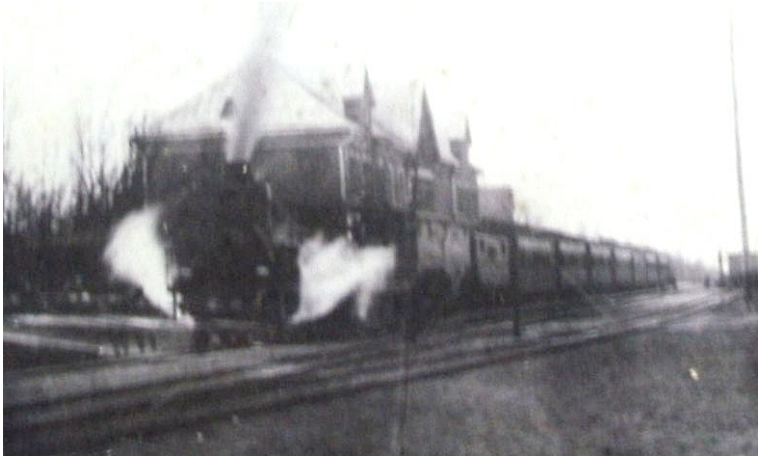
Перед Вами – не фундаментальна праця з історії та стратегії розвитку вказаного ходу, а лише погляд колишнього постійного пасажира приміських потягів Красноармійськ – Добропілля, Красноармійськ – Дубове на історію та перспективи розвитку напрямку. Вже дев'ятий рік поспіль автор намагається написати такий путівник і відповісти на просте (на перший погляд) запитання: яким чином стратегічний залізничний хід із таким вигідним географічним розташуванням опинився занедбаним, я як взагалі стала можливою дискусія про демонтаж верхньої будови колії на корінній ділянці ходу? Перед Вами – вже п'ята авторська редакція, яка відрізняється своєю компактністю.

Чому? Книга про будь-яку споруду викличе зацікавленість у пересічного читача лише тоді, коли він буде читати її рівно стільки, скільки триває ознайомлення із вказаною спорудою. Не більше! Якшо книга буде більш об'ємною, вона не залучить достатню кількість читачів, оскільки кожен читач зараз цінує особистий час. Такий читач просто кине читати путівник, не дочитавши його навіть до половини. Залізниця – це, насамперед, інженерно-технічна споруда. А скільки триває знайомство пересічного громадянина із залізницею? Правильно: рівно стільки, скільки цією залізницею прямує потяг.

Саме тому для даного путівника підібрано такий «дивний» зміст: розповідь про станцію – дані з історії – перспективи – знову станція – блочок – дані з історії… Все дуже просто: уявіть собі, що Ви сідаєте у вагон приміського (пасажирського, туристського) потяга по станції Покровськ і прямуєте ним до станції Дубове із заїздом у Добропілля. Що Ви бачете перед собою із самого початку? Вірно, станцію Покровськ. Закінчиться Ваша мандрівка по станції Дубове. Отже, розпочинається путівник розповіддю про Покровськ, завершується – про станцію Дубове. Прямуючи таким потягом, Ви на кожному роздільному пункті будете «слухати» розповідь про конкретний роздільний пункт, а на перегоні можна «змінити платівку» і послухати короткі відомості про передісторію, історію, перспективи розвитку ходу. І бажано, щоб усі ці розповіді були хоч якось пов'язані із місцевістю, якою «зараз прямує потяг». Саме цю мету автор і переслідував, коли складав даний «калейдоскоп».

То ж, поїхали? Ласкаво просимо «зайняти свої місця у вагонах»!

Станція ПОКРОВСЬК
(1881-1934 – ГРИШИНЕ, 1934-1938 – ПОСТИШЕВЕ, 1938-1965 – КРАСНОАРМІЙСЬКЕ, 1965-2016 – КРАСНОАРМІЙСЬК)



Пасажирський потяг на станції Гришине, 1902 рік
© *Музей історії депо станції Покровськ*

Початок. В 1881 році було остаточно розмічено землі селян села Гришине, частина котрих відійшла під будівництво головної лінії Катерининської залізниці, станції Гришине та інші інфраструктурні об'єкти залізничного транспорту. Сама станція Гришине й унаслідувала назву найближчого великого села із віковою історією, виникнення якого пов'язують із козаччиною.

Частину вказаних земель відвели під майбутнє локомотивне депо, будівництво якого розпочалося в 1881 році. Це було корінне депо, яке мало приписний парк паровозів та було належним чином обладнане для виконання технічного обслуговування та ремонту локомотивів. Одночасно, у 1881-1882 роках почали будувати інші об'єкти станції Гришине, в тому числі вокзальну будівлю загальною площею 200 квадратних сажнів (дані на 1917 рік). У 1883 році, коли на східній ділянці Катерининської залізниці розпочався тимчасовий товарний і пасажирський рух, вокзальна будівля станції Гришине була готова до експлуатації. Що стосується паровозного депо, жодне з депо Катерининської залізниці, в тому числі – станції Гришине, до моменту відкриття постійного руху на залізниці здати не встигли [1; 2, с. 155; 3].

Депо станції Гришине призначалося для технічного обслуговування паровозів, що виконували вантажну роботу на ділянці Чаплине – Авдіївка (170 верст); по вказаних вище пунктах були відкриті оборотні депо. В Гришинському депо з 80-х років позаминулого століття обслуговувалися паровози серії Ч (з 1912 року – $Ч^{н}$); наприкінці XIX – на початку XX століття прийшли паровози $О^{д}$, пізніше – $О^{В}$, Щ. У 1908 році при локомотивному депо були облаштовані вагоноремонтні майстерні, які здійснювали ремонт вантажних вагонів. Для поліпшення водопостачання паровозів, у 1896 році до станції підтягли 10-кілометрову водонапірну лінію, а у 1909 році було подано заявку на облаштування опріснювальної установки, на якій вода мала пом'якшуватися за допомогою вапна [3].

На вокзалі було обладнано зал очікування III класу, буфет, поштову (пізніше – поштово-телеграфну) контору. Згодом з'явилося й фотоательє. Садочки й клумби на привокзальній площі надавали Гришинському вокзалу естетичний вигляд. В перші роки експлуатації Катерининської залізниці пасажирообіг

останньої був невеликим – вистачало 1 пари поштових потягів на добу. Але згодом кількість пасажирських потягів поступово зросла, і станом на 1916-1917 роки на головному ході «Катерининки» їх було вже до 6 на добу. Із середини 1916 року пішли пасажирські потяги на Добропілля, з травня 1917 року – на Рутченкове. Це було однією із причин, чому вокзал станції Гришине декілька разів добудовувався. Станом на 1914 рік, по станції Гришине було продано 75,6 тис. пасажирських квитків, видано майже 4,3 тис. багажних квитанцій [2, с. 156; 3; 4, с. 34, 37; 5, с. 114-115 т. 145, 145а, с. 118 т. 149д].

Із самого початку Гришине замислювалася не лише як велика пасажирська станція та місце розташування основного депо, але й як велика вантажна станція із суттєвим вантажообігом і відповідним колійним розвитком. З перших років існування залізниці, по станції Гришине відвантажували вугілля. Останнє у 80-х роках XIX століття на станцію гужем вивозили з-під Новоекономічного (Новоекономічна копальня О.М.Жуковського, Гришинська копальня Південно-Руського Дніпровського металургійного товариства), Жовтої (Божедарівська копальня В.І.Бахірева) тощо. У 1899 році 1710 вагонів вугілля (по 600 пудів кожний) відвантажили по Гришино з Преображенського рудника В.Н.Файнштейна, який знаходився в районі Лисої гори, нині – територія селища міського типу Шевченко [6, с. 26-27; 7, с. 230; 8, с. 26-27].

Станом на 1902 рік, по станції Гришине відвантажили 324 тис. пудів пшениці, 9 тис. пудів жита, 394 тис. пудів муки, 475 тис. пудів ячменю, 6 тис. пудів вівса, 1,14 млн. пудів вугілля, 1 тис. пудів лісових будматеріалів тощо. Також станція прийняла 265 тис. пудів пшениці, 21 тис. пудів жита, 7 тис. пудів муки, 5 тис. пудів ячменю, 1 тис. пудів вівса, 6 тис. пудів солі, 29 тис. пудів нафтопродуктів (в основному, гас), 278 тис. пудів вугілля, 32 тис. пудів дров, 197 тис. пудів лісових будматеріалів тощо. Станція Гришине відвантажувала й вапнякове каміння, яке постачали на металургійні підприємства, а також використовували як будматеріал. У 1900-1901 господарчому році М.Ю.Карпас завантажив по Гришино 1867 вагонів флюсів, у 1902-1903 господарчому році – 1804 вагони, а у 1906-1907 господарчому році – всього 738 вагонів [9, с. 9; 10, с. 72-73; 11, с. 6-7; 12, с. 2-3].

Нерідкими наприкінці XIX – на початку XX століття були випадки пограбування потягів, і станція Гришине тут не є виключенням. Цьому сприяли безліч станцій у Донецькому басейні, низькі швидкості потягів при проходженні станцій та необхідність зупинок потягів на світлофорах. «*Поблизу станції Гришине Катерининської залізниці невідомими зловмисниками було вчинено замах на пограбування поштового поїзда. Для приведення свого задуму у дію, зловмисники розгвинтити рейки для аварії. Стягується припущення, що зловмисники не могли за кілька хвилин до поїзда розібрати рейки, тим більше, що незадовго до катастрофи стрілочник обходив колію і знайшов все в порядку. Утворена була комісія з адміністрації Катерининської залізниці для з'ясування причин. Було зроблене приблизне розбирання колії для з'ясування питання, скільки часу знадобиться зловмисникам для підготовки аварії. З'ясувалося, що для зняття болтів, розбирання рейок і іншого потрібно 10-12 хвилин. Таким чином, припущення, що зловмисниками було вчинено замах, - цілком підтверджується*» [13].

Відкриття великих кам'яновугільних рудників в зоні тяжіння до станції Гришине на початку XX століття призвело до поступового зростання вантажообігу станції. У 1909 році Гришине відправило 4,4 млн. пудів, а прийняла – 1,4 млн. пудів різних вантажів. Будівництво рейкових під'їзних колій, а після – нових протяжних залізниць загального користування в Гришинському вугленосному районі призвело до різкого збільшення вантажообігу станції Гришине. У 1913 році відправлення і прибуття вантажів по станції Гришине складало 7,8 млн. пудів (з них 5,2 млн. пудів – вугілля) і 1,8 млн. пудів, відповідно. Вже у 1914 році чисельність населення у торгівельному селищі станції Гришине складала 4,5 тис. осіб. Вантажообіг станції склав 16,7 млн. пудів, з них 8,3 млн. пудів – відправлення, 6,9 млн. пудів – прибуття, 1,5 млн. пудів – перевантаження. І врешті-решт, станом на 1917 рік станція Гришине відправляла більше 10 тис. вагонів вугілля щорічно, приймаючі лише для рудників 1,5 тис. вагонів різних вантажів. У самому селищі працювали пивоварний завод, 4 парових млини, банк, храм, бібліотека тощо. Чисельність населення у пристанційному селищі зросла до 6 тис. осіб, - з'явилися передумови для надання Гришиному статусу міста [1; 2, с. 156; 3; 14, с. 7; 15, с. 10; 16, с. 92; 17].

Увесь початок XX століття пройшов «під знаком» постійної необхідності добудування станційних колій по Гришино. Ця потреба озвучувалася на різному рівні, але більш наполегливими були в Раді З'їзду гірничопромисловців півдня Росії. Безпосередньо перед громадянською війною станція Гришине була повноцінним вузлом залізниць і ґрунтових проїжджих доріг (до революції будівництво шосе в Західному Донбасі не планували). Зі сходу до станції Гришине примикали залізниці загального користування. Колії залізниць Гришине – Добропілля і Гришине – Рутченкове примикали з боку депо і сортувальних колій, Караковська гілка, - до Ново-Економічного рудника Донецько-Грушевського акціонерного товариства, - з боку головних колій. На захід від Гришиного велося будівництво нижньої будови колії Домброво-Донецької залізниці. Колійний

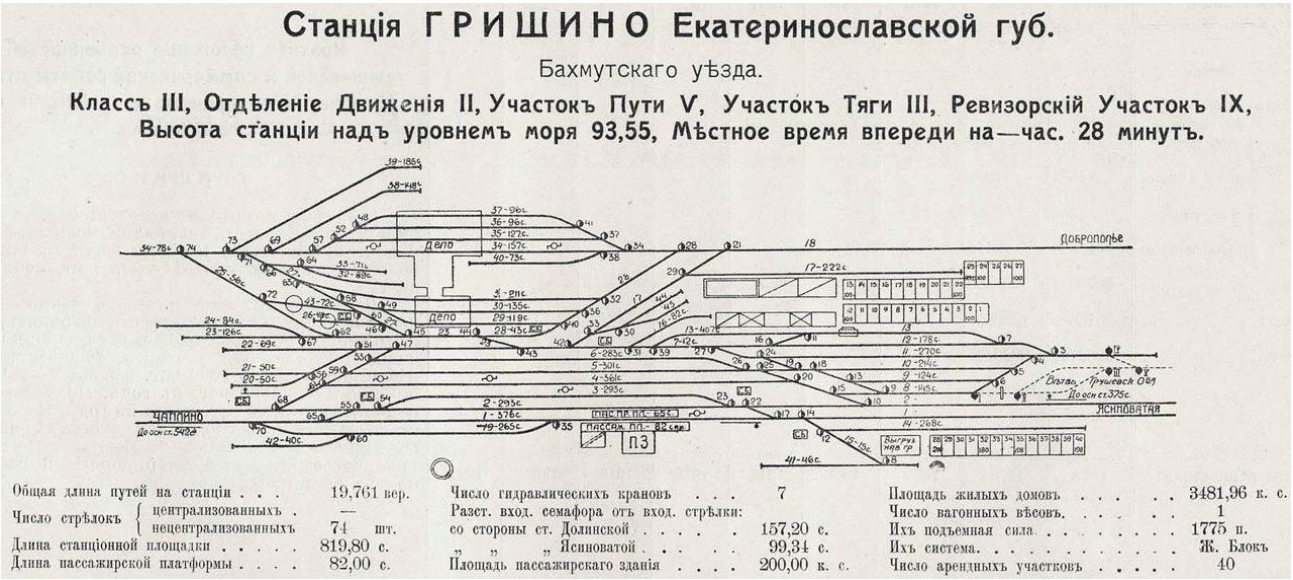


Схема колійного розвитку станції Гришине, 1916 рік

розвиток станції складався із більш ніж 40 станційних колій, з яких 2 – головні, більш ніж 20 – тупикові. Серед станційних споруд слід відмітити вокзал і будівлю депо, водонапірну будівля, а також 2 пасажирські платформи (перон – 82 сажні, проміжна – 65 сажнів), 4 відкриті (з них 1 – для навалочних вантажів) на 12 вагонів, 2 криті товарні платформи на 19 вагонів, 3 пакгаузи на 120 вагонів і 1 пакгауз вантажів великої швидкості, 2 поворотних кола, вагонні ваги й орендні ділянки для складів вантажів і приватного рухомого складу на 143 вагони. Штат станційних працівників включав у себе 1 начальника станції, 3 помічників начальника, 9 конторників й переписувачів, 9 сигналістів, 12 сторожів, 7 складачів, 7 зчіплювачів, 7 провідників, 39 стрілочників, 2 касирів, 1 помічника касира, 6 вагарів, 2 пломбувальників [3, с. 155-156].

У розкладі руху пасажирських потягів на зиму 1916-1917 років було закладено наступні потяги із можливістю проїзду в них пасажирів:

- поштові № 3/4 Долинська – Харцизьк із вагонами I (1), II (1) і III (4) класу, поштовим, багажним вагонами, а також вагоном для кореспонденції та касою [18, с. 2-10];
- швидкі № 5Е/6Е Київ – Ростов із вагонами I (1), II (1) і III (1) класу, безпересадочних вагону-міксту I/II класу і вагону III класу у сполученні Київ – Кисловодськ, багажного вагону [18, с. 62-70];
- пасажирські № 11/12 Долинська – Харцизьк із вагонами I (1), II (1) і III (3) класу, багажного вагону [18, с. 126-134];
- пасажирські № 13/14 Катеринослав – Харцизьк із вагонами I (1) і III (4) класу, безпересадочних вагонів II (1) і III (1) класу сполученням Катеринослав – Ростов, вагонів-мікстів I/II класу сплученням Катеринослав – Маріуполь (1), Катеринослав – Луганськ (1), багажного вагону, вагону-каси [18, с. 145-149];
- пасажирські № 13-bis/14-bis Київ – Ростов із вагонами I (1), II (1) і III (5) класу, багажним вагоном [18, с. 158-166];
- товаро-пасажирські (пасажирські) №№ 101/102 і 103/104 Гришине – Добропілля із вагонами II (1), III (1) і IV (1) класу [18, с. 173-175].

Крім того, у комерційний графік на 1916-1917 рік було закладене курсування однієї пари прискорених товарних потягів (№ 31/32) для перевезення вантажів із великою і пасажирською швидкістю, які мали у своєму складі пасажирські вагони IV класу. У травні 1917 року було призначене курсування пасажирських потягів № 21/22 із вагонами II, III і IV класу сполученням Гришине – Роя – Рутченкове [5, с. 118 т. 149д; 18, с. III.1-III.9].

Восени 1917 року розпочалися масові скасування пасажирських потягів на Катерининській залізниці, що було зумовлено погіршенням соціально-політичної ситуації в країні. Першими залишилися без пасажирського сполучення периферійні напрями (Добропілля, Рутченкове). Для потрапляння від станції Гришине до населених пунктів сучасних Добропільського, Покровського і Мар'їнського районів, а також Селидівської міськради пасажир повинен був викликати по земському телефону підводу. На магістральному напрямі обсяги пасажирського руху були зведені до мінімому. Але він все ж таки існував, - за виключенням періодів активної фази збройного конфлікту в районі Гришиного. Так, станом на травень 1918 року (початок періоду німецької військової

присутності у Донецькому краї), пасажирські потяги від станції Гришине у західному напрямі доходили до станції Чаплине. Між станціями Чаплине та Синельникове, внаслідок руйнування мостів, були налагоджені перевезення гужовим транспортом. Від Синельникового можна було їхати потягами на Харків, Катеринослав тощо [19; 20, арк. 7; 21, арк. 149].

Відновлення. Одразу ж після завершення збройного протистояння 1917-1920 років розпочалося відновлення залізничної інфраструктури залізничного вузлу по станції Гришине. У 1920-му запрацювало залізничне училище. Ліквідувалися аварійні ділянки на станційних та під'їзних коліях. За 1923 рік по станції Гришине було здійснене лише 8 сходів вагонів, що склало 0,35 сходів на кожні 10 тисяч вагонів [22; 23, с. 17].

Втім, відбудова паровозного депо, - одного із найголовніших підприємств залізниці в даному регіоні, - йшла доволі повільно. Причина наднизьких темпів відновлення даного сегменту залізничної інфраструктури криється не лише в обмежених можливостях Катерининської залізниці в першій половині 20-х років. Стрімке падіння обсягів вантажної та пасажирської роботи після збройного протистояння, зменшення кількості одиниць рухомого складу в роботі відгукнулося в першу чергу на роботі депо залізниць Донецького краю й Придніпров'я. На порядку денному поставало два питання: а) що залишалося возити після 1920 року? і б) чим залишалося возити вантажі?

У листопаді 1923 року у депо станції Гришине відремонтували 3 паровози; середній простій локомотивів у ремонті склав 43 години. Робота паровозів депо оцінювалася в 59,8 тис. паровозо-верст (при плані у 47,2 паровозо-версти), середній пробіг – 102 версти на добу (план – 120 верст на добу), витрачено в середньому 182,1 пудів пального на 100 паровозів (план – 182 пуди). Було зіпсовано 2 паровози і здійснено 88 аварійних відчеплень з причини загоряння колісних пар вагонів. Числилися 130 паровозних бригад [24, с. 17-21].

У грудні 1923 року в депо станції Гришине не відремонтували жоден із паровозів, внаслідок заметів та чисельних свят (план – 2 паровози). В січні 1924 року в депо станції Гришине відремонтували 2 паровози (при плані – 3 паровози). Ремонт вагонів на зиму 1923-1924 років не було заплановано. Кількість годин, витрачених в середньому на маневрову роботу для потреб депо станції Гришине – 394 годин на місяць за перше півріччя 1924 року; середня кількість робочих паровозів – 21,6 [25, с. 27-28; 26, с. 19-20; 27, с. 5-7].

Вважається, що до 1925 року депо станції Гришине було відбудовано, і мало приписний парк 37 паровозів серії $О^{д}$, $О^{В}$, Щ тощо. Втім, саме у 1925 році серед керівництва Катерининської залізниці мала місце дискусія щодо доцільності поступового розформування корінного депо станції Гришине, а також переведення штату і матеріальної бази на станцію Ясинувата. З точки зору логістики, найбільш вигідним розташування корінного депо для обслуговування ділянок Гришине – Рутченкове, Гришине – Добропілля, Авдіївка – Чаплине у середині 20-х років минулого століття було саме по Гришиному. Отже, причини можливого застосування «непопулярних заходів» не обмежуються лише станом матеріальної бази і невиконанням плану ремонту рухомого складу в депо станції Гришине [28; 29, с. 53-59].

Щодо зруйнованої в роки збройного протистояння інфраструктури на залізничних перегонах, її відновлення проходило поетапно. На першому етапі було відновлено залізничне полотно таким чином, щоби в принципі забезпечити рух потягів. Швидкості були наднизькими. В 1924 році було скасовано низку розпоряджень і приказів на обмеження швидкості потягів на ділянках Катерининської залізниці, виданих в 1922-1923 роках. Були встановлені нові обмеження максимальної швидкості. На магістральній ділянці Чаплине – Ясинувата максимальна допустима швидкість рухомого складу становила… 45 верст на годину. Станції потяги прослідували на пониженій швидкості [30, с. 24].

Станом на зиму 1922-1923 років, по станції Гришине робили зупинку 3 пари потягів із пасажирськими вагонами, але виїхати із Гришиного можна було не кожен день. Курсували потяги у наступному сполученні [31, т. 545]:

- поштові № 3к/4к Київ – Ростов із жорсткими плацкартними вагонами (із Гришиного на Ростов – понеділок, четвер, на Київ – п'ятниця, субота);
- змішані (тобто, товаро-пасажирські) № 21/22 Катеринослав – Ростов із жорсткими плацкартними вагонами (на Ростов – по понеділках, на Київ – по п'ятницях);
- змішані № 81/82 Чаплине – Ростов із «пристосованими товарними вагонами» (тобто, «теплушками», «столипінськими вагонами»; (на Ростов – середа, неділя, на Чаплине – вівторок, неділя).

У 1924 році зі складу потягів на магістральному ході було вилучено «пристосовані товарні вагони». Поштові потяги № 3/4 Київ – Ростов було переведено у щоденне курсування; склад – 1 м'який, 7 жорстких вагонів, 1 поштовий, 1 багажний вагони основного складу, плюс 1 жорсткі безпересадочні вагони Київ – Мінеральні Води (тричі на тиждень), Катеринослав – Мінеральні Води (чотири рази на тиждень), Одеса – Ростов (двічи на тиждень), Севастополь – Мінеральні Води (тричі на тиждень). Потяги № 21/22 було переведено до категорії пасажирсько-товарних, їм встановлене основне сполучення Знам'янка – Ростов (тричі на тиждень), додаткові – Знам'янка – Іловайське (тричі на тиждень) і Катеринослав – Ростов (один раз на тиждень); склад – 10 жорстких і 1 багажний вагон. Вперше після збройного конфлікту призначалося курсування пасажирсько-товарних потягів № 31/32 Гришине – Юзове (Донецьк) у складі 1 багажного і 5 жорстких або пристосованих товарних вагонів - тричі на тиждень [32, с. 20-29, 47-54, 63-71, 82-84].

Окремої розмови заслуговує технічний стан і виробничі можливості залізничних колій у загальному напрямі Рутченкове – Гришине – Добропілля, адже саме від них залежало остаточне рішення керівництва Катерининської залізниці щодо подальшої долі корінного депо станції Гришине. Мова йде про залізничну лінію загального користування Рутченкове – Цукуриха – Чунишине – Гришине (78 верст), гілку загального користування Гришине – Добропілля (28 верст), а також шахтні під'їзні гілки Цукуриха – Курахівка – Коханівка (14 верст) та Чунишине – Бельгійський – Сазонове (8 верст). Вказані ділянки залізниці були збудовані протягом 1914-1918 років, і завдяки їх появі виник залізничний вузол по станції Гришине. Наказом № 167 від 7.03.1924 року начальника 5-ї дільниці служби колії Катерининської залізниці Александровича З.А. було призначено

завідувачем під'їзними коліями до рудників (за сумісництвом): Ново-Економічного при станції Гришине, Гродівського при роз'їзді Гродівка, Шевченківського при роз'їзді Бельгійський. Інженера Подпрятова К.М. було звільнено із вищевказаної посади [2; 33, с. 14].

Слід зазначити, що однією із запорук нормальної роботи паровозів була своєчасна їх заправка якісною водою. На станції Гришине із корінним водопостачанням і жорсткою водою були встановлені водоочищувачі системи «Струя» («струмінь»). За 1923-1924 господарчий рік, не дивлячись на чисельні накази і розпорядження керівництва Катерининської залізниці, не було покращено технічний стан очищувачів води. На порядку денному стояли питання про прийняття термінових заходів із розчищення стічної канави на північному боці депо станції Гришине, а також встановлення якості води [34, с. 2; 35, с. 36; 36, с. 29].

Станція Гришине була радіоприймальною, тут функціонував телеграф. Але вистачало своїх проблем і в даному секторі. З метою ущільнення роботи і скорочення експлуатаційних витрат дозволити передачу і прийом телеграфної кореспонденції по станції Гришине з 15:00 до 9:00. Останні 6 годин дроти №№ 401, 606 (забезпечували телеграфний зв'язок Катеринослава, Чаплиного, Гришиного, Авдіївки, Іловайського) мали знаходитися у цілковитій справності під спостереженням [37, с. 18-19; 38, с. 16].

На станції знаходився й паливний склад, що забезпечував власні потреби у паливі, постачав його на станції Удачна, Межова, Демурине, Просяна, Добропілля, а також забезпечував власні потреби у гасі. Станції залізниці Рутченкове – Гришине забезпечувалися паливом зі складу в Юзовому (Донецьк). Паливний склад в Авдіївці забезпечував паливом станції Гродівка, Желанна, Очеретине і постачав гас на станції ділянок Авдіївка – Чаплине (викл.) і Рутченкове – Добропілля (окрім Гришиного). Для забезпечення потреб складу станції Гришине, а також самої станції, працювали поїзні роздатчики: з Катеринослава – виїздив двічі на місяць, із Нижньодніпровська – раз на місяць [39, с. 11-12; 40, с. 8].

«*Як найбільш відсталий, у відношенні планомірності роботи та своєчасності виконання її, відмічаю склад при ст. Гришине, де звітність по матеріалах і паливу за травень місяць своєчасно не складено і фактування не проведене. Вимоги на відпуск матеріалів, всупереч існуючому положенню, за 7 днів не проведені по ярликах і не здані комірником в контору складу.*

На більшості складів спостерігається затримка у фактуванні матеріалів у період складання звітності, тобто в перші числа кожного місяця, що пояснюється недостатністю конторських працівників, внаслідок використання ними чергових відпусток без заступництва, однак затримка ця зживається до останніх чисел місяця, чого неможна сказати про склади у Гришиному…

МС'у Гришине Костирі Т., комірнику того ж складу Ковалю З. і рахівнику Бурикіну М. за допущення грубого порушення встановлених правил своєчасного складання звітності, оголошую: першому – сувору догану з попередженням про зміщення, і останнім двом – догану» [41, с. 11].

Станції ділянок Чаплине – Очеретине і Красногорівка – Добропілля (включно) були обладнані вагонними вагами різних систем і належали до 5-ї вагової дільниці. Ваговий майстер був у Гришиному [42, с. 28].

Велике складське господарство треба було комусь охороняти. Внаслідок відсутності потреби, у 1924 році ліквідувалася дільниця охорони на станції Гришине, працівники передавалися в розпорядження Арохру. Створювалися озброєні охоронні команди, які комплектувалися за рахунок резерву охорони, частково – за рахунок штату розформованих дільниць охорони [43, с. 18-19].

На станції Гришине також функціонувала теплова електростанція зі встановленою потужністю 17,3 кВт, до якої під'єднувалися споживачі освітлювальні мережі із сумарною потужністю 14,8 кВт. Вартість виробленої енергії становила 29 коп. за 1 кВт·год. У лютому 1924 року встановлена потужність генеруючих пристроїв електростанції була збільшена до 38 кВт, потужність освітлювального навантаження – до 24,9 кВт. Вартість виробленої енергії становила вже 18 золотих коп. за 1 кВт·год. Простоїв електростанції у січні-лютому 1924 року не спостерігалося. В майбутньому передбачалося відкрити в районі станції Гришине (точніше, на Новоекономічному руднику) районну теплову електростанцію потужністю 40 тис. кВт. Але цим планам не судилося бути реалізованими [44, с. 23; 45, с. 21; 46, с. 33; 47, с. 435].

В рамках реалізації плану ГОЕЛРО і будівництва ДніпроГЕСу, з 1924 року передбачалося будівництво залізничної «надмагістралі» (тобто, магістралі із вантажообігом, що вимірювався мільярдами пудів на рік) Демурине – Марганець та електрифікація залізниці Гришине – Олександрівськ (Запоріжжя) – Кривий Ріг. Передбачався поступовий перехід на режим «надмагістралі» (зменшення ухилів колії, збільшення радіусів закруглень тощо) всього напряму Кривий Ріг – Гришине. Втім, плани комісії з електрифікації, з економічним обґрунтуванням останньої, не викликали відповідного ентузіазму в Наркоматі шляхів сполучення. Було зроблено ставку на будівництво у найближчій перспективі залізничного ходу Гришине – Канів – Польський кордон на ділянці від Гришиного до Павлограда. Електрифікація магістрального ходу Ясинувата – Чаплине – Дніпропетровськ розпочалася набагато пізніше [18; 47, с. 435; 48, с. 34; 49, с. 37].

У 1922-1924 роках при станції Гришине числилися наступні підприємства: толевий і 2 миловарних заводи, завод газованих вод, цегляно-черепичний, чавуноливарний, рудоремонтний заводи, пивоварний завод (тимчасово не функціонував), 4 млини, 2 пекарні, 3 олійниці, 14 майстерень (з них: 2 шевських, 1 столярна, 4 жерстяних, 1 ливарна), 9 кузень і типографія. В сусідньому селі Гришине були 10 вітряків, 1 газогенераторний і 1 паровий млини, 1 кінна просорушка. У селищі Гришине функціонували також пошта, телефонна станція, лікарня амбулаторія, аптека. В рамках оголошених напрямків раціоналізації функціонування станції Гришине у 1924 році було вирішено встановити на станції 3 сміттєвих баки і дослідити потребу в асенізаційному обозі (існуючого штату двірників – 3 особи – мало вистачити). В тому ж році на станції було відкрито ощадну касу. «*Правління дороги посилює роботу із пропаганди ідей трудових ощадних кас серед транспортників*», - говорилося у «Віснику Катерининської залізниці» [19; 34, с. 33; 50; 51, арк. 129; 52, с. 39].

В 1926 році, за даними краєзнавців Красноармійська-Покровська, у селищі Гришине вже проживали 11,4 тис. осіб у 1595 будинках, числилися 2 бібліоте-

ки, лікнеп, 3 будинки культури, 2 народних театру з драмгуртками, і навіть – кінотеатр. Станція Гришине виходила із коматозного стану синхронно зі своїм пристанційним селищем [22].

Ще до революційних подій 1917 року більшість вугілля по Гришиному відвантажували капітальні підприємства (насамперед, Ново-Економічний рудник акціонерного товариства «Грушівський антрацит»), поступово зміщуючи з провідних позицій кустарів. Але навіть в перші роки радянської влади характер розробки родовищ на багатьох підприємствах із вуглевидобутку залишався кустарним. Так, згідно із даними 1923-1924 років, при станції Гришине числилися кустарні копальні: Андрєєва, Бахірева (діяла), Гелюкіна, Гукова (діяла 1 шахта з 2), Даценко (діяла), Єфимова (діяла), Зубкова, Карпова, Колодова, Кочегарова, Михайкіна, Мигунова, Надєєва, Наумова (діяла 1 шахта з 4), Науменко, Нікіфорова (діяла), Паринцева (діяла 1 шахта з 2), Протопенка, Рижкова, Сентківського, Сєньковського, Суботіна (діяла 1 шахта з 2), Фоміна, Хорькової, Шиманського. Більшість із них були на колишніх землях селян Новоекономічного. Навіть в 1929 році в даному районі діяли вуглевидобувні артілі «Кустпромсоюзу»: «Вуглекоп» (село Разіне), «Трудівник», ім. Разіна, ім. Петровського, ім. Леніна, «Україна» (Новоекономічне) [53, с. 17-20; 54, стб. 267-268].

В середині 20-х років станція Гришине вийшла на довоєнні показники вантажної роботи. Вже в 1924-25 господарчому році на станції було відвантажено 177 тис. т вугілля марки Г, яке видобувалося, переважно, на території північної частини сучасного міста Мирноград (колишній Димитров). Це більш ніж удвічі перевищує показники відвантаження вугілля по станції в 1913 році. В 1925-26 господарчому році обсяги відвантаження вугілля по станції Гришине склали майже 222 тис. т, прибуття вугілля – 6,7 тис. т, антрациту – 3,9 тис. т, коксу – 123 т. В 1934 році станція Гришине навантажила майже 600 тис. т, а прийняла – 157 тис. т різноманітних вантажів. Збільшення вантажообігу автоматично призвело до збільшення вагонообігу, і це було однією із причин відкриття в 1935 році на базі локомотивного – вагонного депо по станції… Постишеве (найменування станції в 1934-1938 роках). В 1936 році в локомотивне депо станції прийшли легендарні паровози ФД, а саме депо було переобладнане для їх технічного обслуговування і ремонту. В 1940 році на станції… Красноармійське відкривається колійна машинна станція [4; 16, с. 92, 143; 55; 56].

Друга Світова війна. Окупація. Один із найбільш складних для міста Покровськ (Красноармійське) періодів історії – Друга Світова війна. Місто знаходилося під окупацією військ Німеччини та її союзників із жовтня 1941 по вересень 1943 року. Протягом жовтня 1941 – січня 1942 років, травня – липня 1942 року, а також березня – вересня 1943 року лінія фронту проходила по річці Сіверський Донець, тобто менш ніж у 100 км від міста. Красноармійське було важливим пунктом в глибокому тилу німецьких військ. Тут знаходилася велика залізнична станція на напрямі Ясинувата – Дніпропетровськ (Дніпро), яка разом із автошляхами в напрямах Сталіне – Дніпропетровськ і Великий Янісоль – Барвінкове, аеродромом, а також лініями зв’язку (в тому числі – із кабелем зв’язку Сталіне – Ясинувата – Київ – Львів – Берлін, який проклали на початку 1943 року) утворювала надважливий вузол комунікацій [57-60].

Старожили, а також історики, коли надають характеристику роботі залізниці під час окупації України і Донбасу, часто вживають фразу, що «тоді залізниця працювала як годинник». Звісно, за виключенням періодів активної фази боїв за місто і підступи до нього. Інакше на важливому залізничному вузлі й бути не могло. Одна деталь: станцію нова влада перейменувала в Постишеве, хоча і назва Красноармійське також використовувалася. Окрім військових перевезень, великої уваги «нові хазяї» приділяли вантажним перевезенням [61].

За даними дослідника історії Північно-Донецької та Південно-Донецької залізниць у передвоєнний, воєнний та післявоєнний періоди Ю.Ю.Буряка, по станції Красноармійське знаходився диспетчер-німець, до обов'язків якого входило: контроль за просуванням потягів; призначення номеру потягу, що відправлявся від станції; фіксація руху потягів. Залізничний вузол станції Красноармійське в 1941-1943 роках обслуговувався власним локомотивним депо, приписний парк паровозів якого (в різний час) складав 65-75 одиниць. Локомотиви депо Красноармійське обслуговували ділянки колії до Ясинуватої, Рутченкового, Добропілля, Чаплиного. На базі депо Красноармійське здійснювався технічний огляд вагонів. По станції також існував автоконтрольний пункт. Ділянка колії Ясинувата – Красноармійське також обслуговувалася паровозами депо Ясинувата-Захід. Комендатура, яка керувала перевезеннями на Красноармійському вузлі, знаходилася в Ясинуватій [62].

В першу чергу після боїв у районі Красноармійського німці відновлювали навіть не магістралі, а вуглевозні залізничні гілки. Наприклад, після зимової кампанії радянських військ у 1941-1942 роках, коли радянський 5-й кавалерійський корпус вийшов на підступи до Красноармійського, німці у липні 1942 року відремонтували залізницю на Добропілля, яка мала велике промислове значення. Старожили згадують, що на ремонтних роботах працювали місцеві залізничники під наглядом румун. Невдовзі через Красноармійське пішли вантажні склади із цистернами, на яких крейдою було виведено «Кавказ»… Після боїв у Красноармійському у лютому 1943 року (невдала операція радянських військ «Стрибок») в першу чергу була відновлена залізнична гілка на Новоекономічний рудник, де видобували вугілля в напівкустарний спосіб. Основними районами боїв у секторі Красноармійського під час вищезгаданих подій були: залізничний вокзал, «млин Роговського», динзавод, станція Чунишине тощо, - тобто, все, що так чи інакше пов'язане із залізницею, або знаходиться в безпосередній близькості до неї [59; 61; 63-68].

На протязі всього періоду окупації, за виключенням часу активної фази боїв за Красноармійське, курсували пасажирські потяги. Їх графік оперативно змінювався, в залежності від виробничих можливостей залізниці та ситуації на фронті. Так, станом на серпень 1942 року, по станції «Постишеве» в ходу були швидкий потяг Ясинувата – Пшемисль (і далі – на Берлін), поштові потяги Ясинувата – Бердичів (із критими вагонами, - на кінцевій станції знаходився сортувально-пересильний пункт), пасажирські потяги Дніпропетровськ – Успенська (маршрут якого згодом було подовжено до Ростова), а також потяги місцевого сполучення Постишеве – Чаплине, Постишеве – Ясинувата і Постшеве – Добропілля. Скоріш за все, ходили також пасажирські потяги з Красноармій-

ського в напрямі Рутченкового. Військові та службовці мали право проїзду в пасажирських поягах за спеціальними перепустками, які безплатно видавалися по станціях в день відправлення потягу. Цивільне населення також мало отримувати перепустки для проїзду в пасажирських потягах, але без особливих заслуг перед Рейхом таку перепустку було проблематично отримати [60; 61, s. 15-16 t. 1, s. 18 t. 1m; 62].

Єдиний напрям, який протягом окупації не діяв, - це гілка Красноармійське – Павлоград. Під час відступу восени 1941 року радянські війська вивели із ладу цю гілку. Німецьке командування вирішило гілку не відновлювати, - імовірно із озиранням на те, що поруч із нею проходило шосе Дніпропетровськ – Сталіне. Єдине, що тоді зробили – у другому кварталі 1942 року вцілілі рейки з Павлоградської гілки переклали на вузькоколійки, що йшли від кар'єрів будматеріалів до шосе (кажуть, що німці почали облаштовувати тут справжню дорогу із твердим покриттям). Одна із таких вузькоколійок була, наприклад, в Сергіївці [62].

Через Красноармійське йшло постачання німецьких військ на Східному фронті, - двохколійна магістраль Дніпропетровськ – Чаплине – Ясинувата була основною артерією постачання. Магістраль Лозова – Слов'янськ – Ясинувата в районі Слов'янська проходила в безпосередній близькості від лінії фронту, то ж була вразливою для радянської авіації та артилерії. А магістраль Запоріжжя – Пологи – Волноваха – Ясинувата (із гілкою Чаплине – Пологи) мала обмежену пропускну здатність, оскільки була одноколійною, та й ще із переправою вантажів через Дніпро річковим транспортом (залізничний міст було підірвано в 1941 році радянськими військами під час відступу) [58; 69].

В Красноармійському знаходилися нафтобаза, що постачала паливо й паливно-мастильні матеріали угрупованню німецьких військ в Донбасі, - на навколишніх станціях не було пристроїв для зливу і перекачування палива. Крім того, по станції знаходилася велика кількість складів із продовольством, зброєю, обмундируванням, пальним тощо. Колії станції Красноармійське були постійно заповнені ешелонами із військами, військовою технікою та іншим обладнанням військового призначення, вантажними потягами із вугіллям тощо. Отже недивно, що вузол по Красноармійському був постійною мішенню для авіації та наземних військ Червоної армії [58; 59; 63].

Відомі п'ять наступальних операцій радянських військ, проміжною або кінцевою метою яких було оволодіння вузлом комунікацій по станції Красноармійське. Із них дві були результативними, в результаті яких радянським військам вдалося оволодіти Красноармійським (з них один раз вдалося тимчасово перервати постачання німецьких військ, один раз – остаточно звільнити місто). Одну операцію можна вважати відносно результативною, коли рухома група Червоної армії вела бої північніше і на північний захід від Красноармійського, поставивши під загрозу постачання німецьких військ у Донбасі. Дві операції проводилися в першій половині 1942 року, три – на протязі 1943 року [57; 58; 63; 69; 70; 71].

Після подій 1941-1943 років на Красноармійському залізничному вузлі були виведені з ладу паровозне і вагонне депо, знято 300 км залізничних колій,

зруйновані всі майстерні і електрогосподарство залізничної дільниці. У тижневий термін після звільнення Красноармійського була відновлена перша черга ходу Ясинувата – Чаплине. Для забезпечення перевезень по лінії була виділена з резерву Міністерства шляхів сполучення колона паровозів № 36. Частина локомотивів згаданої колони згодом залишилася в депо станції Красноармійськ. Невдовзі пішли поїзди на Добропілля і Курахівку. На відновленні залізничного вузлу Красноармійське щоденно працювали до 500 чоловік, часто – понаднормово. В зиму 1943-1944 року села Красноармійського району були джерелом додаткової живої сили по боротьбі зі сніговими заметами на залізницях, автошляхах та місцевому аеродромі. Так, на розчищення залізниць Красноармійської дистанції колії район виділяв по 20-30 чоловік і 2-3 підводи з кожного колгоспу, а під'їзних шляхів тресту «Красноармійськвугілля» - по 40-120 чоловік і 2-4 підводи з кожної сільради [22; 72; 73; 74; 75; 76; 77].

Станції Добропілля, Курахівка і трест «Красноармійськвугілля» згадані недаремно: вугілля, із відвантаженням і видобутком якого були пов'язані станції та трест, було вкрай необхідним для залізниць, які продовжували працювати за військовим графіком. Було розконсервовано і заново відкрито багато дрібних шахт в районах робітничих селищ Новоекономічне і Новий Донбас (сучасний Мирноград), Чунишиного, Курахівки, Іллінки тощо. За рахунок дрібних шахт Новоекономічного, навантаження вугілля по Красноармійському в середині серпня 1945 року трималося на рівні 88-90 % від плану [78; 79; 80].

Остаточне оформлення вузлу. В 1960-1962 роках Донецька залізниця, «виконуючі надані зобов'язання перед вугільниками» приймала на свій баланс під'їзні колії тресту «Красноармійськвугілля», який потребував реорганізації. Технологія прийому промислових залізниць була розроблена в Центральному науково-дослідному інституті Міністерства шляхів сполучення. В основі нової технології лежали: по-перше, ліквідація непродуктивних операцій; по-друге, диспетчерське керування розформуванням і формуванням поїздів; по-третє, перерозподіл обробки вагонів між парками станцій, під'їзними шляхами, вантажними пунктами. В результаті прийому колій промислового транспорту, були вивільнені 1 маневровий і 1 вивізний паровози, а також 70 осіб штату. Трест передав залізниці 45 вантажних вагонів, 19 з яких були тут же списані через граничний знос. Локомотивне депо тресту, за непотрібністю, закрилося. Відпала необхідність у будівництві обмінної станції Красноармійське-II вартістю в 200 тис. крб. Довжина межі станції Красноармійське збільшилася на 10 км [81; 82; 83; 84].

Станції Родинська, Добропілля і Красноармійське були об'єднані в єдиний кущ під оперативним управлінням вузлового диспетчера. За рахунок узгодження роботи шахт із операціями подачі й навантаження вагонів, а також ліквідації непродуктивних операцій, відпала необхідність у будівництві обмінної станції Красноармійське-II вартістю в 200 тис. крб. За обсягом приблизно половина від цих «зекономлених» коштів мала бути витраченою на ремонтні роботи, адже прийом під'їзних колій вугільного тресту на баланс Донецької залізниці супроводжувався масштабними ремонтними роботами, комплексним оздоровленням колії тощо, оскільки стан залізничної інфраструктури приводився до відповід-

ності із вимогами, що висуваються до залізниць загального користування. Одна із статей у відомчій газеті Донецької залізниці «Залізничник Донбасу», яка присвячена саме цьому процесу, носила назву «Гаряча пора у колійників». Роботи останнім і на під'їзних коліях, і на напрямі Мерцалове – Дубове (будувалася в 1957-1963 роках), про який мова піде трохи згодом, дійсно, вистачало [84; 85; 86; 87].

Згідно із «Пояснювальною запискою до акту приймання-здачі під'їзних колій вантажно-транспортного управління тресту «Красноармійськвугілля»…» від 28.01.1961 року [85], вищевказані під'їзні колії включалися до складу 9-ї Красноармійської дистанції колії. За повздовжнім профілем – це 44,8 км прямолінійних ділянок в плані, і 19,8 км кривих радіусом 0,15-2 км. Швидкість і вагова норма потягів на деяких ділянках були занижені в результаті максимального ухилу шляху 20 ‰, і для приведення показників в норму потребувалося пом'якшення профілю та розширення земляного полотна для збільшення радіусу кривих. Нижче надаються дані щодо під'їзних колій, розташованих на північ від станції Красноармійське.

Згідно із діючими правилами, у зв'язку із досить великою періодичністю курсування автомашин і потягів на ділянках під'їзних колій тресту, 8 неохоронюваних переїздів були переведені в охоронювані. Серед них: на 3 км перегону станція Красноармійськ – шахта № 1-3 «Центральна» (36 поїздів, 16 автобусів на добу); на 6 км перегону станція Шахтна – шахта № 12 (20 поїздів, 120 автобусів); на 3 км перегону станція Родинська – шахта «Водяна» № 2 (6 поїздів і 70 автобусів); на 2 км перегону шахта XXI З'їзду КПРС («Білицька») – станція Родинська (4 поїзди, 243 автобуса); на 2 км перегону шахта «Краснолиманська» – станція Родинська (22 поїзди, 288 автобусів); 3 км перегону шахта № 3 «Добропілля» («Білозерська») – шахта «Гнилушанська» № 1 «біс» (4 поїзди, 77 автобусів).

Земляне полотно загальною протяжністю 4,9 км, а також штучні споруди на деяких ділянках під'їзних колій були піддані шахтній підробці, й вимагали комплексного оздоровлення, а також посилення нагляду за їх експлуатацією, чим повинна була займатися знову створювана комплексна бригада (бригадир і 8 робочих). Нижче наводиться список «хворих» ділянок колії та штучні споруди, що потребували реконструкції: 1,7 км колії на 5-6-у км перегону станція Шахтна – шахта «Центральна»; міст на 1-му км перегону шахта «Центральна» – шахта № 3-3 «біс»; 0,4 км колії на 5-му км перегону станція Шахтна – шахта «Родинська» № 12 «біс»; 0,5 км колії на 2-му км перегону станція Родинська – шахта «Родинська» № 2; 0,6 км колії на стрілочній вулиці й 1-му км перегону шахта «Краснолиманська» – пост (на під'їзній колії станція Родинська – шахта «Родинська»); міст в 1 км від шахти «Краснолиманська»; 0,3 км колії – станційна колія № 8 шахти «Водяна» № 1; 0,5 км колії на стрілочній вулиці станції шахти № 17-18 ім. РСЧА; 0,4 км колії на 10-му км перегону станція Добропілля – шахта № 3 «Добропілля»; 0,2 км колії на 1-му км перегону шахта № 3 «Добропілля» – шахта № 1-4 «Гнилушанська»; залізобетонна труба на 1-му км перегону шахта № 3 «Добропілля» – шахта № 1-4 «Гнилушанська».

Зі штучних споруд 7 мостів визнані дефектними. З них: 2 мости на перегоні станція Шахтна – шахта «Центральна» (корозія прогонових будов), 3 мости – на перегоні шахта «Центральна» – шахта № 3-3 «біс» (будова прийшла в непридатність, розладжена кладка підвалин), 2 мости – на перегоні станція Добропілля – шахта № 3 «Добропілля» (корозія прогонових будов). Була потрібна термінова заміна дефектних мостів на залізобетонні труби.

На перегоні станція Родинська – шахта «Водяна» № 1 шість мостів були виконані неякісно: були присутні тріщини стінок бічних підвалин, відрив кордонних каменів. Був потрібен їх капітальний ремонт. Вищезгаданий міст в районі шахти «Краснолиманська» був із відхиленням осі мосту від осі колії на 30 см. Внаслідок шахтних підробіток мосту, після зсуву ґрунту на 60-80 см колія деформувалася, припинився пропуск потягів. Була також потрібна заміна мосту на залізобетонну трубу.

Станційні колії шахт, місця навантаження та очищення вагонів були засмічені, в результаті чого утворилися негабаритні місця, що загрожувало безпеці руху поїздів й обслуговування шахтних станцій. На розчищення колій був затребуваний кран ПК6 з двома чотиривісними платформами та мотовоз МК. Для контролю стану колії та рейкового господарства були потрібні 2 дефектоскопи РДП і МРД, кран АГМ, 2 автомашини й 3 дрезини ТД-5.

Красноармійська дистанція колії прийняла 7 околотків колій вантажно-транспортного управління загальною протяжністю 115 км, з них 50 км – станційні колії. Було потрібно термінове облаштування лінійно-колійного зв'язку на ділянці Красноармійське – Добропілля з підключенням до цього зв'язку об'єктів, прийнятих від вантажно-транспортного управління тресту «Красноармійськвугілля». Приймалися 12,4 км діючих і 7,0 км недіючих лісопосадок в смузі відводу колій вантажно-транспортного управління. З житлових, нежитлових і службових будівель приймалося 24 будівлі, з них 2 – ті, що потребують капітального ремонту.

У зв'язку з прийманням під'їзних колій тресту, було потрібно збільшення штату працівників і службовців: по 3 техніки й рахівника околотків, 1 слюсаря з ремонту переїздів і шлагбаумів, 1 майстра з ремонту верхньої будови колії. У майбутньому, в зв'язку із наміченим прийомом під'їзної колії гідрошахти Д-2 «Красноармійська» та колії Дубівського напряму, були потрібні додатково: другий заступник начальника дистанції колії, 1 старший бухгалтер і 1 старший інженер колії. Також була потрібна нова будівля механічних майстерень дистанції колії [85].

Отже, Ясинуватське відділення Донецької залізниці прийняло на баланс під'їзні колії 4 шахт тресту «Красноармійськвугілля», що примикають до станції Красноармійське, що до передачі на баланс дороги обслуговувалися 4 паровозами тресту; крім того, для здійснення маневрових операцій, пов'язаних із обслуговуванням даних шахт, на станції працювали 5 маневрових паровозів залізниці. Маневри по станції Родинська здійснювали 2 маневрових паровози Донецької залізниці; паровози залізниці і обслуговували шахти тресту, колії яких примикали до станції Родинська, за винятком шахти «Краснолиманська», яку обслуговував власний паровоз тресту. До станції Добропілля примикали під'їзні

колії 5 діючих шахт, 1 шахти, що знаходилася у стані будівництва, а також 1 збагачувальної фабрики, - які обслуговувалися виключно паровозами залізниці; на станції працювали 3 маневрових паровози залізниці. Крім того, до переведення під'їзних колій і рухомого складу тресту на баланс залізниці, на ділянці Добропілля – Красноармійське працювали 3 вивізних паровози. Після прийому під'їзних колій, рухомого складу та іншого майна тресту «Красноармійськвугілля», на станції Красноармійське та під'їзних коліях залишилися 7 маневрових паровозів, по станції Родинська – 3 маневрових паровози, по станції Добропілля – 4 маневрових паровози; на ділянці Добропілля – Красноармійське – 2 вивізних паровози. Для приміського потягу Красноармійське – шахта «Центральна», що курсував під'їзною колією з 1947 року, було виділено 1 пасажирський вагон. По станції Добропілля була організована заправка паровозів водою з цистерни (до прийому майна тресту заправка проводилася лише по Красноармійському), для чого була відновлена лінія водопостачання й колонка [84].

Щодо згаданого вище приміського потягу сполученням Красноармійське – шахта «Центральна». Розкладів потягу дістати, на жаль, не вдалося, проте він міцно засів у пам'яті старожилів сучасних міст Покровськ і Мирноград. Передісторія «запуску» цього поїзда така. Ґрунтові дороги, - єдині існуючі до 50-х років XX століття шляхи сполучення в районі, в негоду розмокали, і в період весняного й осіннього бездоріжжя ставали непроїжджими. У 1947 році, в зв'язку із відсутністю надійного транспорту між містами Новоекономічне (північна частина сучасного Мирнограда, де на той момент проживало 25 тис. чол.) і Красноармійському (райцентр, де працювали багато жителів Новоекономічного), робочі їздили на вантажних платформах і у вагонах з вугіллям. У зв'язку із цим існувала ціла низка нещасних випадків (у тому числі один – із летальний). Виконком Красноармійської районної ради доручив транспортному цеху вантажно-транспортного управління тресту «Красноармійськвугілля» організувати прийом додаткових паровозів і пасажирських вагонів від Південно-Донецької залізниці (Донецька залізниця була утворена у 1953 році шляхом злиття Північно-Донецької та Південно-Донецької залізниць), а після закінчення прийому – відкрити пасажирське сполучення по шахтній гілці Красноармійське – Новоекономічне [88].

Ось що кажуть старожили щодо потягу на Новоекономічне і станції Красноармійське в 60-х роках XX століття. «*До 1961 року* [по маршруту Красноармійське – Центральна] *ходив приміський потяг під паровозом із двома вагонами. Вагони були довоєнного зразка* [двохосні,] *з маленькими майже квадратними віконцями і з жорсткими дерев'яними сидіннями. Проїзд коштував дешево. Здається один рубль. Після реформи – це вже точно 10 копійок,* [і тоді вже] ходив паровоз із одним вагоном. І ходив він аж до 1965 року, тобто до початку *регулярного руху автобусів. Зупинка (місце посадки в Новоекономічному) була навпроти їдальні №12. Маршрут пролягав через зупинний пункт Шаманський (це перед сучасним м'ясокомбінатом). Начебто названого так на прізвище колійного обхідника. Але можливо це пов'язано з «польським хутором», який раніше розташовувався в цьому районі.* (Так чи інакше, в тому районі у 20-х роках XX століття була шахта Шиманського, що не виключає обидві версії похо-

дження назви зупинного пункту. **– прим.**). *І ще, всі відзначають, що* [в 60-х роках] *охочих їздити цим поїздом було завжди мало. Кінцевий пункт – Красноармійське. Вхід на перон був строго через ворота і проводжаючих не пускали до вагонів транзитних поїздів. Була висока металева огорожа. Пероном ходила залізнична міліція в особливій дуже красивій формі (щось синє з червоним) і... з довгою шаблею. Навпроти вокзалу був кінотеатр імені Шевченка (це колишня будівля церкви Катерининської залізниці). Поруч був пам'ятник Леніну і Сталіну. Далі була зупинка вантажних таксі. Добре пам'ятаю: ЗИС-157, ЗИЛ-164, а ось ГАЗ-63 не пам'ятаю. Машини були критими брезентом, в кузові стояли дерев'яні лавки. У заднього борту сидів «зазивала» і голосно кричав: «Кому на Рудник?» (Так називали тоді місто Новоекономічне). Замість «горбатого» мосту був переїзд (трохи правіше моста, якщо їхати з Димитрова). За переїздом було єврейське кладовище*» [89].

В 1959 році прискореними темпами було електрифіковано хід Ясинувата – Чаплине, і вже в листопаді цього ж року з Красноармійського на Ясинувату пішов перший вантажний потяг під електровозом. Але основною «робочою конячкою» ще довго залишалися саме паровози. Так, наприкінці 1959 року електровози серії ВЛ на ділянці Дніпропетровськ – Ясинувата курсували лише у складі потягів №№ 6/5 Київ – Кисловодськ і № 17/18 Київ – Адлер. Всі інші потяги далекого і місцевого прямування, а також приміські потяги курсували під паровозами $С^{У}$. Приміського сполучення на Ясинувату (навіть із пересадками) формально не існувало, - туди від Красноармійського ходили потяги місцевого і далекого сполучення. Приміські потяги, на відміну від місцевих і далекого прямування, формувалися із двохосних вагонів. На основному ході колишньої Катерининської залізниці в 1959 році від Красноармійського вони ходили до Кирпичового, Просяної, Чаплиного і Желанної (по одній парі потягів на добу) [22; 90; 91; 92].

Станом на 1964 рік, на приміських маршрутах Ясинувата – Авдіївка – Очеретине працювали вже електровози ВЛ22, ВЛ23. В тому ж році до депо Ясинувата надійшли електросекції $С^{Р}_{3}$, використання яких дозволило поступово змінити приміське сполучення на головному ході колишньої Катерининської залізниці. Станом на 1970 рік, приміські потяги, складені із таких електросекцій, курсували на напрямах Ясинувата – Красноармійськ і Ясинувата – Донецьк – Демурине. В 1975 році склади із $С^{Р}_{3}$ курсують на напрямах Ясинувата – Донецьк – Красноармійськ, Ясинувата – Чаплине, Красноармійськ – Желанна. Станом на 1988 рік, приміські електропотяги ходили головним ходом колишньої Катерининської залізниці у сполученні: Ясинувата – Чаплине (2 пари рейсів на добу), Краснаармійськ – Чаплине (2 пари), Донецьк – Демурине (1 пара), Ясинувата – Красноармійськ (4 пари), Ясинувата – Очеретине (1 пара), Донецьк – Очеретине (1 пара), Донецьк – Желанна (2 пари), Донецьк – Авдіївка (4 пари), Демурине – Желанна (1 рейс на добу). Приміські потяги – у складі 10 вагонів електропотягу ЭР2, ЭР2Т, або 9 вагонів $С^{Р}_{3}$. Останні тоді подавали набагато частіше [93; 94; 95; 96; 97]…

В 1960 році було відкрито залізницю Дубове – Мерцалове, й тим самим – новий хід в Харківському напрямі. Ми наголошуємо, що саме відкриття цієї залізниці перетворило Красноармійськ/Покровськ із «місцевої розв'язки на Донецько-Дніпровському напрямі» у повноцінний залізничний вузол. В 1961 році в депо станції Красноармійськ прийшов перший тепловоз. За десятиріччя тепловози ТГМ3А і ТЭМ-3, на зміну яким пізніше прийшли ЧМЭ3 і 2ТЭ116, замінили паровози на периферійних ділянках колії в Рутченківському й Дубівському напрямах [98; 99].

На Рою, Рутченкове, Іловайськ, Попасну і Лозову, станом на 1988 рік, курсували приміські дизель-потяги $Д_1$ у чотирьох- або восьмивагонному складі. В наступному році провели експеримент – перевели ці дизель-потяги у місцеве сполучення. Експеримент завершився невдало, і на нашу думку – через занадто

високий пасажирообіг між Донецьком і Роєю. Крім того, курсували 3 пари приміських потягів у сполученні Красноармійськ – Дубове (3 пари на добу, 2-3 пасажирські вагони під тепловозом ЧМЭ3; у складі однієї з пар курсував вагон-хлібовозка), Легендарна – Красноармійськ (1 причепний вагон, 1 рейс на добу), Красноармійськ – Курахівка (2 пари на добу, 2 пасажирські ваони). В Павлоградському напрямі курсував пасажирський потяг Ясинувата – Кривий Ріг, який робив зупинки, в тому числі – по зупинних платформах [96; 100].

Географія кінцевих пунктів потягів далекого прямування, що зупинялися по станції Красноармійськ, а також вагонів безпересадочного сполучення, була досить широкою: Анапа, Адлер, Баку, Барнаул, Брест, Вознесенськ, Волгоград, Ворошиловград (Луганськ), Грозний, Дніпропетровськ, Донецьк, Знам'янка, Іркутськ, Казань, Камишин, Кам'янець-Подільський, Катовице, Кемерово, Київ, Кисловодськ, Кишеньов, Кіровоград, Ковель, Коростень, Красноуфимськ, Кривий Ріг, Куйбишев, Кумертау, Львів, Махачкала, Мінеральні Води, Мінськ, Новокузнецьк, Новоросійськ, Новосибірськ, Одеса, Омськ, Орськ, Пенза, Петропавлівськ, Ростов, Саратов, Свердловськ, Севастополь, Сімферополь, Старий Оскол, Тбілісі, Улан-Уде, Ульянівськ, Умань, Уфа, Христинівка, Цхалтубо, Челябінськ, Череповець, Чита, Шевченко, Ясинувата [101].

В 80-х роках минулого століття вагонне депо станції Красноармійськ освоювало провідні технології ремонту полувагонів: упроваджувалися поточні лінії ремонту роликових букс, зварювання моноблоків у середовищі аргону тощо… У станції Покровськ багата і насичена історія, колективам станції, а також підприємств, які створені на базі станції, є чим пишатися. Історію залізничного вузлу в Покровську можна не лише почути, а й побачити у міському історичному музеї, музеї історії депо станції Покровськ [22; 102].

Нині станція Покровськ відправляє швидкі, пасажирські та приміські потяги до станцій Авдіївка, Чаплине, Слов'янськ (через Павлоград, Лозову), Дніпро (регіональний), Київ (нічний пасажирський та денний швидкісний ІС+). На напрямах Покровськ – Курахівка, Покровськ – Добропілля, Покровськ – Дубове пасажирського руху немає з червня 2009 року, на напрямі Покровськ – Рутченкове – з липня 2014 року.

СТАНЦІЯ НОВА *ТОВ «ВУГЛЕПРОМТРАНС»*
(ЗАКРИТИЙ ЗУПИННИЙ ПУНКТ 83 КМ)

Будівництво рейкових під'їзних колій до шахт і рудників сучасного міста Мирноград розпочалося у 1913 році. Саме тоді Донецько-Грушівське акціонерне товариство кам'яновугільних і антрацитових копалень за власний кошт звело вузькоколійку («дековілевську колію») для обслуговування перших шахт Ново-Економічного рудника, які щойно відкрилися. По Гришиному вугілля перевантажувалося у вантажні вагони широкої колії. У 1914 році рудникова вузькоколійка була перешита на колію стандартної ширини, що спричинило різкий підйом продуктивності рудника і обсягів відвантаження вугілля по станції Гришине. На даний момент, колишню Караківську гілку частково демонтовано від ра-

йону «горбатого мосту» (залишився лише тупик біля вхідних стрілок станції Покровськ) до колишнього роз'їзду Шиманський (район залізничного переїзду на в'їзді в місто Мирноград) [2, с. 156-157; 103, с. 3-4; 104, с. 74; 105, с. 21].

У 1960-1962 роках під'їзні колії тресту «Красноармійськвугілля» були передані на баланс Донецької залізниці. Створення станції Нова ТОВ «Вуглепромтранс» (колишнє підприємство промислового залізничного транспорту «Димитроввантажтранс») є зворотнім процесом, і пов'язують його із будівництвом і початком роботи шахт № 1 «Родинська» («Новатор»), № 12-біс «Родинська» і «Красноармійська-Капітальна» (нині – «Капітальна», колишня ім.О.Г.Стаханова), центральної збагачувальної фабрики «Комсомольська» тресту «Красноармійськвугілля» (нині – ДП «Мирноградвугілля») у другій половині 40-х – 70-х роках XX століття. Перші дві шахти дали перше вугілля, відповідно, у 1949 і 1953 роках, перша черга останньої шахти – у 1874 році. Шахта № 1 відома аварією, пов'язаною із загорянням в поршневому компресорі, що сталася в 1977 році, в результаті якої, після масової загибелі шахтарів та гірничорятувальників, для ліквідації пожежі підземні виробки були затоплені [1; 22; 78; 84; 85; 86; 106].

За даними на 1965 рік, до позакласної станції шахти № 1 «Родинська» примикав одноколійний перегін парк пост 1 км – парк шахти № 1 «Родинська» із релейними напівавтоматичним блокуванням, який частково проходив уздовж ділянки залізниці Красноармійськ – роз'їзд 6 км Добропільского напрямку. Існували такі колії станції шахти № 1 «Родинська»: приймально-відправні №№ 1 і 2; навантажувальні №№ 3 і 4, обладнані залізобетонним бункером, залізничними вагами і маневровою лебідкою; № 5 для навантаження шламу; вивантажувальні №№ 6 (обладнана дерев'яним сараєм для вивантаження інертного пилу і цементу), 11 (вивантаження вибухових речовин), 12 (нафтобази, обладнана баками для бензину і паливно-мастильних матеріалів), 14 і 15 (будівельного управління № 6), 16; навантажувальна № 7 шахти № 12 «Родинська» (обладнана дерев'яним напівбункером шахти № 12, залізничними вагами і маневровою лебідкою); обгоночна № 8; вивантажувальна лісу № 9 шахти № 12 «Родиньска»; з'єднувальна № 10 (обладнана дерев'яним навісом і шлакоблочним сараєм для будматеріалів і запчастин) [106].

Історія сучасної станції Нова бере свій початок в середині 70-х років XX століття. На початку 90-х років XX століття велися роботи із електрифікації ділянки колії промислового залізничного транспорту Красноармійськ – Нова, в результаті яких було встановлено опори для контактної мережі постійного струму. Ті опори стоять досі, але 25 років тому роботи із електрифікації припинили, не завершивши; зараз електрифікацію даної ділянки залізничники й вугільники вважають недоцільною. Нині від відомчої станції Нова прокладено під'їзні колії до шахт «Центральна» і «Капітальна» ДП «Мирноградвугілля», а також бетонного заводу та інших дрібних підприємств.

У 1992 році біля південної горловини станції Нова було відкрито пасажирську зупинку 83 км, на якій у різні часи зупинялися приміські потяги до Добропілля, Дубового, Лозової, Красноармійська, Курахівки, Попасної, Макіївки-Вантажної. Зупинка потягів була майже суміщеною із зупинкою для автобусів

напряму Донецьк – Лозова і знаходилася неподалік від зупинки автобусів Донецьк – Димитров (нині – Мирноград) і Дніпропетровськ (Дніпро) – Рубіжне. Наприкінці 2009 року, після скасування останніх господарських потягів із можливістю проїзду в них пасажирів у сполученні Красноармійськ – Добропілля і Красноармійськ – Золоті Пруди – Дубове, платформу зупинного пункту 83 км було демонтовано.

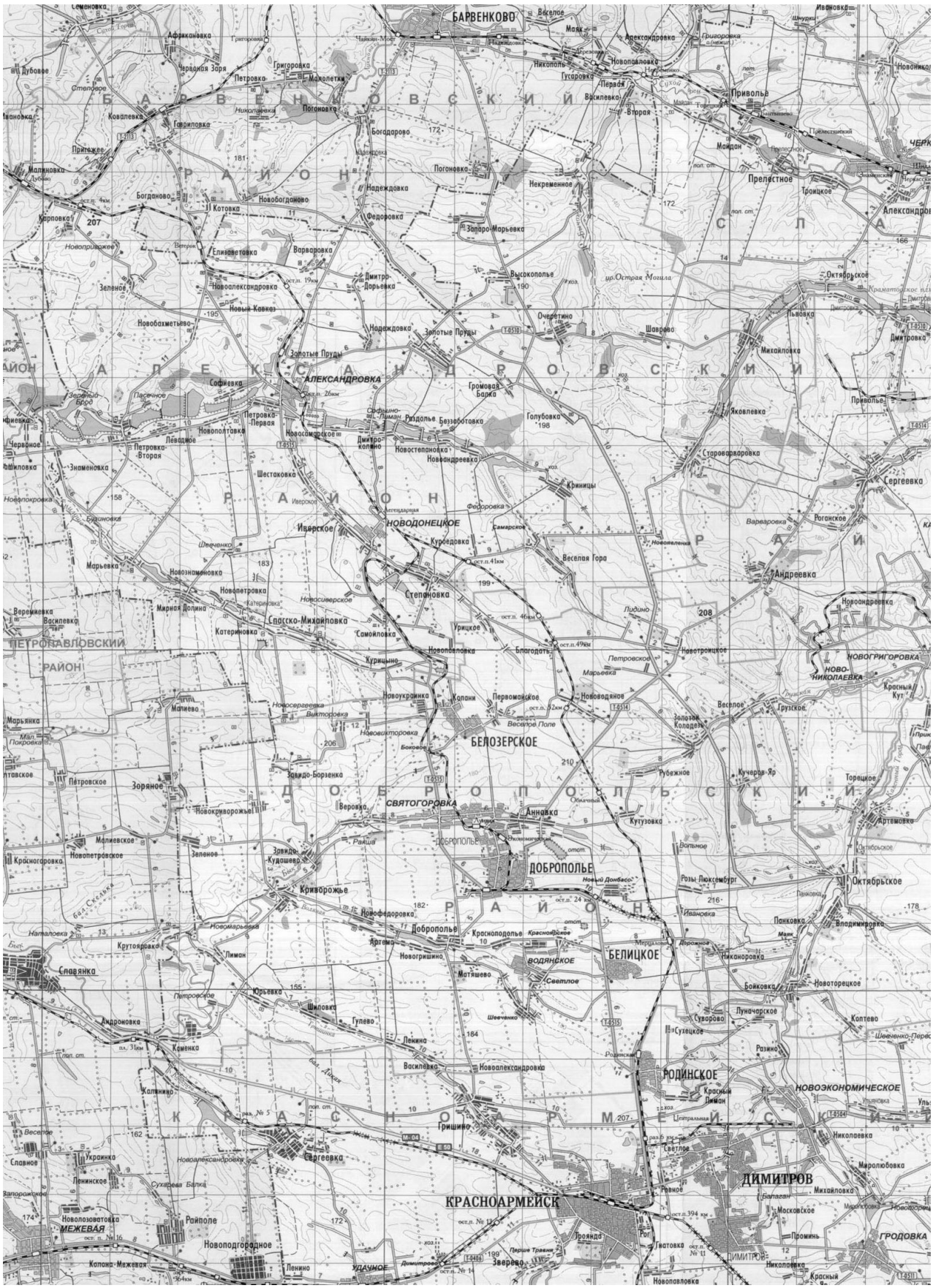
Закритий роз'їзд 6 км

Зупинка приміських потягів у сполученні Красноармійське – Добропілля і Красноармійське – Дубове на роз'їзді 6 км (№ 6) поблизу Запорізького хутора з'явилася після Другої Світової війни. До війни там був тупик, який обслуговував сільгосппідприємства в даній місцевості, й імовірно – дрібні копальні «Військвіду» (територія сучасного міста Мирноград). Старожили розповідають, що восени 1941 року в тому тупику стояв ешелон із зерном (тобто, тупик був досить протяжним), який радянські війська не встигли евакуювати під час відступу з Донбасу.

В залізничних атласах даний роз'їзд вказувався на схемах Донецької залізниці, починаючі з середини 50-х років минулого століття. Станом на 1959 рік, по роз'їзді зупинялися приміські потяги сполученням Красноармійське – Добропілля, 2 пари на добу. Потяг на Добропілля прослідував цей роздільний пункт о 3:50 і 15:50, на Красноармійське – о 5:42 і 17:42. По прибутті на станцію Красноармійське вагони даного приміського потягу використовувалися для рейсу приміського потягу із іншим номером на Курахівку. З 1963 року по роз'їзді робили також зупинку приміські потяги у сполученні Красноармійське – Дубове, з 1969 року – Іловайськ – Лозова. Відправлення пасажирів з роз'їзду 6 км було таким: у 1964 році – 1155 чоловік, у 1965 році – 68 чоловік, у 1971 році – 50 чоловік, у 1972 році – 475 чоловік, у 1973 році – 2 чоловіки. В другій половині 70-х років минулого століття пасажирської платформи і зупинки пасажирських потягів на роз'їзді 6 км вже не було, хоча на схемах залізниць він іноді фігурував до кінця минулого століття [92; 107-112].

Залізничний напрям ПОКРОВСЬК – ДУБОВЕ

Залізничний напрям Покровськ – Дубове зв'язує найкоротшим шляхом два потужні залізничні вузли східної частини України, - станцію Покровськ і станцію Лозова, створюючи зручний вихід вантажам Донбасу через останній пункт на Харків, Київ, Москву, Мінськ. Довжина основної з'єднувальної гілки між Покровськом і Дубово – 85 км, кількість станцій підпорядкування «Укрзалізниці» на основному ході (станом на травень 2013 року) – 4: Родинська, Мерцалове, Легендарна, Золоті Пруди. Існує окрема гілка від основного ходу до станції Добропілля, звідки пролягає протяжна під'їзна колія до вугільних підприємств субрегіону. Під'їзні колії до шахт мають також станції Родинська, Легендарна.



Фрагмент топографічної карти Донецької області (1:200000, Київська військово-топографічна фабрика, 2003 рік) із позначенням залізниць напряму Красноармійськ (Покровськ) – Добропілля – Дубове. Джерело: http://www.raster-maps.com/images/maps/rastr/topographical/ukraine_oblast/donetskaya_1.jpg

Колії проходять у степовій зоні, частково вододілом басейнів річок Дніпро і Дон, частково – перетинаючи долини річок Бик, Водяна, Самара (басейну Дніпра) у верхній їх течії. Рельєф – горбиста рівнина. Клімат – помірно-континентальний. Впродовж року переважають східні вітри [22; 83; 98; 113; 114; 115; 116; 117].

Залізниця перетинає Добропільський і Олександрівський райони Донецької області із загальною чисельністю населення 43,7 тис. чоловік (за даними перепису населення 2001 року). У відносній близькості до з'єднувальної колії Покровськ – Дубове знаходяться міські агломерації Покровська, Мирнограда (колишній Димитров), Добропілля, - сумарна чисельність населення більше 200 тис. чоловік, а також райцентр смт Олександрівка. В своїй північній частині залізниця проходить територією південної частини Барвінківського району Харківської області, де не проходить через великі населені пункти. Якщо вважати за зону тяжіння до залізничної колії в напрямі Покровськ – Дубове території, від околиць яких до пасажирських роздільних пунктів залізниці можна підійти пішки за 1 годину, то чисельність населення, що проживає в зоні тяжіння до залізниці (за виключенням Покровська і Мирнограда) – 33 тис. чоловік, з яких половина проживає в шахтарських містечках Родинське Покровської міськради і Білицьке Добропільської міськради. Сумарна чисельність населення міст Покровськ і Мирноград – 138 тис. чоловік [22; 98; 102; 113; 114; 115].

Перші документальні згадки про полустанцію Малинівка приватної Курсько-Харківсько-Азовської залізниці, - сучасну станцію Дубове Донецької залізниці, - датовані кінцем 70-х років XIX століття. З першої половини 80-х років XIX століття своє літочислення розпочинає і станція Гришине – сучасний Покровськ. Виникнення останнього пов'язують із будівництвом у 1881-1884 роках казенної Катерининської залізниці. Якщо Покровськ (Гришине – Постишеве – Красноармійськ) одразу ж передбачався корінним роздільним пунктом, то сучасна станція Дубове протягом більшої частини своєї історії була роз'їздом. Втім, даний роз'їзд із самого початку був своєрідною «реперною точкою», де залізниця Лозова – Слов'янськ переходила з вододілу Дніпра й Дону в басейн останньої річки [118, с. 46-47; 119; 120, с. 31-34].

Залізничний напрям Покровськ – Дубове має досить цікаву передісторію, а також повчальну історію, розгляд якої і пропонується нижче.

Станція РОДИНСЬКА

До облаштування станції Родинська приступили в 1951 році, коли від головного шляху в напрямку Красноармійське – Добропілля був побудований розвантажувальний тупик, почали формувати колійний розвиток, а також будівництво під'їзних шляхів до шахт «Родинська» № 2 ім. XXI З'їзду КПРС (нині – «Білицька»), а пізніше – і до інших шахт. Вже в 1954 році станція відправляє перші вугільні маршрути (склади потягів, що забезпечують повне використання вагової норми локомотива) в напрямку Красноармійського. Приблизно з цього ж часу на станції відкрито рух приміських поїздів Красноармійське –

Станція Родинська, 70-ті роки XX століття
© *В.Гордєєв*

Вантажні вагони на станції Родинська, 2006 рік

Добропілля. Докучала нестача вивізних локомотивів. Працівники станції скаржилися: щоб відправити їх вагони на Красноармійськ – паровозів не виділяється. Зате з боку Добропілля протягом доби проходило кілька паровозів резервом, але вони не брали вагони з вугіллям. Для виконання маневрової роботи на станції були задіяни 3 паровози, - вони застосовувалися як для формування-розформування маршрутів, так і для подачі вагонів на шахтні станції і вивезення вугілля з останніх. Облаштування станції завершилося лише в 1955 році. Пасажирську будівлю (так званий «вокзал») звели в 60-х роках [78; 86; 87; 121].

Історія залізниці і станції нерозривно пов'язана з історією селища, пізніше – міста Родинське. Так, в 1960 році станція Родинська відправила 2,57 млн. т (з них практично весь обсяг займав вугілля, 1,6 тис. т – металобрухт, рейки тощо), а прийняла – 286 тис. т різних вантажів (з них - близько 164 т – будматеріали, близько 53 т – ліс тощо). Серед прийнятих по станції Родинська вантажів зустрічаються також машини, харчові продукти (рибо, пиво, борошно, сіль, цукор, макаронні вироби). У 1964 році обсяг відправлення вантажів на станції зріс на 34 %, а прийому – на 58 %. З 1964 року на напрямку Красноармійськ – Добропілля – Лозова (сполучна гілка Дубово – Мерцалове була побудована до 1960 року) вантажні поїзди повели тепловози, які витіснили до 70-х років на поїзній роботі морально застарілі паровози $Э^{Р}$. Що стосується маневрової роботи, тут останній паровоз ($С^{У}$) «випустив пару» в 1976 році [122; 123; 124].

Вантажообіг станції в 50-ті – 70-ті роки минулого століття був високим. Одна тільки шахта «Краснолиманська» давала до 500 вагонів вугілля на добу, а «Родинська» № 2 – до 150 вагонів. Згідно технічно-розпорядчого акту станції Родинська за 1960 рік, колійний розвиток станції Родинська в 1960 році включало в себе наступні колії [125]:

- приймально-відправна для вантажних і пасажирських поїздів № 3, з пасажирською платформою і приміщенням для навантаження-розвантаження багажу – тоді ще в вагоні, знятому з рейок;

- приймально-відправні для вантажних поїздів №№ 1, 2, 4 (колія № 1 – головна, на колії № 2 допускався відстій пасажирського поїзда під час схрещення двох пасажирських потягів);

- накопичувальна і приймально-відправна на шахти (мова йде про одну й ту ж саму колію);

- приймально-відправна на шахти;

- для накопичення вантажу на Красноармійське (дві колії, допустима швидкість – 25 км/год.);

- витяжний тупик (з боку нинішньої бази «Укравтодору»);

- з'єднувальна колія й запобіжний тупик (з боку шахт № 2 «Родинська» і «Краснолиманська»).

Старі залізничники, які працювали на станції в 60-х роках, стверджують, що фактично робота по формуванню маршрутів йшла на трьох коліях, чого було, звичайно ж, мало для безпроблемного забезпечення безперебійної роботи станції, яка обслуговувала 6 шахт і 2 збагачувальні фабрики. Пізніше став до ладу й асфальто-бетонний завод. Але безперебійність забезпечували.

З 1963 року через станцію Родинська курсують 2 пари приміських поїздів у сполученні Дубове – Красноармійське, одна з яких з 1965 року курсувала в складі дизель-поїзда Іловайського депо. У 1969 році маршрут слідування дизель-поїзда був продовжений до станції Лозова. У 1979 році через Родинське курсували 1 пара приміських дизель-поїздів у сполученні Лозова – Іловайськ, 1 пара дизель-поїздів у сполученні Попасна – Добропілля, 1 пара приміських поїздів у сполученні Красноармійськ – Дубове, 1 – Красноармійськ – Вітерець (з 1981 року продовжено до Дубово), 2 пари – у сполученні Легендарна – Красноармійськ. Останній поїзд, що перевозив приміських пасажирів, прослідував станцію у 2009 році [126, с 397 т. 303; 127, с. 420 т. 303; 128].

Станція Родинська має розгалужену систему під'їзних колій в промзону міст Родинське і Білицьке, - до шахт «Родинська» № 2, «Краснолиманська», «Запорізька», «Водяна» № 1, «Водяна» № 2, «Білицька». Поруч із промплощадками шахт «Краснолиманська» і «Білицька» діють центральні збагачувальні фабрики, - відповідно, «Краснолиманська» й «Жовтнева». Під'їзні колії до шахт «Запорізька», «Водяна» № 1 і «Водяна» № 2 в 2001-2002 роках демонтовано. В процесі закриття знаходиться і шахта «Родинська» № 2, під'їзна колія до неї занедбана, хоча системного демонтажу під'їзної колії та колійного розвитку відповідної шахтної станції останні 2 роки не проводилося. Отже, зараз станція Родинська має діючі 2 парки, - по одному в промзонах міст Родинське й Білицьке [22; 78; 85; 124].

Промзона міста РОДИНСЬКЕ

Перша назва шахтарського містечка Родинське – «об'єднане житлове селище шахт «Родинська» № 2, «Краснолиманська» і «Запорізька». То ж, промзону міста складають промислові майданчики вказаних підприємств. При шахті та центральній збагачувальній фабриці «Краснолиманська» діє парк станції Родинська. Назва міста походить від так званої «Родинської ділянки вугільного родовища», яка в свою чергу отримала назву хутора Ро́діна (тобто, Батьківщина) в межах сучасного села Світле (агломерація міста Мирноград). Будівництво шахт і шахтарського містечка розпочалося в 1949-1950 роках. Статус міста селище Родинське отримало в 1962 році [78; 121; 124; 129].

Шахта «Родинська» № 2 вступила до ладу в 1954 році. Розробляла пласти вугілля «Товстий» (основний для колишнього Гришинського вугленосного району), «Родинський» та ін. Станом на 1963 рік станція шахти мала 5 колій: навантажувальна, навантажувально-відправочна, приймально-відправочна, розвантажувальна (тупик), витяжний тупик. Останні роки шахта вела напівкустарний видобуток «на молоток», під'їзна колія через це не діяла (вугілля вивозилося автотранспортом) і щільно заросла бур'яном [78; 124; 129].

Шахта «Краснолиманська» вступила до ладу в 1958 році, а відповідна центральна збагачувальна фабрика – в 1960 році. Під час прийому під'їзних колій тресту «Красноармійськвугілля» на баланс Донецької залізниці в 1960-1961 роках однією із найбільш проблемних ділянок була саме під'їзна колія шахти «Краснолиманська». Шахтним підробіткам було піддано 1,6 км перегону станція Родинська – шахта «Краснолиманська» і стрілкової вулиці шахтної станції. Внаслідок цього міст через балку Осички в 1 км від шахти відхилився на 30 см від своєї осі, ґрунт біля мосту обрушився на 60-80 см, пропуск залізничних складів під'їзною колією тимчасово припинився. Міст терміново замінили на залізобетонну трубу. Станом на 1963 рік, станція шахти і центрально-збагачувальної фабрики «Краснолиманська» мала 9 колій: відвантажувальна, приймально-відправочна, 3 навантажувально-відправочні колії, навантажувально-відвантажувальна (тупик), відвантажувальна (тупик), витяжний тупик, запобіжний тупик [78; 85; 102; 124; 129].

Шахта «Краснолиманська», 2016 рік

До 70-х років XX століття розробляла пласт вугілля k_7 «Колгоспний» шахта «Запорізька» № 1. Внаслідок меншої зольності та меншого вмісту в сировині сірки, аніж на інших шахтах (сірки – всього на 0,1…0,5 % менше, аніж на сусідній шахті «Родинська» № 2), вугілля йшло на експорт, і відвантажувалося під жорстким контролем відповідних силових структур. Після закриття шахти, на її промплощадці тривалий час функціонував філіал заводу «Топаз», основні виробничі потужності якого знаходилися в місті Донецьк. Оскільки споживачами продукції даного заводу були підприємства військово-промислового комплексу, номенклатура продукції як заводу, так і його філіалу, трималася в таємниці [78; 129; 130].

Промзона міста БІЛИЦЬКЕ

Місто Білицьке, згідно із архівними документами, мало попередню назву «об'єднане житлове селище шахт «Білицька», № 1 і № 2 «Водяна», і «Дубровська». Місто почали забудовувати в 1950 році, залізницю до шахт будували з 1951 року. На перегоні станція Родинська – шахта № 1 «Водяна» 6 мостів було сбудовано трестом «Красноармійськвугілля» неякісно: були наявні тріщини бічних стінок підвалин, відриви кордонних каменів. В ході прийняття під'їзної колії на баланс Донецької залізниці в 1961 році, ці мости було капітально відремонтовано [85; 131].

На південній околиці селища було обладнано залізничний переїзд із автодорогою Т-0514 (сучасна нумерація), в районі якого звели так званий пост Білицький. По відповідному роздільному пункті примикали колії шахт «Білицька» і «Водяна» № 1, перегін Білицький – Родинська, а також було обладнано вивантажувальний тупик для прийому вантажів радгоспом «Гірник-2» і шахтарським селищем, що будувалося [132].

Шахту «Білицька», або як її називали в радянські часи – ім. XXI З'їзду КПРС, здали в експлуатацію в 1959 році. Центральну збагачувальну фабрику «Жовтнева», яка розташована поруч із шахтою «Білицька», експлуатували з 1961 року. Станом на 1963 рік, шахтна станція мала 8 колій: вивантажувальна, приймально-відправочна, 3 навантажувально-відправні колії, запасна, навантажувальна (тупик), витяжний тупик [114; 132].

Шахту «Водяна» № 1 відкрили в 1954 році. Станом на 1963 рік, на шахтній станції були 7 колій: 2 навантажувально-відправні колії, приймально-відправна, 2 вивантажувальні тупики, тупик для навантаження шламу і витяжний тупик. Щодо шахти «Водяна» № 2 – її історія набагато цікавіша, аніж у її «попередниці»: своє перше вугілля шахта дала в 1957 році, а в 1962 році її вже приєднали до шахти «Водяна» № 1. На промплощадці приєднаної шахти відкрилися центральні електромеханічні майстерні новоствореного тресту «Добропіллявугілля». В 1969 році об'єднані шахти «Водяна» № 1 і № 2 приєднали до шахти «Білицька». Після «переїзду» основних фондів центральних електромеханічних майстерень до станції Добропілля, на промплощадці шахти «Водяна» № 2 відкрили філіал донецького заводу «Точмаш» (тобто, точного машинобудування), який постачав продукцію підприємствам військово-промислового комплексу. А зараз на промплощадці цієї шахти працює площадка для пейнтболу [114; 132].

Закритий роз'їзд СУХЕЦЬКИЙ

Ще в 1913-1914 роках Рада З'їзду гірничопромисловців півдня Росії наполягала на будівництві під'їзних колій до шахт Григор'ївського рудника від Сухецького роз'їзду проектованої залізниці Гришине – Добропілля. Сама залізнична гілка на Добропілля була зведена у 1914-1916 роках. До революції 1917 року в будівлі роз'їзду проживала родина залізничника. У сучасному розумінні, Сухецький роз'їзд знаходився в 2 км на північ від вхідних стрілок станції Ро-

Місце, де був Сухецький роз’їзд. Рік 2011-й

динська (з боку Мерцалово). Залізнична будка по роз’їзді існувала до Другої Світової війни, також тут був обладнаний нерегульований залізничний переїзд, - ґрунтовка йшла до Сухецької (колишньої німецької колонії). Залишки переїзду і «п'ятачок», де розташовувалася будка, ідентифікуються досі [133; 134; 135].

Що ж стосується Григорівського рудника, початок розробки відповідної ділянки родовища датується 1906-1908 роками. В 1915-1918 роках тут були відкриті більш-менш великі (Токайшвілі, Алексєєва, Шінявского) і дрібні (Давидова, Євтухова, Ізуса, Вєркена, Шульмана, Мовергозе, Камінських, Шпунтовіча, Євтухова, Рибкіна, Пеняєва, Астермана) шахти. За сприятливих умов, ці шахти разом могли дати більше 6 млн. пудів вугілля на рік, і тому Рада З'їзду клопотала перед Міністерством шляхів сполучення про будівництво 4-х верстної тупикової ширококолійної під'їзної гілки з кінцевою вугільною станцією, до якої повинні були примикати ґрунтові й вузькоколійні під'їзні шляхи шахт і млинів, - від даної станції також передбачалося вивезення хліба. Міністерство шляхів сполучення погодилося на будівництво під'їзної колії, але на умовах повного повернення коштів у казну після закінчення будівництва. Такі умови не влаштовували власників рудника, і проект Григор’ївської гілки, буквально, завис у повітрі. Лише у 1918 році було вирішено будувати рудникову вузькоколійку з кінною тягою до шахт, розташованих на правому схилі Липової балки, попередньо відкривши Сухецький роз'їзд для прийому вугілля. Що стосується шахт, розташованих на лівому схилі балки, вони повинні були обслуговуватися станцією Паровична на проектованій залізниці в напрямі Гришине – Краматорська, що мала примикати також по Сухецькому роз'їзду [21, арк. 17-20, 27, 99, 100, 118-119, 150, 151, 153; 103, с. 3; 136; 137, с. 9918; 138, с. 16, 22; 139].

Сухецький роз'їзд фігурує на деяких схемах і картах 20-х років минулого століття. Але це джерела по лінії Геологічного комітету СРСР. У документах Міністерства шляхів сполучення є інформація про «стрілку на 10-й версті гілки

Гришине – Добропілля для вивезення вугілля». У 20-х роках тут було обмеження швидкості потягів – 10 верст на годину (на перегонах – 30 верст на годину). Будка залізничників на місці Сухецького роз'їзду існувала до Другої Світової війни. Втім, за даними старожилів села Сухецьке, зупинка приміських потягів по Сухецькому роз'їзді існувала навіть після Другої Світової війни, - в 40-х – 60-х роках XX століття, - і нею користувалися мешканці села. Хоча, слід зазначити, що у післявоєнних службових розкладах руху зупинки, на-кшталт, «Сухецьке», «12 км» тощо не знайдено. Біля зруйнованої будки колійників Сухецького роз'їзду був колодязь із м'якою водою, по яку навіть після закриття відповідної зупинки ходили жителі села Сухецьке [92; 134; 135; 140-143].

Закритий зупинний пункт 14 км

Зупинний пункт 14 км (точніше, 14,1 км) існував у 40/50-х – 70-х роках XX століття на перегоні Родинська – Мерцалове. Обслуговував пасажирів міста Білицьке, сел Суворове і Никанорівка Добропільського району Донецької області. Знаходився у безпосередній близькості від високовольтної (220 кВ) лінії електропередачі, яку видно здалеку. В зоні у декілька кілометрів по обидві сторони від лінії чути характерне гудіння та потріскування, яке супутнє високовольтним електромагнітним полям. Платформу було обладнано поруч із нерегульованим переїздом (грунтовка з Білицького на Никанорівку) та будкою 14 км (13 верста), в якій, імовірно, з 1915-1916 р.р. також проживала родина залізничників, прописаних формально в селищі Дорожне (станція Мерцалове) [92, с. 480; 107; 144; 145; 146].

У 1965 році від зупинного пункту 14 км було продано 225 пасажирських квитків у приміському сполученні, у 1969 році – 7,3 тис., у 1971 році – 2,65 тис., у 1972 році – 1,93 тис. квитків у приміському і 39 квитків у прямому сполученні, у 1973 році – 1,18 тис. квитків у приміському сполученні. Починаючі з 80-х років XX століття у службових розкладах приміських пасажирських потягів по Донецькій залізниці не зазначався. Станом на 2019 рік – не функціонує, посадочну платформу демонтовано у 80-х роках XX століття [109; 111; 112; 147].

Залізниця ПОКРОВСЬК – ДУБОВЕ: від першого клопотання – до реалізації проекту

Залізницю Покровськ – Дубове можна вважати «каменем спотикання» для чиновників транспортного відомства як дореволюційної Росії, так і незалежної України. Вперше про необхідність будівництва залізниці від району станції Гришине Катерининської залізниці до лінії Лозова – Слов'янськ Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниці в 1900 році заявила власниця маєтку Спасько-Михайлівка Є.Ф.Платонова. Пунктом примикання до лінії Лозова – Слов'янськ було названо станцію Гаврилівка [148, с. IV.7-IV.8, IV.55-IV.56].

Табурно Ієронім Павлович
(1862-1913)

У 1901-1902 роках директор Західно-Донецького кам'яновугільного товариства І.П.Табурно склав проект приватної Рудниково-Лозівської залізниці в напрямі роз'їзд № 14 (Дубове) – Руднична (Рутченкове) через район станції Гришине. На ділянці роз'їзд № 14 – станція Гришине (а точніше – роз'їзд Вукове, у 2 верстах від станції Гришине на північний схід) залізниця мала проходити через райони Новоолександрівки, Олександрівки, Фідлерового (колишнє Первомайське Добропільського району), Ганнівки, Горілої Клуні (Шахове, колишнє Рози Люксембург Добропільського району). Від роз'їзду № 14 (вкл.) до Новоолександрівки (викл.), а також від Горілої Клуні (викл.) до Вукового (викл.) траса проектованої залізниці мала проходити вододілом Дніпра й Дону. Тобто, перший проект залізниці в загальному напрямі Покровськ – Дубове визначив пункти примикання траси нової магістралі, а також її загальний напрям [149, с. 6; 150, с. 1242-1249; 151].

Як Є.Ф.Платонова, так і І.П.Табурно, наголошували про основну мету ділянки залізниці від Гришино до роз'їзду № 14 – сприяння налагодженню промислового вуглевидобутку в районі Завидово (село Завидо-Кудашеве Добропільського району) і Штепино (смт Святогорівка Добропольського району), а також відправлення хлібу із західної частини Донбасу і транзит в напрямі Азовське море – Центральна Росія. Як клопотання Є.Ф.Платонової, так і проект І.П.Табурно було відхилено на офіційному рівні, - як через відсутність тенденцій до зростання обсягів вуглевидобутку в Завидовому і Штепиному, так і через активну протидію Ради З'їзду гірничопромисловців півдня Росії [148, с. IV.55-IV.58; 149, с. 1-7; 152, с. 9-13, 17-18, 230; 153].

У 1912-1918 роках розглядалися альтернативи будівництва нових залізниць у напрямі Гришине – Лозова і Гришине – Краматорська – Дружківка. Представники проекту Рудникової залізниці у 1912 році запропонували будівництво колії в напрямі Лозова – Гришине – Рутченкове через район Завидового. Це – фактично пряма траса, яка не має нічого спільного із трасою сучасною залізниці Дубове – Покровськ. Натомість, впливове акціонерне товариство Північно-Донецької залізниці запропонувало будівництво розгалуженої системи залізничних ліній та гілок в загальному напрямі Краматорська – Дружківка – Гришине – Рутченкове – Волноваха. На засіданні Комісії з нових залізниць у 1913 році було вирішено надати концесію на будівництво товариству Північно-Донецької залізниці, а також зобов'язати останнє побудувати й гілку від Гришиного на Лозову [154; 155; 156; 157].

Втім, через 1,5 місяці після засідання Комісії, концесію було анульовано. Було вирішено будувати залізницю Рутченкове – Гришине – Добропілля – Зо-

лотий Колодязь; залізницю в напрямі Гришине – Лозова було рекомендовано будувати після закінчення досліджень даного напряму і визначення раціональної траси, а колію на Краматорську – взагалі не будувати. Ділянка Гришине – Добропілля була побудована у 1914-1915 роках, у 1916 році було відкрито регулярне вантажне сполучення від Гришиного до Добропілля. Ініціатором анулювання концесії, яку було напередодні надано товариству Північно-Донецької залізниці, а також будівництва залізниці Рутченкове – Гришине – Добропілля за рахунок держави був тодішній начальник Катерининської залізниці К.М.Ваніфант'єв [137; 158; 159; 160].

Але дослідження залізничних напрямів Гришине – Лозова і Гришине – Краматорська не зупинялися. У 1914-1916 роках напрям Лозова – Гришине бачили частиною ходу Москва – Бердянськ – Маріуполь. У 1915-1916 роках акціонерне товариство Токмацької залізниці склало проект системи залізниць в напрямі Маріуполь – Царекостянтинівка (Комиш-Зоря) – Гришине – Краматорська зі з'єднувальними гілками на Дружківку і Лозову. Траса проектованої у 1915-1916 роках залізниці на Лозову – найближча до траси сучасної колії в напрямі Покровськ – Дубове. Примикала вона до станції Мерцалове збудованої ділянки Гришине – Добропілля, у версті північніше останньої була передбачена передаточна станція Токмацької залізниці Золотий Колодязь. На шляху від Золотого Колодязя до роз'їзду № 14 Малинівка були передбачені станції Степанівка, Бахметьєво (Олександрівка) і роз'їзд № 16. Втім, Рада З'їзду гірничопромисловців півдня Росії наприкінці 1916 року оголосила узгоджений із урядом план перспективного будівництва нових залізниць. Згідно із ним, передбачалося будівництво у 1922-1927 роках залізниці в напрямі Гришине – Краматорська, а колію на Лозову, не дивлячись на постійні клопотання гірничопромисловців, Катерининська залізниця, або будь-хто інший, будувати не збиралися [161; 162, с. 5, 49; 163; 164].

Після громадянської війни в Росії та зміни системи господарювання держава змінила свої погляди щодо напряму нової залізниці від станції Гришине до лінії Лозова – Слов'янськ колишньої Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниці. В 20-х – 60-х роках минулого століття, були розвідані запаси вугілля на північ від станції Гришине – Постишево – Красноармійськ, що тягнуться в загальному напрямі на Лозову. Це і визначило конфігурацію нових залізниць на північ від станції Красноармійське. У 1957 році землі для будівництва нових залізниць в Лозівському напрямі були передані тресту «Красноармійськвугілля». Однак на початку 60-х років вугільний трест проходив процедуру реорганізації, і в результаті будівництвом нових залізниць у напрямі Дубове – Мерцалове – Добропілля займалися залізничні війська («стройбат», частина № 9294, місто Барвінкове), трест «Донбастрансбуд», і звичайно ж колійники Красноармійської дистанції Донецькій залізниці. До складу останньої і були включені нові залізниці. У 1961 році було відкрито вантажне, в 1962 році – пасажирське сполучення на всій протяжності залізниці Дубове – Мерцалове [126, с. 397 т. 303; 165; 166; 167; 168].

Станція МЕРЦАЛОВЕ

Роз'їзд Мерцалове є одним із перших роздільних пунктів даного напряму, і його було відкрито для тимчасового сполучення 6 жовтня 1915 року, разом із залізницею Гришине (Покровськ) – Добропілля. Але якщо залізницю відкривали як для товарного, так і для пасажирського сполучення, то роз'їзд Мерцалове відкрили лише для посадки-висадки пасажирів без багажу у сполученні із сусідніми станціями Гришине і Добропілля. Полустанок названо на честь колишніх землевласників – Мерцалових. Найвідоміший з цього роду поміщиків, І.А.Мерцалов, вважається одним із засновників тонкорунного вівчарства на сході України [114; 169; 170, с. 703].

Колійний розвиток станції Мерцалове, 1916 рік

Даний роз'їзд до революції 1917 року був пунктом примикання проектованої колії в напрямі Золотий Колодязь – Лозова, що і було в загальних рисах «відображено» у 1957-1961 році. Із не здійснених проектів – спорудження залізниці на Краматорську, Дружківку. У 1916 році по станції вже робили зупинку пасажирські та товаро-пасажирські потяги. Станом на 1917 рік, по роз'їзді Мерцалове було укладено 6 станційних колій, з них 2 – тупикові. Були споруджені пасажирська будівля і пасажирська платформа, а також крита й відкрита товарні платформи, пакгауз. Були наявні й орендні ділянки під склади вантажів. Штат станції складався з 4 чоловік: начальника станції, його помічника, сторожа і стрілочника. В перспективі передбачалося укладання 6 колій (з них 1 – тупик) і подовження 2 тупикових станційних колій, а також будівництво проміжної пасажирської платформи. Втім, ці плани були надовго законсервовані у зв'язку із активною фазою збройного протистояння 1918-1920 років [2, с. 569; 5, с. 114-115 т. 145а; 18, с. 173-175; 137, с. 9917; 162, с. 5, 49; 171, с. 111 т. 145а; 172; 173, с. 10-12].

У другій половині 20-х – 30-х роках минулого століття станція Мерцалове виконувала навантаження лише сільськогосподарських вантажів. Станом на 1923-1924 роки, до станції тяжіли такі об'єкти: 2 кузні, 3 вітряні і 1 паровий млин в колонії Шахове (колишня Роза Люксембург, 2-3 версти від станції), 2 вітряні млини в селі Ново-Олексіївка (Никанорівка, - 2 і 2,5 версти від станції), паровий млин в Убєжище (Суворове, 5 верст від станції), кузня в селі Іванівка (7 верст від станції), 3 кузні і 2 вітряні млини на хуторі Кутузівка (7-8 верст від станції), кузня в селі Кучерів Яр, а також паровий млин і олійниця в селі Шахове (колишнє Октябрське, 9 верст від станції). У 1934 році станція Мерцалове прийняла 0,4 тис. тон, а відправила – 6,5 тис. тон вантажів, переважно – сільськогосподарського призначення. В районі станції вже працювала Мерцалівська МТС [50; 55].

Але в першій половині 20-х років XX століття Мерцалове ще числилося закритим роз'їздом, і відправлення вантажів звідси були скоріш виключенням, ніж правилом. Є інформація, наприклад, про угоду між Катерининською залізницею і «Донвугіллям» про вивезення 100 вагонів із вугіллям із закритого роз'їзду Мерцалове. Імовірно власником даного вугілля був з Григор'єво-Гришинський рудник, оскільки його діяльність тим чи іншим чином була пов'язана зі станцією Мерцалове. У 1918 році станція Мерцалове розглядалася в якості альтернативного варіанту станції примикання ґрунтових під'їзних шляхів даного рудника. Саме через цю станцію рудник отримував допоміжні вантажі: в тому ж 1918 році на станцію Мерцалове прибув вантаж за накладною № 29210 для рудника – 165 пудів толю покрівельного від Вайнерова з Маріуполя. Але через незатребуваність даний вантаж було продано з аукціону. І врешті-решт, станом на 1923 рік Григор'єво-Гришинський рудник числився саме при станції Мерцалове [21, с. 151, 153; 174; 175; 176].

Значення станції Мерцалове почало зростати наприкінці 50-х років минулого століття, коли звідси почали будувати залізницю в напрямі станції Дубове. Колійний розвиток станції Мерцалове в 1960 році включав у себе 6 колій, в тому числі: приймально-відправний для вантажних і пасажирських поїздів на Родинську і Добропілля (№ 1, з пасажирською платформою; перегін Мерцалове – Облачний був добудований в 1961 році, проміжна пасажирська платформа між 1-м і 2-м коліями – до 1962 року), приймально-відправний для вантажних поїздів на Родинську і Добропілля (№ 2), вантажно-розвантажувальні (№ 3 з вантажною платформою і № 8), ходова (№ 8), вагова (№ 10). До станції примикали одноколійні перегони Мерцалове – Добропілля і Мерцалове – Родинська, допустима швидкість потягів – 25 км/год.; застосовувалася електрожезлова система (на перегоні Мерцалове – Облачний з 1962 року застосовувався релейний напівавтоматичний захист). При прийомі поїздів на станцію, маневрова робота припинялася за 10 хвилин до підходу поїзда. Одночасний прийом і відправлення поїздів з (на) Родинської (-у) і Добропілля не допускався: при одночасному підході, у вхідного сигналу затримувався поїзд, що прибував зі станції Добропілля [177].

Станом на 1960 рік, вантажообіг станції Мерцалове склав 86,6 тис. т, з них 15,2 тис. т – відправлення (12,5 тис. тон – пшениця), 71,4 тис. т – прибуття

вантажів. Номенклатура прийнятих станцією вантажів: баласт для залізниць – 41,5 тис. т (будівництво колії в Дубовському напрямі), пшениця – 6,4 тис. т, каміння будівельне – 4,2 тис. т, ліс – 4,1 тис. тон, пісок-земля-глина – 3,1 тис. т, шпали – 3,0 тис. т, рейки – 1,5 тис. т, кам'яне вугілля – 1,4 тис. т, дизельне пальне – 1,4 тис. т. Показники вантажообігу станції Мерцалове за 1960 рік перевищували аналогічні за 1934 рік у 12,6 разів. У 1964 році вантажообіг станції Мерцалове склав 38,4 тис. т, що в 2,3 рази менше, ніж в 1960 році. Таке падіння вантажообігу пояснюється закінченням будівництва залізниці Дубове – Мерцалове. Станція відправила 13,8 тис. т вантажів, в тому числі: 2,9 тис. т пшениці, по 1,4 тис. т ячменю і кукурудзи, 1,0 тис. т насіння олійних тощо. Прибуття вантажів на станцію становило 24,5 тис. т, в тому числі: каміння будівельне – 9,0 тис. т, баласт для залізниць – 4,1 тис. т, ліс – 2,9 тис. т, дизпальне – 1,7 тис. т, бензин – 1,5 тис. т, борошно – 1,0 тис. т. Поїзну роботу виконували паровози $Э^{Р}$, маневрову – $С^{У}$ [93; 94; 122; 123].

Навантаження мінеральних матеріалів у великих обсягах по станції Мерцалове розпочалося нещодавно, не дивлячись на те, що іще у 20-х роках минулого століття було відкрите Мерцалівське родовище кварцу. З 90-х років тут відвантажують глину, для чого ЗАТ «Глини Донбасу» побудувало по Мерцалово виробничу базу. В 70-90-х роках велося будівництво шахти-гіганта «Добропільська-Капітальна» із під'їзною колією до станції Мерцалове. Не дивлячись на те, що будівництво законсервували, а колію демонтували, проект має свої перспективи. Так, у 2006 році Кабінет Міністрів України визнав доцільним повторне будівництво цієї шахти. Можливо, що ми у майбутньому побачимо станцію Мерцалове серед вугленавантажувальних [78; 114; 178; 179].

Станція знаходиться поруч із селищем Дорожнє, яке раніше називалося «селище станції Мерцалове». Станом на 80-ті роки XX століття тут проживало близько 110 жителів, за останніми офіційними даними, на 2001 рік – 96 чоловік. Але поруч були села й хутори, найбільшим з яких 100 років тому була Ново-Олексіївка (сучасна Никанорівка). Отже, пасажирський рух через станцію Мерцалове розпочався майже одночасно із вантажним [114].

Восени 1916 року циркуляром Головного штабу № 171 було відкрито постійний пасажирський рух залізничною гілкою Гришине – Мерцалове – Добропілля. Перший пасажирський потяг Гришине – Добропілля через станцію Мерцалове (у кількості 2 пар на добу) було офіційно призначено у листопаді 1916 року, хоча будівельні та господарські потяги виконували функцію перевезення пасажирів на гілці ще з 1915 року. Втім, із загостренням соціально-політичної ситуації ці потяги вже наприкінці 1917 року були скасовані. До початку 30-х років минулого століття гілка Гришине – Добропілля була виключно вантажною (або як тобі писали – «товарною»). Лише із початком будівництва нової шахти «Гігант» ім.М.Горького в селищі Красноармійський Рудник (теперішнє місто Добропілля) в 1932 році, а також створенням сільського Добропільського району в 1935 році залізницею Гришине – Добропілля знову пішли пасажирські потяги [114; 171, с. 111 т. 145а; 172; 180, с. 9, 18; 181, с. 358 т. 556].

Кількість пар пасажирських (товаро-пасажирських, поштових, приміських, господарських тощо) потягів на добу, які зупинялися по станції Мерцалове

протягом початку 30-х років XX століття по 2009 рік коливалося від 1 до 8. Станція була справжніми «залізничними воротами» південної частини Добропільщини, але що стосується пасажирообігу, з року в рік він істотно коливався навіть «в кращі часи». На станції Мерцалове півстоліття тому продали наступну кількість пасажирських квитків: 1959 рік – 10,7 тис., 1960 рік – 7,77 тис., 1961 рік – 6,75 тис., 1962 рік – 5,66 тис., 1964 рік – 6,36 тис., 1965 рік – 12,1 тис., 1969 рік – 8,06 тис., 1970 рік – 12,9 тис., 1971 рік – 8,84 тис., 1972 рік – 9,95 тис., 1973 рік – 11,9 тис. Зменшення сільського населення в регіоні у 80-х – 90-х роках, призначення незручних для пасажирів розкладів руху приміських пасажирських поїздів у 90-х – 2000-х роках, а також масове використання маршрутних таксі на пасажирському автотранспорті з середини – кінця 90-х – початку 2000-х років призвели до падіння обсягів пасажирообігу на Добропільсько-Дубівському напрямі до критичної позначки і скасування приміських потягів [108-112; 147; 182; 183; 184].

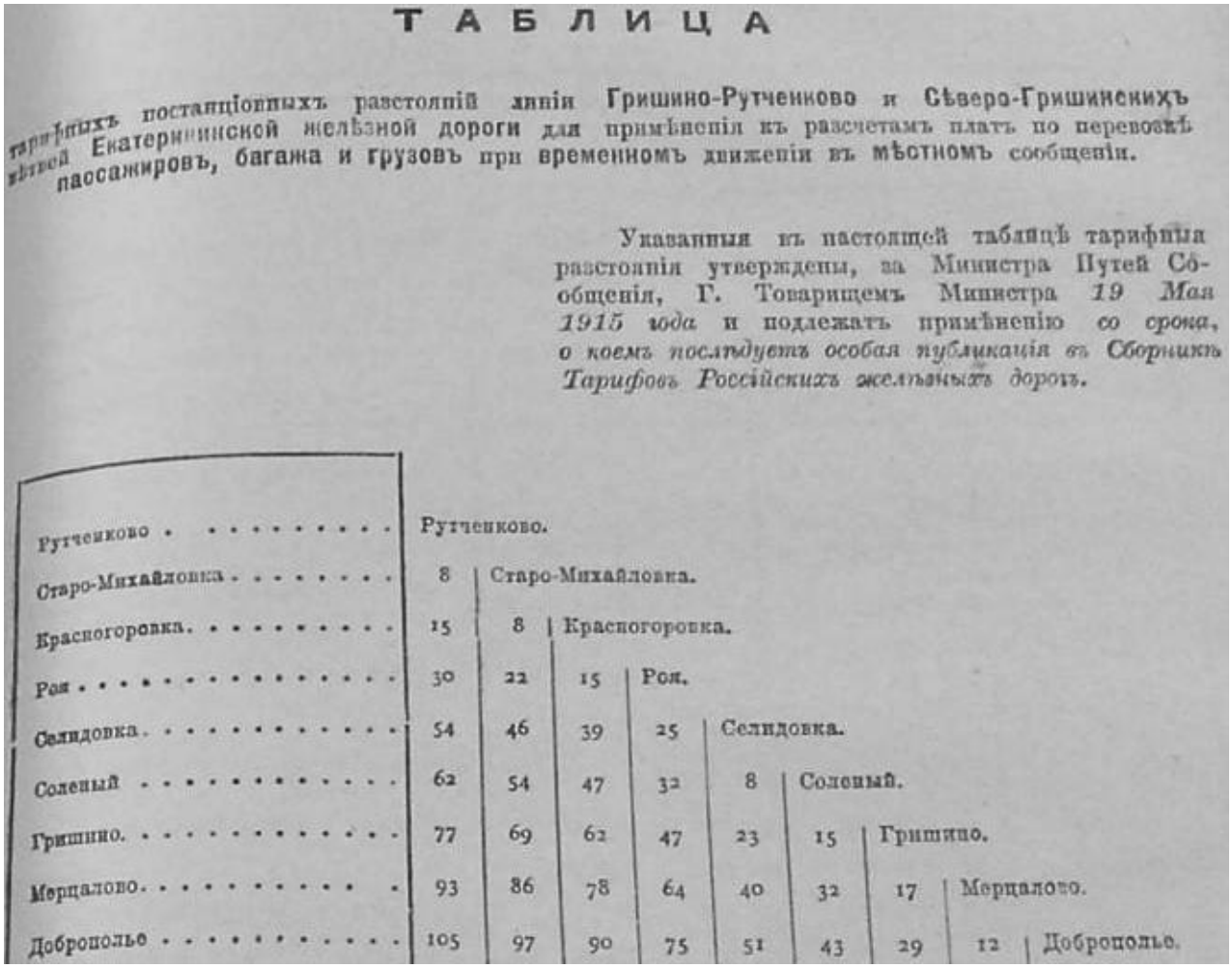
Зупинний пункт 24 км
(ДОБРОПІЛЬСЬКИЙ НАПРЯМ)

Зупинний пункт 24 км було обладнано в 40-х/50-х роках XX століття біля селища (колишнього радгоспу) Новий Донбас. Селище стало відомим у 70-х роках XX століття завдяки будівництву неподалік від нього шахти «Добропільська-Капітальна». Задовго до обладнання зупинного пункту, тут було збудовано «будку» колійників, де досить довго проживали родини залізничників. На відміну від більшості таких будинків уздовж залізниці Покровськ – Добропілля, будка 24 км після декількох років занедбаного стану була відреставрована і обладнана під магазин [92; 107; 114; 144; 145; 146; 177].

Залізниця ГРИШИНЕ – ДОБРОПІЛЛЯ і К.М.Ваніфант'єв

Залізниця на Добропілля будувалася, починаючі з весни 1914 року. Тимчасовий товарний і пасажирський рух на лінії було відкрито 6 жовтня 1915 року, про що сповістив Циркуляр Головного Штабу № 145 від 2.11.1915 року. Постійний пасажирський рух на Добропільській гілці було відкрито 5 вересня 1916 року. Восени 1917 року на Добропільському напрямі пасажирське сполучення було згорнуте, і для потрапляння на рудники і в села в зоні тяжіння до залізниці, потрібно було викликати по станції Гришине по земському телефоні підводу. Вартість проїзду в останній, за станом на лютий 1918 року, була порівнянна з ціною сучасного таксомотора на аналогічну відстань. За 10 карбованців, які подорожній викладав, наприклад, за підводу від станції Гришине до маєтку Зудермана в районі села Криворіжжя, можна було придбати (на вибір; цікаво тодішнє співвідношення цін на продукти): 4,5 десятка яєць, 18 кг хліба, 26 відер молока (по 10 літрів кожне), 3,5 кг м'яса або 1 кг масла (домашнього, іноді реа-

лізується на ринках). До 1919 року зійшов нанівець і вантажообіг напряму [20, арк. 7, 9; 114; 170, с. 703; 172; 185, с. 397].



ТАБЛИЦА

тарифныхъ постанціонныхъ разстояній линіи Гришино-Рутченково и Сѣверо-Гришинскихъ вѣтвей Екатерининской желѣзной дороги для примѣненія къ разсчетамъ платъ по перевозкѣ пассажировъ, багажа и грузовъ при временномъ движеніи въ мѣстномъ сообщеніи.

Указанныя въ настоящей таблицѣ тарифныя разстоянія утверждены, за Министра Путей Сообщенія, Г. Товарищемъ Министра *19 Мая 1915 года* и подлежатъ примѣненію *со срока, о коемъ послѣдуетъ особая публикація въ Сборникѣ Тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.*

Рутченково	Рутченково.								
Старо-Михайловка	8	Старо-Михайловка.							
Красногоровка	15	8	Красногоровка.						
Рон	30	22	15	Рон.					
Селидовка	54	46	39	25	Селидовка.				
Соленый	62	54	47	32	8	Соленый.			
Гришино	77	69	62	47	23	15	Гришино.		
Мерцалово	93	86	78	64	40	32	17	Мерцалово.	
Добропольe	105	97	90	75	51	43	29	12	Добропольe.

Тарифні відстані на напрямі Рутченкове – Гришине – Добропілля, затверджені у 1915 році
© *А.Уланов*

На всій протяжності колії від Рутченкового до Добропілля, були укладені легкі рейки, аналогічні стандартним Р33 (зараз використовуються лише на промислових вузькоколійках). Для проїзду гужового та автомобільного транспорту були споруджені залізничні переїзди та різнорівневі розв'язки. Вокзали та інші будівлі на станціях і роз'їздах «Красногорівсько-Добропільського ходу» були виконані за єдиним архітектурним планом. Рухомий склад напрямку: паровоз $О^{В}$, 30-35 двохосьових вагонів (вантажопідйомністю 600 пудів кожен); загальна вага причіпної частини – 700…800 тон. Після відміни у 1917 році, пасажирське сполучення «вантажною гілкою» Гришине – Добропілля було відсутнє аж до першої половини 30-х років XX століття, - 15 років [160; 180].

Зараз, через сто років від тих подій, будівництво залізниці Рутченкове – Гришине – Добропілля народний поголос приписує й англійцям, і французам, і бельгійцям, і навіть поміщикам Карпову й Бахіреву («Бахуру»). За усіма тими переказами загубився істинний «винуватець» будівництва залізниці Рутченкове – Гришине – Добропілля й північних Гришинських колій. Це тодішній началь-

Ваніфант'єв Кирило Миколайович (1861-1929)
© *Музей історії Придніпровської залізниці*

ник Катерининської залізниці, дворянин (дійсний статський радник), інженер-технолог Кирило Миколайович Ваніфант'єв (1861-1929). Людина – ветеран Катерининської залізниці, і взагалі, яка всю свою виробничу діяльність присвятила залізницям. За роки роботи на Катерининській залізниці й, зокрема, керівництва цією залізницею виявив себе як талановитий інженер, що здатний запропонувати нестандартне рішення складної виробничої задачі, як здавалося іншим – взагалі нерозв'язної. К.М.Ваніфант'єв вважається одним із найбільш результативних начальників Катерининської залізниці за усі роки її існування [186, с. 217].

Сам К.М.Ваніфант'єв, звісно, не будував залізницю Рутченкове – Гришине – Добропілля, - це робили люди, які працювали на робочих і керівних посадах під його началом. Скільки навіть разів він бував на нашій новобудові – достеменно невідомо. Є письмова згадка у спеціальній періодиці, наприклад, як К.М.Ваніфант'єв наприкінці весни 1914 року урочисто відкривав будівництво на усіх об'єктах від Рутченково до Добропілля. Він був начальником управління з будівництва залізниці Рутченкове – Гришине і північних Гришинських колій. Більш того: саме завдяки К.М.Ваніфант'єву було анульовано концесію на цей напрям, яку напередодні було надано товариству Північно-Донецької залізниці. Це значно прискорило будівництво, і явилося запорукою того, що залізницю здали ще до переходу громадянського конфлікту в країні до точки неповернення [159; 160; 186, с. 217].

Революційно налаштовані громадяни «віддячили» К.М.Ваніфант'єву за роки стабільності на Катерининській залізниці, коли той був її начальником. В березні 1917 року почалася діяльність робітничих рад на залізниці, і К.М.Ваніфант'ва було знято з посади начальника з політичних мотивів, - «як того, що викликає до себе вкрай вороже ставлення». Жодного звинувачення колишньому начальнику пред'явлено не було. Невеличка ремарка: коли почалася діяльність рад, К.М.Ваніфант'єв особисто розпорядився ніяким чином не заважати їх роботі. Уся вина колишнього начальника Катерининської залізниці полягала в тому, що він був призначений на свою посаду «старим режимом». А потім – була робота в Міністерстві (Наркоматі) шляхів сполучення, відновлення залізниць після громадянської війни, ув'язнення по статті 58-7 КК РРФСР на 10 років, відбування покарання на Соловках і розстріл в рамках «Справи про кремлівську змову» без будь-яких доказів винуватості [19; 187]…

Через політичну складову ім’я К.М.Ваніфант’єва не було увічнено в радянську добу; навряд чи слід очікувати найменування якогось адміністративно-географічного (в тому числі – залізничного) об’єкту його ім’ям і зараз.

Станція ДОБРОПІЛЛЯ

Станція Добропілля є тупиковим роздільним пунктом системи магістральних залізниць і під’їзних колій у загальному напрямі Покровськ – Дубове. Унаслідувала свою назву від найближчого великого села Добропілля (4 км), яке має коріння двох слів: «добрий» і «поле», - тобто, «добре поле», або «родюче поле». Втім, із самого початку основним вантажем, який мала відправляти станція, було кам’яне вугілля, а не сільгосппродукція.

Залізниця Рутченкове – Гришине – Добропілля. Схема 1917 року

Будівництво залізниці Рутченкове – Гришине – Добропілля розпочалося навесні 1914 року урочистим відкриттям комісією Катерининської залізниці на чолі із начальником останньої – К.М.Ваніфант’євим. Вже у 1915 році на гілці Гришине – Добропілля було укладено рейки, розпочався рух будівельних і робочих потягів. Датою відкриття станції Добропілля вважається серпень 1915 року. Тимчасовий товарний і пасажирський рух тут було відкрито ще 6 жовтня 1915 року. Постійний товарний рух на даному напрямі було відкрито 15 червня 1916 року (повідомлення № 23567 у «Збірнику тарифів Російських залізниць» за 1916 рік). Але у травні-червні 1916 року пасажирські потяги на Добропілля не пішли, не дивлячись на відповідні наміри керівництва Катерининської залізниці (навіть на об’яву про запуск цих потягів на вокзалі станції Гришине). Пасажирський рух було відкрито пізніше – 5 вересня 1916 року, а у пряме сполучення зі станціями Російських залізниць станцію Добропілля було включено

5 листопада 1916 року (циркуляр Головного штабу № 171) [114; 160; 170, с. 703; 172; 172; 181, с. 22; 185, с. 397; 188, с. 17; 189].

Причиною будівництва залізниці Гришине – Добропілля була закладка в даному районі капітальних рудників, які мали продуктивність, на порядок-два вищу, аніж старих дрібнокустарних вуглекопалень. В районі Парасковіївки на землях П.А.Розгона й І.А.Перепечаєнка після 1910 року було закладено Добропільський (в радянських джерелах – Ерастівський) рудник на лівому березі, а також Святогорівський рудник – на правому березі річки Бик (обидва – на території сучасної шахти «Алмазна»). В 1914-1915 роках ці рудники дали своє перше вугілля. В 1916 році на землі К.А.Вістенгаузена в селі Добропілля закладався «потужний рудник», - імовірно, Добропільський № 2, який фігурує в радянських джерелах як недіючий [53, с. 17; 104, с. 26-27; 114; 139, с. 26-27, 43; 162, с. 3; 190, с. 57].

Втім, до маршрутних відправлень вугілля було ще занадто далеко. Обсяги відправлення вугілля з «Добропільських рудників» були такими: 1915 рік – 504 тис. пудів (при сумарному видобутку на Добропільському та Святогорівському рудниках більш ніж 1 млн. пудів; 1 пуд дорівнює 16,38 кг), 1916 рік – майже 1,5 млн. пудів, 1917 рік – 1,2 млн. пудів, 1918 рік – 794 тис. пудів. Це, в кращому випадку, від одного до декількох вагонів вантажопідйомністю 600 пудів на добу. Вагони із вугіллям й сільгосппродукцією в 1916-1917 роках включалися до складу робочих і товаро-пасажирських потягів. Курсування останніх у кількості 2 пари на добу було налагоджено у листопаді 1916 року, до складу потягів включалися вагони II, III та IV класу. Вартість проїзду від Добропілля до Гришиного у вагоні IV класу перевищувала вартість проїзду в сучасному маршрутному автобусі. Восени 1917 року ці потяги відмінили [5, с. 115 т. 145а; 18, с. 173-175; 114; 170, с. 111 т. 145а].

145а. Доброполье Гришино и обратно.

№ 101 II-IV	№ 101 II-IV	Врс.	Екатерининская ж. д.			Врс.	№ 101 II-IV	№ 101 II-IV
7.25	5.55		Ос. **Доброполье**		Пр.	29	12.50	4 50
7.53	6 23	12	↓ Мерцалово		↑	17	12.17	4 17
8 40	7 10	20	Пр. **Гришино**		Ос.	—	11.30	3 30
11. 5	8 14	—	Ос. Гришино	145	Пр.	88	9. 6	2 31
1.58	11 4	88	Пр. Харцызскъ...		Ос.	—	5 48	11 17
9.16	7 59		Ос. Гришино	145	Пр.	424	11 3	8 4
1 44	8.42	424	Пр. Долинская...		Ос.	—	9 40	3 50

Перший розклад товаро-пасажирського потягу на Добропілля – на зиму 1916-1917 років
© *А.Уланов*

Станом на 1916-17 рік колійний розвиток станції Добропілля включав у себе 6 колій (в тому числі 1 тупик). Вхідні стрілки з боку станції Гришине знаходилися поруч зі станційною будівлею, пасажирською (пероном) і проміжною (тобто, між першою й другою коліями) платформами. Поруч зі станційною будівлею було обладнано пакгауз для вантажів великої швидкості, а на вантажних коліях – криту, відкриту товарні платформи, пакгауз, вагонні ваги, орендовані ділянки під склади вантажів. У найближчому майбутньому передбачалося обладнати ще 7 станційних колій (з них – 2 тупики), встановити поворотне коло [2, с. 567].

До революції 1917 року для налагодження регулярної доставки вугілля з Добропільського (Ерастівського) рудника на станцію Добропілля було відкрито рудникову вузькоколійку із кінною тягою між цими двома об'єктами. Післязавершення активної фази збройного протистояння в 1921 році було відкачано воду з шахт №№ 17 і 18 колишнього Добропільського рудника, які було включено до складу Красноармійського рудника (об'єднаних колишніх Святогорівського й Добропільського рудників). В 1923-24 господарчому році станція Добропілля відправила 18,1 тис. т, що не дотягувало до рівня відправлення в 1916 році, а в 1924-25 і 1925-26 роках – 1,1 тис. т і 1,7 тис. т вугілля, відповідно. В 1924 році шахти закрилися [16, с. 92; 114; 191, с. 84-85].

Колійний розвиток станції Добропілля у 1916 році

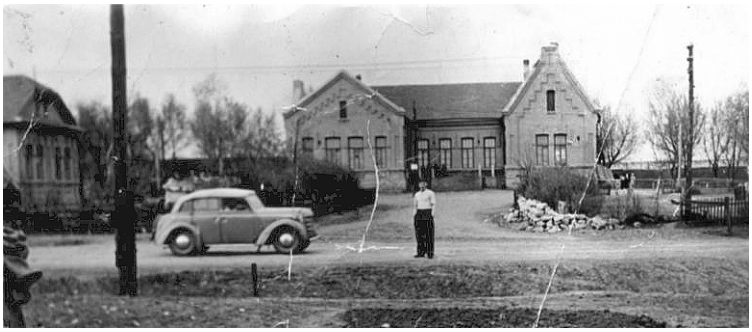
Теоретично споживачами послуг залізничного транспорту залишалися сільськогосподарські та дрібні промислові підприємства, які, нажаль, не могли забезпечити стійкий вантажообіг напряму протягом року. Станція Добропілля, станом на 1923-1925 роки, обслуговувала 18 населених пунктів, віддалених від станції на декілька верст із населенням 5,2 тис. осіб, що мешкали у 679 дворах і мали 8,9 тис. десятин землі (в т.ч. 7,8 тис. десятин орної землі, з яких у 1923 році було засіяно менше половини). До станції Добропілля, станом на 1923-1924 роки, також тяжіли: кузні в селі Іванівка (2 од., 12 верст), в селищі Іванівка (межа смт Святогорівка, 3 од., 4 версти), у Мирній Долині (25 верст), у Вірівці (7 верст), в Зеленому (12 верст), вітряки на Аністратівському хуторі (25 верст), Завидо-Кудашевому (8 верст), Іванівці (12 верст), Криворіжжі (12 верст), Ново-Василівці (3 од., 15 верст), Усово-Василівці (15 верст), паровий млин в Іванівці (12 верст), Зеленому (12 верст), Ганнівці (5 верст), млин-шеретовка у Зеленому (12 верст), газогенераторний млин у селищі Іванівка (4 версти), хлібопекарня при Святогорівському руднику (4 версти), шкіряні заводи у Криворіжжі (12 верст) і по Ганнівці (5 верст) [50; 51, арк. 129; 192].

Станом на 1922-1923 господарчий рік, вантажообіг залізниці Гришине – Добропілля склав 20,4 тис. т (з них 17,7 тис. т – відправлення), на 1923-1924 рік

– 20,9 тис. т (з них 20,1 тис. т – відправлення). Не дивлячись на загальну тенденцію до повільного зростання вантажообігу, Добропільська гілка в першій половині 20-х років XX століття залишалася збитковою. Так, за другу половину 1924 року Катерининська залізниця отримувала середній прибуток від перевезень вантажів Добропільською гілкою в розмірі 541,47 крб. за місяць, а середньомісячні експлуатаційні витрати становили 1608,25 крб. Збитки від експлуатації Добропільської гілки за відповідний період становили 1066,78 крб. за місяць в середньому. Даний факт і зумовив дискусію щодо недоцільності подальшої експлуатації залізниці Гришине – Добропілля. Можна стверджувати, що Добропільська гілка дивом уникла закриття і демонтажу [192].

В 1926 році розпочалася реконструкція Красноармійського рудника, яка тривала до 1930 року, і в рамках якої було також переобладнано під'їзні колії шахт №№ 17 і 18. Взамін старої рудникової вузькоколійки до оновленого підприємства, шахти № 17-18, було прокладено ширококолійну під'їзну колію. В 1931-32 році розпочалося будівництво шахти «Гігант» ім. М.Горького, перша черга якої була здана в експлуатацію в 1941 році. У зв'язку із цим, в 30-х роках реконструкція розпочалася на станції Добропілля. В першій полвині 30-х років було відновлення курсування пасажирсько-товарного потягу Гришине – Добропілля (1 пара на добу, в дорозі – 2 години). В другій половині почали подовжувати станційні колії. Було збудовано елеватор (зруйнований у 1941 році відступаючими радянськими військами, а після війни його замінив хлібоприймальний пункт). У 1934 році станція Добропілля відвантажила більше 225 тис. тон вантажів, - переважно вугілля [55; 114; 181, с. 358 т. 556].

Післявоєнним показникам роботи станції Добропілля притаманна висока нерівномірність. Якщо в першу декаду серпня 1945 року станція перевиконала план навантаження вугілля на 112 %, то в другу декаду – недовиконала на 33 %. До 50-х років вдалося привести вантажну роботу в норму [74; 75; 114].



Пасажирська будівля станції Добропілля, вид з боку міста, 70-ті роки XX століття
© *О.Пташник*

Станом на 1960 рік, станція Добропілля мала 16 колій, в тому числі: для прийому й відправлення вантажних і пассажирських поїздів на станцію Мерцалове (№ 2, обладнаний низькою пасажирскою платформою; допустима швидкість – 15 км/год.), для прийому й відправлення вантажних поїздів на станцію Мерцалове (№ 1), станцію Мерцалове й шахту № 1-2 «Добропілля» (№№ 4, 5, 6), для накопичення маршрутів та відправлення вантажних поїздів на станцію Мерцалове й шахту № 1-2 «Добропілля», навантажувально-розвантажувальні (№№ 10 із критою сортувальною платформою та складом дрібних відправок, 13, 14, 15, 17), ваговий (№ 8), обгінний (№ 9), розвантажувальний (№ 16), тупик

нафтезливу (№ 11), а також для чистки топок паровозів (№ 18). На станції також розташовувалася аварійна бригада й був обладнаний медпункт. До станції примикав одноколійний перегін Добропілля – Мерцалове, використовувалася електрожезлова система [193].

Станом на січень 1960 року, пробіг локомотивів у складі вантажних потягів на напрямі Добропілля – Красноармійське становив 9380 км, в тому числі: паровозів – 5729 км, тепловозів (депо Ясинувата) – 3651 км. На напрямі Красноармійське – Добропілля пробіг локомотивів – 9528 км, в тому числі: паровозів – 5852 км, тепловозів – 3676 км. У складі господарських потягів курсували виключно паровози; їх пробіг на напрямах Добропілля – Красноармійське та Красноармійське – Добропілля за звітний період склав 110 км і 132 км, відповідно. Середня вага вантажного потягу (брутто) на напрямі Добропілля – Красноармійське – 1680 т, на напрямі Красноармійське – Добропілля – 910 т. Транспортна робота локомотивів у складі вантажних потягів (при масі причіпної частини брутто) на напрямі Добропілля – Красноармійське складала 11739 тис. т-км, на напрямі Красноармійське – Добропілля – 7767 тис. т-км; господарчих – відповідно, 1 тис. т-км і 9 тис. т-км. Середньодобова кількість вантажних потягів на напрямах Добропілля – Красноармійське та Красноармійське – Добропілля, відповідно, становила 7,5 і 9,2. Технічна швидкість потягів у першій половині 60-х років на напрямах Добропілля – Красноармійське і Красноармійське – Добропілля, відповідно, становила: 34,3 км/год. і 31,7 км/год. – під паровозом, 32,1 км/год. і 38,4 км/год. – під тепловозом. Отже, більша кількість потягів у сучасному напрямі стійкого потоку порожніх вагонів свідчить про те, що в районі Добропілля в 1960 році велося інтенсивне будівництво міської та сільської інфраструктури [194, арк. 3-5; 195].

У 1964 році вантажообіг станції Добропілля склав 4,0 млн. т по відправленню і 2,2 млн. т по прибуттю. Статистика вантажів, що відправлялися: кам'яне вугілля – 3,9 млн. т, збірний залізобетон – 34,9 тис. т, пшениця – 31,8 тис. т, насіння олійні – 11,6 тис. т, кукурудза – 6,0 тис. т, ячмінь – 3,8 тис. т, лом чорних металів – 4,2 тис. т, продукти деревообробки – 2,8 тис. т, зворотна виногорілчана тара – 2,1 тис. т, жито – 1,3 тис. т тощо. Прибуття вантажів в 1964 році: кам'яне вугілля – 1,6 млн. т, ліс – 125 тис. т (з них 107 тис. т – кріпильний ліс), пісок-земля-глина – 74,8 тис. т, цегла – 37,4 тис. т, цемент – 30,8 тис. т, металеві вироби – 17,7 тис. т, борошно – 8,9 тис. т, збірний залізобетон – 7,7 тис. т, машини – 7,3 тис. т, алкогольні напої – 6,2 тис. т, труби – 5,7 тис. т, баласт для залізниць – 5,1 тис. т, картопля – 4,7 тис. т, продукція хімічної промисловості – 4,1 тис. т, бензин – 3,7 тис. т, комбікорм – 3,4 тис. т, дизпаливо – 3,3 тис. т, рейки – 3,0 тис. т, стандартні деталі до будинків – 2,9 тис. т, цукор – 2,5 тис. т, кукурудза – 2,1 тис. т, стінні блоки – 2,1 тис. т, свіжі овочі – 2,0 тис. т, меблі – 1,9 тис. т, сіль – 1,9 тис. т, пшениця – 1,6 тис. т, макуха – 1,4 тис. т, каміння будівельне – 1,1 тис. т, консерви – 1,1 тис. т тощо. Поїзну роботу виконували паровози $Э^{Р}$, $Э^{Х}$, маневрову – $С^{У}$ [93; 123].

Як відмічають добропільські краєзнавці, залізниця в 40-х – 60-х роках минулого століття перевозила все, навіть те, що зараз, зважаючі на обсяги відправлень, транспортується виключно автомобілями. Продукти, наприклад, через

відділ робочого постачання (ОРС), що знаходися в Красноармійському, залізницею потрапляли через станцію Добропілля на шахтні й заводські станції, звідки розносилися або розвозилися кіньми по магазинах. Навіть тяжкохворих відправляли в Новоекономічне (Мирноград, колишній Димитров) і Сталіне (Донецьк) не каретами «швидкої», а в пасажирських вагонах. Недарма залізницю добропільці неофіційно називали «дорогою життя» [114].

Протягом 1934-2009 років станція Добропілля відправляла по 1-3 пари пасажирських (приміських, робочих тощо) потягів на добу. Пасажирські склади курсували навіть в роки окупації Добропілля військами Німеччини та її союзників (звісно, за виключенням часу активної фази бойових дій у Донбасі). У 1959, 1960, 1961, 1962, 1964, 1965, 1969, 1970, 1971, 1972 і 1973 роках станція Добропілля реалізувала, відповідно, 10,0, 3,4, 2,4, 2,5, 3,9, 2,9, 1,6, 1,5, 1,2, 1,6 і 2,0 тисяч пасажирських квитків. Як бачимо, загальна тенденція зменшення кількості пасажирів у вагонах приміських потягів Добропілля (із коливаннями пасажиропотоку) була притаманна ще в 60-х – 70-х роках минулого століття, і головним чином – через курсування рейсових автобусів зі зручним для пасажирів розкладом руху [61; 92; 96; 100; 108-112; 126-129; 147; 181-184; 196].

1 m Postyschewo – Dobropole

		8307		km	Zug Nr	Zug Nr		9308		
...	...	5.00	...		ab **Postyschewo 1**	.....an	...	9.55	...	...
...	...	5.55	...	31,9	an **Dobropole**	.....ab	...	9.00	...	...

Розклад руху пасажирських потягів Красноармійське (в документі – Постишеве) – Добропілля на серпень 1942 року
© В.Дукін, А.Уланов

Станом на 1959 рік, наприклад, склад приміських потягів (2 пари на добу) у сполученні Добропілля – Красноармійське являв собою 6 двохосних пасажирських (жорстких) вагонів, 1 поштового, 1 багажного вагонів і 1 вагону-хлібовозки під паровозом $С^{У}$. Потяги Красноармійське – Добропілля – Красноармійське курсували у загальному обороті із приміськими потягами на Курахівку і Кирпичове – Демурине. Станом на січень 1960 року, пробіг паровозів у складі пасажирських (приміських) потягів Добропілля – Красноармійське – Добропілля склав по 1920 км у кожному напрямі [92, с. 480-481; 195, арк. 3-5].

В 2007 році було скасовано приміські потяги Красноармійськ – Добропілля, натомість в 2008 році сюди пішли робочі (господарські) потяги з можливістю проїзду пасажирів. Такі потяги, як і вантажні, могли не призначатися, а якщо призначалися – прямували за диспетчерським розкладом, - могли випереджати графік та відставати від нього навіть на годину-півтори. Пасажиропотік на потягах Добропільського напряму був невеликим. Влітку 2009 року робочі потяги Красноармійськ – Добропілля були замінені автобусним розвезенням працівників залізниці.

З міста Добропілля рейсові автобуси курсують до Кутузовки, Новодонецького, Олександрівки, Дружківки, Краматорська (в т.ч. через Білозерське і Золотий Колодязь), Покровська – Курахового, Криворіжжя, Кам’янки.

Шахтна гілка ДОБРОПІЛЛЯ – ЛЕГЕНДАРНА

На північ від станції Добропілля пролягає протяжна під'їзна колія, що заходить на територію Олександрівського району. Дана лінія будувалася протягом 1926-1966 років, у мірі потреби в тій чи іншій ділянці. У 1926-1930 роках бідбувалося будівництво ділянки від станції Добропілля до промислового майданчика шахти № 17-18 ім. РСЧА (нині – «Алмазна»), на якій в 1937 році виник тупик зі станцією шахти «Гігант» ім. М.Горького. Після Другої Світової війни розпочалася добудова залізниці до промислового майданчика шахти № 3 «Добропілля» (нині – «Білозерська»), яку здали в експлуатацію в 1953 році. Кінцевий роздільний пункт отримав назву роз'їзд Гнилушанський, втім в 60-х роках його називали «станцією шахти № 3», або станцією Білозерська. В 50-х роках біля роз'їзду були відкриті дрібні шахти №№ 1, 1-біс, 2 і 4 «Гнилушанські» (різні стволи двох шахт) [114; 197; 198; 199].

В другій половині 50-х років проводилося будівництво колії від шахти «Білозерська» до гідрошахти «Піонер», яку здали в експлуатацію в 1961 році. Тоді ж побудували роз'їзди, пов'язані із гідрошахтами, які будувалися між селищами Білозерське й Новодонецьке. В 1961-1962 роках, в рамках передачі під'їзних колій тресту «Красноармійськвугілля» на баланс Донецької залізниці, був установлений постанційний зв'язок між станцією Добропілля і Гнилушанським роз'їздом. В районі села Копані звели роз'їзд № 6. Останній роздільний пункт, а також станції гідрошахт №№ 1 і 2 «Красноамрійські», що будувалися в 60-ті роки, були базами різних будівельних управлінь. Лише в 1966 році було добудовано ділянку колії з надзвичайно складним профілем від гідрошахти «Піонер» до станції Легендарна із капітальним мостом через річку Водяна, висота насипу в районі якого перевищує 10 м [83; 84; 85; 114; 200].

Залізницею Добропілля – Легендарна існував епізодичний пасажирський рух. В 1979 році тут навіть один раз пройшов додатковий поштово-багажний потяг «разового призначення» у сполученні Горлівка – Москва. У 1981 році цією ділянкою курсував приміський дизель-потяг Лозова – Іловайськ: від Легендарної до Добропілля у складі поїзної бригади працював машиніст-інструктор. В 1995 і 1997 роках цією ділянкою тимчасово курсували потяги Легендарненського і Дубовського призначення, які зазвичай ходили через Облачний. Саме тоді здійснювали поточний ремонт колії на транзитній ділянці Мерцалове – Легендарна [201].

В 1997 році, у зв'язку із занепадом вугільної промисловості в Україні, припинився рух між шахтами «Білозерська» і «Піонер». Після закриття гідрошахти і групової збагачувальної фабрики «Красноармійська», в 2001 році було демонтовано ділянку колії між роз'їздом № 6 (сам роз'їзд нині також не існує) і шахтою «Піонер». В 2016 році на перегоні Легендарна – Мерцалове зійшли із рейок 9 вагонів із вугіллям. В 2017 році на ділянці розпочались масштабні ремнотні роботи…

Запасів у надрах вугільного родовища, що на території Добропільського й Олександрівського районів, за нинішніх темпах розробки вистачить ще на 350-400 років. Перспективними є декілька «Терешківських» ділянок, одна «Добро-

пільська-Капітальна», дві «Самарські-Капітальні». Ділянка колії Золоті Пруди – Дубове проходить над «Новобахметьєвською» ділянкою вугільного родовища, де наявні поклади кам'яного та бурого вугілля. То ж, майбутнє залізниць Добропільщини й Олександрівщини забезпечене [114; 115].

Парк ЦЗФ
(ШАХТА № 1-2, ЕКОНОМІЧНА)

Колишня станція Економічна, нині – парк ЦЗФ станції Добропілля, що обслуговує шахту «Добропільська», станом на 1963 рік, включала в себе наступні колії: вантажно-розвантажувальні - №№ 1, 10 (тупик), 11 (тупик), 18 (тупик), 19 (тупик); навантажувальні - №№ 2, 3; відправочні - № 4; приймально-відправні - №№ 5, 7 (тупик); вивантажувальні - № 6 (тупик), 12, 13 (тупик, за парною горловиною станції), 15 (тупик), 16 (тупик), 17 (тупик), 20 (тупик), 22 (тупик); запобіжний тупик (до розвантажувальної № 13, за парною горловиною станції). Прийом вибухових матеріалів проводився на колію № 7. При проходженні транзитних складів зі станції Добропілля або шахти № 17-18 ім. РСЧА, протилежний перегін повинен був бути вільним від зустрічних поїздів. Аварійна бригада для шахтної станції перебувала на станції Добропілля, медпункт – на станції ЦЗФ «Добропільська», відновний і пожежний поїзди, а також ветпункт - на станції Красноармійське [202].

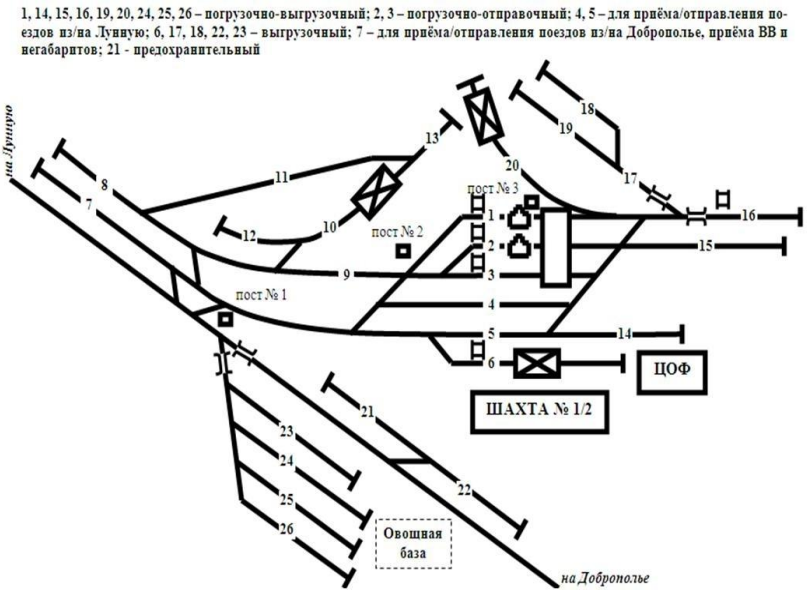


Схема колійного розвитку станції Економічна на 1967 рік. Реконструкція за даними [202]

Згідно з технічно-розпорядчим актом станції Економічна на 1967 рік, у примикання шахтних колій до ділянки Добропілля – Лунна був обладнаний пост № 1, де були вкладені вивантажувальні (№№ 22, 23) і вантажно - розвантажувальні (№№ 24, 25, 26) тупики овочевої бази, а також приймально-відправний тупик (№ 8) для прийому вибухових матеріалів та прийому-відправлення негабаритів зі станції (на станцію) Добропілля. До останнього також примикали станційні колії шахти № 1-2 «Добропілля», в районі примикання був обладнаний запобіжний тупик (№ 7). Шахтна станція обладналася двома витяжними (№№ 8, 13), розвантажувальними і вантажно - розвантажувальними (№№ 6, 12, 14, 15, 16, 18, 19, 20) тупиками, розвантажувальними (№ №

10, 17), сполучними (№№ 9, 11), вантажно-відправними (№№ 2, 3), вантажно-вивантажувальним (№ 1) і приймально-відправними (№№ 4, 5) коліями. Колії №№ 1, 2, 3 були обладнані залізобетонними бункерами, №№ 6, 10, 20 – розвантажувальними ямами і складами, №№ 1, 2 – залізничними вагами, №№ 1, 2, 3, 6, 16 – маневровими лебідками. На шахтній станції були обладнані пости №№ 2 і 3, в районі яких, поряд зі стрілочними переводами, були глухі перетини колій [203].

Документальні дані про зупинки (графікові, «на вимогу пасажирів») пасажирських та приміських потягів на станції Економічна під час здійснення епізодичного руху в 70-х – 90-х роках відсутні.

Парк АЛМАЗНА
(ШАХТА № 17-18, ЛУННА)

Станція Лунна, нині – також парк станції Добропілля, що обслуговує шахту «Алмазна» (колишню № 17-18 ім. РСЧА), станом на 1964 рік також була звичайною шахтною станцією, і включала в себе такі колії: приймально-відправні (№№ 1, 2), вагову (№ 3), навантажувальну (№ 4), вантажно-розвантажувальні (№№ 5, 7, 8, 11), розвантажувальні (№№ 6, 10), а також витяжний тупик (№ 9). Над колією № 5 був обладнаний залізобетонний навантажувальний бункер, над колією № 7 – дерев'яний полубункер, на колії № 3 – залізничні ваги; рух на коліях №№ 5, 7 здійснювався за допомогою маневрових лебідок [204].

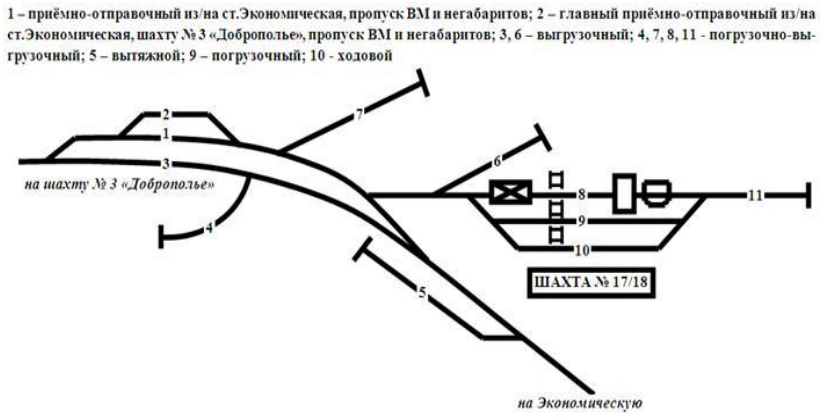


Схема колійного розвитку станції Лунна на 1967 рік. Реконструкція за даними [203]

В 1967 році станція Лунна, на відміну від Економічної, була обладнана колійним розвитком із можливістю схрещення складів безпосередньо на «шахтній гілці». Тут були: головна колія № 2, де проводився прийом, відправлення складів, пропуск вибухових матеріалів і негабаритів зі (на) станцій (-ії) шахти № 3 «Добропілля» й Економічна; приймально-відправної колії № 1, де проводилися прийом складів, вибухових матеріалів і негабаритів, і відправлення складів зі (на) станції (-ю) Економічна; розвантажувальна колія № 3, що примикала до колії № 1, і вантажно-розвантажувальні тупики №№ 4 (до колії № 2, обладнаний високою вантажною платформою) і 7 (до колії № 1, обладнаний маневровою лебідкою). До колії № 1 примикали колії станції шахти № 17-18 ім. РСЧА,

де були обладнані розвантажувальний (№ 6), вантажно-розвантажувальний (№ 11) і витяжний (№ 5) тупики, а також розвантажувальна (№ 8, обладнана залізобетонним бункером, залізничними вагами, маневровою лебідкою і високою вантажною платформою), навантажувальна (№ 9, обладнана маневровою лебідкою) і ходовою (№ 10) коліями [205].

Парк ШАХТА № 3
(ГНИЛУШАНСЬКИЙ, БІЛОЗЕРСЬКА)

Роз'їзд Гнилушанський, станція шахти № 3 «Добропілля», - нині – станція Білозерська однойменної шахти, яку було обладнано на початку 50-х років у районі шахт, що будувалися в районі шахтарського містечка Білозерське. Станом на 1964 рік тут примикали одноколійні перегони шахта № 3 «Добропілля» - шахта № 17-18 ім. РСЧА (електрожезлова система), шахта № 3 «Добропілля» - шахта № 1-1 «біс» «Гнилушанська» (рух маневровим порядком), шахта № 3 «Добропілля» - шахта № 4 «Гнилушанська» (рух маневровим порядком) і шахта № 3 «Добропілля» - гідрошахта «Піонер» (рух маневровим порядком), на якому розташовувалися роз'їзди № 6 і гідрошахти № 2 «Красноармійська». На станції шахти № 3 «Добропілля» були обладнані наступні колії: приймально-відправні - №№ 1, 3; навантажувальна - № 2; розвантажувальна - № 4; навантажувально-розвантажувальні - №№ 5 (тупик), 7 (тупик); ходова - № 6; вагова - № 8 (тупик). Колійний розвиток станції малої шахти № 1-1 «біс» «Гнилушанська», приєднаної до шахти № 3 «Добропілля», складався з навантажувального (№1), вивантажувального (№ 2) й вагового (№ 3) тупиків; шахти № 4 «Гнилушанська» - з навантажувального (№ 1), приймально-відправного (№ 2) і розвантажувальних (№№ 3, 4) тупиків [200].

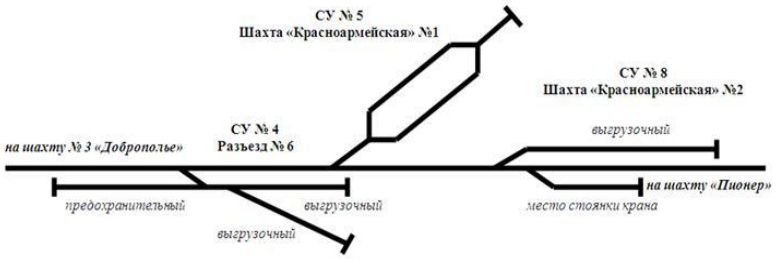


Схема колійного розвитку роз'їзду № 6, а також будівельних майданчиків на місці майбутніх шахт «Новодонецька» (Красноармійська» № 1) та «Красноармійська» № 2. – Реконструкція за даними [200]

Закритий роз'їзд № 6

Роз'їзд № 6 знаходився в районі сіл Копані та Новоукраїнка, - на захід від Білозерського. У 60-х роках тут розгорнулося будівництво гідрошахт № 1 і № 2 «Красноармійська». Роз'їзд і під'їзні колії, що примикали до нього, стали справжньою базою будівельних управлінь, які здійснювали будівництво як гідрошахт, так і робочого селища Білозерське. Роз'їзд № 6 розташовувався на 7-му кілометрі від станції шахти № 3 «Добропілля» («Білозерська») в напрямку гідрошахт, і фактично був парком згаданої вище шахтної станції, що включав у

себе два розвантажувальних (№ 1 і № 2) і один запобіжний тупики (№ 3). Тут проводилися операції з вантажами, адресованими будівельному управлінню № 4. На недобудованій станції шахти № 1 «Красноармійська» («Новодонецька») в районі на схід від села Куріцине брало вантажі будівельне управління № 5. Станція шахти № 2 «Красноармійська» в 1964 році представляла з себе 2 тупика (розвантажувальні № 2 і № 3 – для стоянки залізничного крана), що примикали до головної колії (№ 1) перегону шахта № 3 «Добропілля» - гідрошахта «Піонер» з вхідними стрілками з боку шахти № 3 «Добропілля». Тут брало свої вантажі будівельне управління № 8 [200].

Нині ділянку колії роз'їзд № 6 – шахта «Піонер» демонтовано.

Закрита станція КРАСНОАРМІЙСЬКА

Станція гідрошахти № 2 «Красноармійська» мала 1970 році колійний розвиток, представлений наступними коліями: головна для прийому і відправлення поїздів на шахти № 3 «Добропілля» і «Піонер» - № 1; приймально - відправні для прийому і відправлення поїздів на шахти № 3 «Добропілля» і «Піонер» - №№ 2, 3; вивантажувальні - №№ 4, 9 (тупик), 12 (тупик); вантажно-відправні для відправлення поїздів на шахту «Піонер» - №№ 5, 6, 7; приймально-відправна для прийому і відправлення поїздів на шахту «Піонер» - № 8; витяжні тупики - №№ 10, 11. На коліях №№ 5, 6, 7 були обладнані вантажні бункери, залізничні ваги й встановлені маневрові лебідки [206].

Історія закриття гідрошахти, групової збагачувальної фабрики і станції «Красноармійська» є типовою для депресії 90-х років у нашому регіоні, а також розкриває в певній мірі ті соціально-економічні явища, що характерні для монопрофільних містечок Донеччини і Луганщини. Ось як описують ці події регіональні газети тих часів [207-211].

Гідрошахта в Новодонецькому
https://www.youtube.com/watch?v=aQfdvpMEffw

Приблизно через десятиліття після виходу на проектну потужність, гідрошахта «Красноармійська» почала відпрацьовувати нижні горизонти, і план вуглевидобутку систематично давав збій з причин високого рівня загазованості, високої температури порід, погіршення умов провітрювання. У 1983 році Міністерство вугільної промисловості СРСР затвердило проект інституту «Донгіпрошахт» з реконструкції вказаної гідрошахти. Згідно із проектом, пе-

редбачалися наступні заходи: розкриття нових пластів свити «Алмазна» двома вертикальними стволами, перехід гідрошахти на «суху» (традиційну) технологію вуглевидобутку, здійснення повної конвеєризації внутрішньошахтного транспорту, заміна ерліфтного підйому на скіповий. Передбачалася також реконструкція комплексу поверхні шахти. Приступити до здійснення даного проекту довелося вже в епоху незалежності. Проект реконструкції скоректували на початку 1996 року – відмовилися від проведення двох нових стволів. Керівництво шахти отримало гроші на реконструкцію.

У квітні 1996 року було зупинено ерліфтний підйом, - з перспективою обладнання на головному стволі скіпового підйому. На час реконструкції функції головного підйому повинен був виконувати вуглесосний гідропідйом - по свердловині, через яку раніше подвавлася вода для гідровидобутку. Через високу зольність вугілля, що видобувалося, тимчасовий гідропідйом став інтенсивно зношуватися. Через велику заборгованість шахти по зарплаті, за енергоносії тощо, остання не змогла освоїти отримані кошти за призначенням, і через три роки стала повним банкрутом. У травні 1999 року, в зв'язку з високими експлуатаційними витратами на гідровиймання вугілля, малою продуктивністю і високою кредиторською заборгованістю по шахті, почалося закриття останньої. Примітно, що в наказі Міністерства вугільної промисловості України про закриття шахти «Красноармійська» вказувалося, що подальша робота підприємства можлива лише при вливанні коштів, яких у бюджеті країни не було.

Групова збагачувальна фабрика «Красноармійська», згідно з планами 1996 року, мала існувати як окрема виробнича одиниця в складі ДП «Добропіллявугілля». Однак, після припинення вуглевидобутку на гідрошахті й передачі її на баланс компанії «Укрвуглереструктуризаці», фабрика практично припинила роботу. Обліковий штат працівників шахти був урізаний наполовину (на наступних етапах також проходили звільнення), а фабрики - на дві третини (більшість співробітників були відправлені в неоплачувані відпустки). На шахті було створено центр соціальної адаптації, що займався юридичними консультаціями і пошуком робочих місць для звільнених співробітників вугільних підприємств, але істотно вплинути на хід подій він не міг. Армія безробітних, яка не змогла влаштуватися на сусідні шахти, що тоді відчували подібні проблеми, не могла прогодуватися інакше, як злодійством.

У березні 1999 року збагачувальною фабрикою «Красноармійська» зацікавилося сумнівне товариство «Техвуглеенерго», орендувавши фабрику. Однак, в силу незрозумілих причин, як виявилося вже пізніше, підприємство-банкрут не було виключено з реєстру Фонду держмайна, і в результаті нові господарі не платили за оренду. У січні 2000 року договір оренди із вказаним підприємством було розірвано, але після цього горе-орендарі зникли. Ситуацію погіршувало масове «полювання за металом», - місцеві жителі, а такоє заїжджі «гастролери», від безвиході поступово розбирали металоконструкції фабрики. Біля шахти було обладнано три точки прийому металобрухту. За рік «господарювання» були частково демонтовані вагони на території фабрики, під'їзні колії і 27 км трубопроводу діаметром 630 мм. У 2001-2002 роках були остаточно

розібрані ділянки колії між роз'їздом № 6 і шахтою «Піонер», а також колійний розвиток збірної станції, навантажувальних пристроїв гідрошахти і збагачувальної фабрики.

Залишки насипу демонтованої ділянки колії шахта «Піонер» – роз'їзд № 6 в районі закритої гідрошахти «Красноармійська» № 2, а також гідропідйому шахти «Красноармійська» № 2 і головного корпусу групової збагачувальної фабрики «Красноармійська», 2011 рік

У 2008 році були розпочаті роботи по відновленню шахти. У 2009 році шахта була перейменована в «Свято-Покровську». З 2010 року йде частковий видобуток вугілля («на обушок») і видача його на гора в вагонетках (відкатка лебідкою). На станцію Легендарна вугілля подається автосамосвалами. Для виходу на проектну потужність потрібне виконання комплексу заходів, як тих, що були передбачені в 1996 році, так і з відновлення комплексу поверхні й відкачки шахтних вод [212].

Зупинний пункт ОБЛАЧНИЙ

Зупинка Облачний була відкрита у 1960-1962 роках як роз'їзд Кутузове № 4, що на відстані 10 км від станції Мерцалове. Перша назва полустанку – від найближчого села Кутузівка. Сучасна – абстрактна, не пов'язана із будь-якими

географічними назвами в околицях. Станом на 1963 рік, по роз'їзді проживали сім'ї залізничників. Офіційних даних про існування селища не знайдено, хоча за попередніми даними в 70-х роках XX століття будинки залізничників було приєднано до села Кутузівка. У 80-х – на початку 2000-х років Облачний був станцією, але власних вантажів він не відправляв [114; 144; 145; 146; 213].

Закрита станція Облачний, 2009 рік
© *В.Цокур*

До Облачного примикали одноколійні перегони Облачний – Мерцалове і Облачний – Легендарна; використовувалося релейне напівавтоматичне блокування. Станція, станом на 1963 рік, мала 2 колії: № 1 – для пропуску, прийому і відправлення парних і непарних пасажирських і вантажних поїздів (з низькою пасажирською платформою і лінією освітлення); № 2 – для прийому і відправлення парних і непарних вантажних поїздів. Дещо пізніше колію № 2 стали використовувати для схрещення потягів. Протягом 60-х – початку 70-х років зі станції Облачний придбали квитки від 500 до 9,7 тис. пасажирів на рік. Кількість пар приміських потягів на добу по Облачному протягом 60-х років XX століття – початку XXI століття коливалася від 2 до 5. Із 2007 року станція Облачний працює в якості зупинного пункту. У 2009 році тут було остаточно скасоване приміське сполучення [96; 100; 108-112; 126-128; 147; 196; 214].

Згідно із проектами правління акціонерного товариства Північно-Донецької та управління Катерининської залізниць, в районі нині закритої станції Облачний мала розташовуватися вугленавантажувальна станція Золотий Колодязь. До станції мали примикати рейкові та ґрунтові під'їзні шляхи до кустарних і напівкустарних вуглекопалень, в тому числі – в районі села Золотий Колодязь, від якого проектована станція отримала «робочу назву». Крім того, на початку XX століття кустарний вуглевидобуток існував у районі Ганнівки і Ново-Водяного (Бушинівки) [2, с. 569; 152, с. 9; 154, с. VII.2-VII.5; 215, с. 23].

Зупинний пункт 52 км

Зупинка 52 км в районі села Нововодяне з'явилася в 60-х роках XX століття. Від платформи 52 км на північ залізниця йде високим (до 10 м) насипом із віадуком над автомобільною дорогою Золотий Колодязь – Білозерське і через долину річки Водяна у верхній течії. Кількість пасажирів з року в рік коливалося: у 1971 році звідси придбали квитки 1,9 тис. пасажирів, у 1972 році – всього лише 57 пасажирів. Інтерес для дослідника історії викликає річка Водяна, ліва притока Самари, яка протікає через село Нововодяне [110; 111].

Зупинний пункт 52 км, 2009 рік
© *В.Цокур*

За даними істориків та археологів Б.О.Рибакова і С.А.Плетньової, річка Водяна, що протікає тут, - і є легендарна Каяла, де відбулася відома битва князя Ігоря Святославича з половцями у 1185 році. Місце битви вчені локалізували на захід і північний захід від сучасного Нововодяного. У своїх дослідженнях Б.О.Рибаков і С.А.Плетньова спростовували класичну гіпотезу, в якій стверджувалося, що битва Ігоря з половцями відбулася в басейні річки Сіверський Донець. Б.О.Рибаков відкидає також зв'язок з битвою назв річок в басейні Дону, Сіверського Дінця, Азовського моря, співзвучних з Каялою. Так, академік звертає увагу, що Ярославна, оплакуючи полон чоловіка, звертається не до Дону, а до Дніпра. Розглядаючи два «дніпровських» варіанти - «північний» («Орільський») і «південний» («Самарський»), Б.Рибаков зупинився на останньому. «Орільський» варіант було відкинуто через те, що в даному випадку Ігор вийшов би з Чернігово-Сіверської землі, пройшовся би по краю Землі Половецької, і увійшов би в Переяславське князівство, не виходячи вглиб ворожої території.

Схили балки Водяна («Каяла») у селі Степанівка Олександрівського району, 2011 рік

Гнилуша («Каяла», «Біле озеро») в селі Первомайське Добропільського району, 2011 рік

В основу методики локалізації місця битви лягли положення:

- поле битви пролягло на відстані півтора переходи (ніч і півдня) від річки Салниця, яка локалізувалася як нині пересохла притока Сіверського Дінця, що впадає в останній в районі сучасного Ізюма;

- перша сутичка з половцями відбулася за Сюурліем, заболоченою річкою, на «протилежному» березі, і русичі гналися за половецькими «вежами» від полудня до ночі. С.А.Плетньова стверджує, що це були «лже-вежі», які лише відволікали на себе увагу русичів;

- ночівля русичів сталася «за горою», яка ототожнювався з вододільним хребтом між річками Каяла і Сюурлій.

Беручи за вихідний варіант «ізюмської Салниці», Б.О.Рибаков окреслив на мапі дугу окружності, радіус якої дорівнює півтора переходи, і знайшов вододіл між басейнами річок Самара і Сіверський Донець, - т.з. «Дніпрово-Донський Шеломянь». Беручи за шлях русичів в півтора переходи, який знаходиться в межах 40-80 км, Б.О.Рибаков окреслив дві дуги: «малу», 40-кілометрову, яка припадала на басейн річки Сухий Торець, і «велику», 80-кілометрову, яка припадала на басейн річок Самара та її притоки Бик. Якщо місцевість по «малій дузі» представляє з себе рівну степ без ярів і перелісків, то по «великій дузі» місцевість яриста, порізана річками і балками, яка нагадує місцевість, описану в «Слові». Отже, подальші дослідження були пов'язані з цією місцевістю.

Крім того, басейн р. Самара був набагато ближче до відомих кочовищ хана Кончака в басейні Казенного Торця. Тут, по вододілу Дніпра і Дона, був знайдений Сюурлій, одне зі значень назви якого в азербайджанською мовою передається як «багато биків». Тому, було звернуто увагу на багато річок з коренем «бик», «Бич» в басейнах Самари і Торця: річка Бик – притока річки Самара, річка Бичок – притока річки Бик, річка Бичок – притока Сухого Торця, річка Бичок – притока Казенного Торця і, трохи в стороні, - річка Бичок – притока Кривого Торця. Отже, Б.О.Рибаков вважав, що Сюурлій - це річка Самара, береги якої раніше були заболоченими, а Каяла знаходиться в межиріччі Самари і Бика. Додатковим орієнтиром було озеро, біля якого Ігор бачив, як б'ється його брат Всеволод, а також кам'янисті береги Каяли.

Пам’ятник князю Ігорю Святославичу в Новгород-Сіверському

Джерело: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/19/%D0%9F%D0%B0%D0%BC%27%D1%8F%D1%82%D0%BD%D0%B8%D0%BA_%D0%BA%D0%BD%D1%8F%D0%B7%D1%8E_%D0%86%D0%B3%D0%BE%D1%80%D1%8E._%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4-%D0%A1%D1%96%D0%B2%D0%B5%D1%80%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9.JPG

Вибір зупинився на річці Водяна, - притоці річки Самара, яка, дійсно, знаходиться між Самарою і Биком. Низинні береги Самари і Бика – заболочені, і цілком відповідають описаним в «Слові» місцях, де загинуло багато русичів, рятуючись від половців втечею. Притока Самари Гнилуша, що протікає також між Самарою і Биком, також входить в поле передбачуваного місця битви. Тут, в верхів'ях річки, на думку С.А.Плетньової, розташовувалися «лже-вежі». Біле озеро, яке розташоване між Биком, Гнилушею, Водяниою і Самарою, на думку Б.О.Рибакова, - це і є те озеро, де Ігор бачив Всеволода. В 6 км від озера, в районі сучасного Нововодяного, є балка Скелевата, тобто Кам'яниста, або Каяла.

Якщо вірити цій гіпотезі, то місце битви русичів із половцями було найбільш несприятливим для русичів. Система балок і озер, болотисті береги Самари з півночі та сходу, Бика – з півдня, брудної Гнилуші із солоною водою – із заходу. У районі нинішнього Нововодяного між балками Водяна і Мала Водяна (на захід від останньої) було велике болото. Кончак зміг нав'язати своєму майбутньому зятю Ігорю місце

битви, найбільш вигідне для господарів степу. Хоча, і для половців ця місцевість була згубною: тут не було навіть половецьких кам'яних баб, які зустрічаються в чималих кількостях на інших територіях українських степів. Заманивши Ігоря «лже-вежами», де русичі захопили багаті трофеї, але де не було ані худоби (атрибута стоянок кочовиків), ані охорони, - половці приспали пильність русичів, надавши їм можливість ночувати в степу на пересіченій місцевості. А наступного ранку русичі і поплатилися за свою зухвалість і недалекоглядність [114; 216-219].

Версія про локалізацію битви князя Ігоря з половцями на території сучасних Добропільського й Олександрівського районів відома краєзнавцям Добропілля, Дружківки, але на превеликий жаль, недостатньо підтримується з боку місцевої влади з метою активізації тут туризму.

Зупинний пункт 49 км

Зупинний пункт 49 км, 2009 рік
© *В.Цокур*

Зупинка зведена біля села Благодать Добропільського району. Пасажирообіг зупинки за часи існування пасажирського руху залізницею завжди був невеликим, однак рейсового автобусного сполучення дане село не має. На північний захід від села, з пагорба, відкривається мальовничий краєвид на глибоку балку системи річки Водяна. За пагорбом – село Весна (колишнє Урицьке). Саме між останнім населеним пунктом і селом Степанівка Олександрівського району були розвідані величезні поклади цегляної сировини, які були визнані придатними до промислової розробки [115].

Будівництво залізниці ДУБОВЕ – МЕРЦАЛОВЕ

Зміна суспільно-політичного ладу внаслідок біфуркаційних процесів у регіоні в 1917-1921 роках відсунула питання будівництва нових залізниць в Донецькому краї на другий план. Навіть у 1931 році в планах модернізації залізничної мережі Донбасу зазначалася необхідність будівництва нових залізниць від станції Гришине лише на захід (Новомосковськ, Канів), і можливість будівництва колії до Микитівки. Щодо інших напрямі зазначалося наступне: «*Беручи до уваги те, що на спорудження нових ліній потрібні чималі кошти, цей тип посилення транспортного зв'язку, особливо у нас, в умовах пляового соціялістичного господарства, вимогає* (так в документі, - **прим.**) *аж надто обережного підходу і всебічного висвітлення. Розв'язуючі питання про спорудження нової лінії, абсолютно недосить ще обґрунтувати потребу і*

рентабельність цієї лінії, як самодовільного цілого; треба розглянути її в розрізі комплексного розв'язанні всієї транспортної проблеми певного району, тобто зважити й інші можливі види транспорту і вплив спорудження нової лінії на шляхи сполучення, що вже є» [49, с. 26].

Про необхідність будівництва в Гришинському вугленосному районі саме нової залізниці в північному напрямі першими заговорили геологи. У 20-х – 30-х роках XX століття трест «Донвугілля», Вугільний інститут, «Артемгеологія», Український розвідувальний трест проводили геологічні розвідки в долинах річок Водяна, Гнилуша і Самара, в результаті чого були розвідані перспективні поля т.з. «Самарського комплексу», які підлягали безумовній промисловій розробці в найближчі часи. Один із звітів цих організацій вказував на можливість транспортного колапсу на залізничних вузлах Гришине, Синельникове, а також Донецьких залізницях, у випадку експлуатації нових родовищ без будівництва нової залізниці від району північніше станції Гришине до однієї зі станцій, що на магістралі Лозова – Слов'янськ [165; 220].

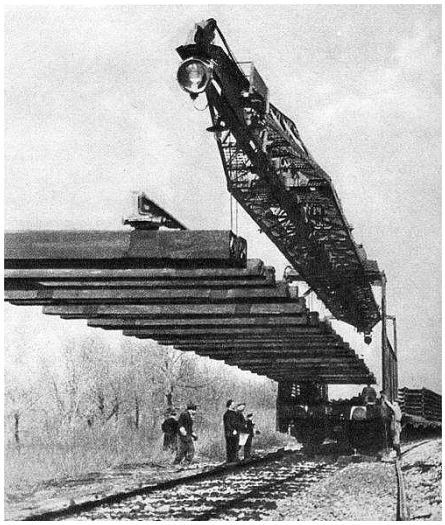
Наприкінці 30-х років XX століття «визрівала на місцях» ідея будівництва залізниці в Олександрівському сільському районі, яку можна вважати цілком закономірною. Є письмові свідчення, датовані 1939 роком, про бажання партактиву Олександрівщини розробляти в промисловий спосіб родовище вугілля в районі, а також будівництва до Олександрівки і родовищ вугілля залізничної колії від станції… Барвінкове. Ймовірно, тоді був озвучений пункт на залізниці Лозова – Слов'янськ, до якого більш тяжів Олександрівський район [221; 222].

Однак слід мати на увазі, що розроблений у 1902 і 1916 роках проект залізниці через територію сучасного Олександрівського району передбачав її примикання по станції Дубове (точніше, роз'їзді № 14 Дубове). Тоді дана станція примикання була зумовлена сприятливим поздовжнім профілем колії та мінімально можливою протяжністю нової лінії у випадку такого її трасування. Існував і альтернативний проект залізничного виходу з району станції Гришине на північ, - на Краматорську. У 1916 році його визнали доцільним і поставили на чергу для реалізації в 1922-1927 роках. В нових умовах господарювання цей проект довелося визнати передчасним, і після 1934 року остаточно відкинути. Геологічні розвідки 30-х років указали на доцільність трасування нової залізниці з району станції Постишеве / Красноармійське в напрямі саме станції Дубове через територію сучасної Олександрівщини [48; 49; 149; 154; 162; 163].

Ще на початку 1941 року інститут «Донгіпроград» розмітив землі радгоспу «Більшовик», частина яких підлягала відчуженню на користь будівництва нових шахт і шахтарського містечка на території сучасного міста Білозерське. Втім, до будівництва приступили по закінченні Другої Світової війни. У 1947 році розпочалося будівництво шахті № 3 «Добропілля» (нині – «Білозерська») і під'їзної колії до неї від станції шахти № 17-18 ім. РСЧА. В 1954 році розпочалося будівництво гідрошахт північніше Білозерського: Д-1, Д-2 (нині – шахта «Піонер»), «Красноармійська» № 1 (шахта «Новодонецька») і «Красноамрійська» № 2 (нині закрита гідрошахта «Красноармійська»). Після 1957 року було укладено рейки від станції шахти № 3 «Добропілля» (Гнилушанський роз'їзд) до промплощадки шахт Д-1 і Д-2 [114].

Офіційним стартом будівництва залізничної з'єднувальної гілки Дубове – Мерцалове прийнято вважати лист виконкому Сталінської обласної ради № 03-8-643 від 22.02.1957 року. Згідно із розпорядженням, розпочалася процедура відчуження землі від колгоспів і сільрад, яка була потрібна, згідно із проектом, для будівництва і експлуатації залізниці. Згідно із рішеннями райрад, тресту «Красноармейстквугілля» в постійне користування передавалося по Добропільському району 98,87 га землі, по Олександрівському – 250,6 га [223; 224].

Однак питання про будівництво залізниці було попередньо вирішене задовго до офіційного старту. Так, у 1947 році розпочалися геологічні розвідки запасів вугілля між річкою Самара і станцією Дубове, завершення яких було заплановано на 1951 рік. Зараз ця територія відома як перспективна Новобахметьєвська ділянка вугільного родовища. Тобто, станція Дубове як кінцевий пункт нової залізниці (а розвідка родовищ корисних копалин уздовж траси проектованої залізниці – доволі розповсюджений «прийом» ще з царських часів) було озвучено принаймні за 10 років до початку її будівництва [225].



Будівництво залізниці, імовірно Дубове – Мерцалове, у 50-х роках XX століття
© *infodon.org.ua*

Для будівництва залізниці довелося знести безліч домівок по селам у цих двох районах. Так, в Олександрівці траса залізниці пройшла по вулицях Пролетарська й І.Курінного, поділивши тоді ще село на дві частини. Для зведення залізниці будівельникам довелося заглибитися в грунт більш ніж на 15 м, звести автомобільний міст [166].

В селі Новоолександрівка Олександрівського району траса залізниці пройшла із деякими відхиленнями від проектованої. Тому будівлі трьох власників були визнані такими, що підлягають знесенню, а самим власникам було виплачено компенсацію в розмірі 1,4-1,7 тис. крб. [226].

В Степанівці, нині – того ж району, в смугу відчуження потрапило домоволодіння із фруктовим садом, але внаслідок бюрократичної тяганини (різні балансоутримувач, будівельник і остаточний власник залізниці, різні райради, які оформляли документи на відчуження на початку будівництва і при його закінченні) виявилося, що господарю отримувати компенсацію не дозволяється. Втручання виконкому Олександрівської райради принесло свої результати – господарю, нехай і з затримкою, виплатили 4,3 тис. крб. [227; 228].

Стосовно власників землі під залізницю. За офіційними документами, земля передавалася на баланс тресту «Красноармійськвугілля», який не мав змоги будувати протяжні колії і потребував негайної реорганізації. Тому будівництво вели залізничні війська (наприклад, частина № 9294, м. Барвінкове), потім – трест «Донбастрансбуд» і колійники Красноармійської дистанції колії Донецької залізниці [223; 229].

Розпочинала будівництво залізниці на території Олександрівки механізована колона № 41, - саме вона здійснювала підготовку смуги відведення під залізницю. У 1959 році на території Олександрівського району з'явилися рейки від станції Дубове в напрямі Мерцалового, наприкінці 1960 року колію вклали на всій протяжності ділянки. 20 грудня 1960 року ділянка залізниці Дубове – Мерцплове була прийнята на баланс тресту «Донбастрансбуд», і в Олександрівку залізницею прийшов перший вантаж для комбінату комунальних підприємств. 25 грудня 1960 року було відкрито вантажний рух на ділянці новобудови Дубове – Олександрівка (Золоті Пруди) [230; 231; 232].

Військові на щойно збудованій ділянці залізниці Дубове – Мерцалове, друга половина 50-х років XX століття. З проекту М.Волкова «Історичні особливості Близнюківщини».

Джерело: https://www.youtube.com/ watch?v=__B6IRBfaPI

З 1961 року розпочався постійний вантажний рух, з 1962 року – пасажирський рух даною залізницею. Але будівельні роботи тривали. Лише у 1963 році звели капітальний міст через річку Самара в районі Олександрівки. Що стосується залізниці від станції Степанівка (Легендарна) в напрямі гідрошахт і шахти № 3 «Добропілля», сполучну ділянку від вищеназваної станції до гідрошахти «Піонер» звели протягом 1963-1967 років. Причина затримки – складний профіль колії, зумовлений глибокою долиною річки Водяна в районі Степанівки, що дало в результаті великий обсяг робіт зі зведення насипу через долину річки висотою до 15 м [167; 168; 197; 200].

Закритий зупинний пункт 46 км

Зупинка 46 км на захід від села Весела Гора Олександрвського району існувала з 60-х до 1988 року (включно). Станом на 1970 рік, з платформи до потягів потрапило 1,5 тис. пасажирів, втім наступні роки спостерігався різкий спад пасажирообігу (принаймні, згідно із офіційними звітами Донецької залізниці): 1971 рік – 600 пасажирів, 1972 рік – 50 пасажирів [109; 110; 111].

Пасажирський рух залізницею ДУБОВЕ – МЕРЦАЛОВЕ

Пасажирський рух на залізниці Дубове – Мерцалове було розпочато у 1962 році, коли почалося курсування робочого (приміського) потягу у вказаному сполученні у складі 2 пасажирських вагонів під паровозом. У 1963 році марш-

рут потяга було подовжено до Красноармійського. Станом на 1964 рік, приміські потяги у сполученні Красноармійськ – Дубове ходили під паровозами серій $Э^{Х}$ і $С^{У}$. Технічна швидкість пасажирських і господарських потягів Красноармійське – Дубове – Красноармійське на ділянці від Мерцалово до Дубово складала 54 км/год., у зворотному напрямі – 41 км/год. Станом на 1963 рік, потяг від Красноармійського на Дубове відправлявся о 6:29 і 18:26, від Дубово на Красноармійське – о 10:00, 22:00; у дорозі – 2,5 год. [93; 126, с 397 т. 303; 195].

Приміський потяг Красноармійськ – Добропілля на станції Родинська, 2006 рік

З 1965 року розпочинається курсування приміського поїзду сполученням Іловайськ – Дубове складом дизель-потягу Д1 локомотивного депо Іловайськ (у 1969 році маршрут було подовжено до Лозової). В 1969 році, дизель-потяг з Красноармійска на Лозову відправлявся о 18:35, з Лозової на Красноармійськ – о 1:28. Дизель-потяг Іловайськ – Лозова курсував до 1993 року. У 90-х роках XX століття від Красноармійська до Дубово курсували 3-4 пари на добу, від Красноармійська до Легендарної – додатково до 2 пар на добу. У 1996-1999 роках скасували 2 пари приміських поїздів у сполученні Красноармійськ – Дубове з чотирьох. Останні приміські потяги в напрямі Красноармійськ – Легендарна – Дубове були скасовані у 2007 році, господарчі із можливістю проїзду пасажирів – у 2009 році [127, с. 420 т. 303; 196; 233, с. 430 т. 303].

303. Дубово—Красноармейское — Рутченково и обратно

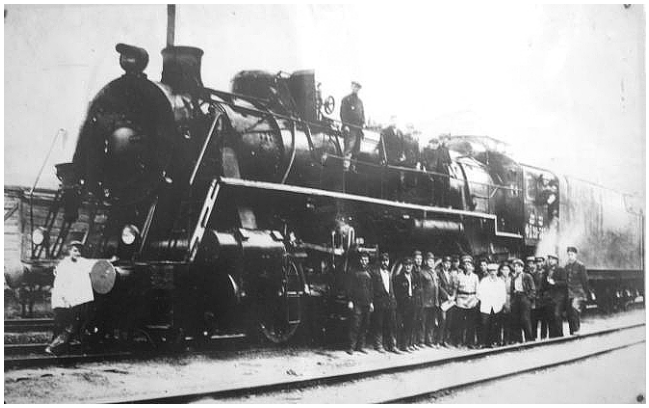
Приг. № 314 и № 313 Красноармейское—Ясиноватая
Приг. № 504 и № 503 Доброполье—Красноармейское
Приг. № 502, 512, и № 501, 511 Красноармейское—Кухаровка
Приг. № 513/514, 515/516, 517/518, 519/520 Дубово—Красноармейское

№504			515	516	519	520	Км		Донецкая ж. д.		Км	№503		513	514		517	518
...	...	...	10.10	...	22.20		0	От	**Дубово**	Пр	85	...	...	9.00	...	...	20.55	
...	...	...	10.20	...	22.40				Ветерок			...	...	8.42	...	...	20.37	
...	...	...	10.37	...	22.57				Зол. Пруды			...	...	8.25	...	...	20.20	
...	...	...	11.06	...	23.20				Легендарная			...	...	8.02	...	...	19.57	
...	...	...	11.24	...	23.55				Облачный			...	...	7.20	...	...	19.16	
...	...	...	11.56	...	0.10		67	Пр	**Мерцалово**	От	18	...	...	7.02	...	...	18.59	
16.05							0	От	Доброполье	Пр	12	15.30						
16.24							12	Пр	Мерцалово	От	0	15.12						
16.26			11.58		0.12		67	От	**Мерцалово**	Пр	18	15.10		7.00			18.57	
16.40			12.12		0.25				Родинская			14.57		6.48			18.45	
16.57	№502	№512	12.28	№314	0.41		85	Пр	**КРАСНОАРМЕЙСКОЕ**	От	0	14.38	№313	6.29	№501	№511	18.25	

Розклад руху приміських потягів Красноармійське – Добропілля і Красноармійське – Дубове на 1964 рік. Вказані станції Родинська, Облачний, Золоті Пруди і Вітерець, які виникли у 50-х – 60-х роках XX століття *© А.Уланов*

Вантажний рух залізницею ДУБОВЕ – МЕРЦАЛОВЕ

Вантажний рух залізницею Дубове – Мерцалове розпочався у 1961 році. Газета Донецького обкому Компартії України і облвиконкому по Слов'янському територіальному колгоспно-радгоспному управлінню «Ленініскім шляхом», № 87 від 30.10.1962 року, писала: «*Про Олександрівський район кажуть, що він є «степовими воротами» Донбасу. Так, це дійсно ворота, до того ж широкі, просторі, через які в недалекому майбутньому по залізничних магістралях помчать великовагові склади з вугіллям, яким багаті надра району, з хлібом, який вміють вирощувати і з кожним роком отримують все більше і більше олександрівські хлібороби*». У звітах Ясинуватського відділення Донецької залізниці на початку 60-х років зустрічаються маршрути вантажних і вивізних поїздів Красноармійське – Лозова – Красноармійське, Красноармійське – Дубове під паровозами $Э^{Х}$, $Э^{Р}$ і навіть ФД. З кінця 1964 року на маршруті Красноармійське – Лозова – Красноармійське з'являються вантажні потяги під тепловозом ТЭ-3, а пізніше – ТГМ3А [93; 234; 235].



Паровоз ФД 20-364 в депо станції Постишеве
© *Музей історії депо станції Покровськ*

У лютому 1963 року по паровозному парку транспортна робота для вантажного руху на напрямах Красноармійське – Дубове і Дубове – Красноармійське становила, відповідно, 1 тис. т-км і 24 тис. т-км. Середня вага (брутто) вантажного потягу під паровозом на вказаних напрямах становила, відповідно, 190 тон і 293 тони. Транспортна робота на вищевказаних напрямках для вантажного руху по тепловозному парку становила, відповідно, 5893 тис. т-км і 27220 тис. т-км. Середня вага поїзда під тепловозом в вищевказаних напрямках становила 1103 тони і 3567 тон, відповідно. У 1962-1963 роках середня швидкість вантажних поїздів на напрямку Красноармійське – Дубове – Красноармійське становила 29-31 км/год., технічна – 31-35 км/год. Із самого початку залізниця Дубове – Мерцалове позиціонувалася як така, що має стати вантажною магістраллю. Починаючі із початку будівництва у 1957 році відмічали про найкоротший шлях між Донбасом і Харківщиною, який мав утворитися після відкриття залізниці. У роки 8-ї П'ятирічки (1966-1970 роки) ділянку Красноармійськ – Лозова було обладнано поїзним радіозв'язком. Взагалі, в перспективі наскрізний напрямок планували перетворити в частину вантажного обходу станції Слов'янськ, укласти другу колію і електрифікувати [83; 167; 168; 234].

В 90-х – 2000-х роках, через розірвання економічних стосунків із колишніми союзними республіками, вантажообіг напряму Красноармійськ (Покровськ) – Дубове дещо скоротився. Особливо критичним був стан із транзитними вантажними перевезеннями, обсяг яких знизився практично до нуля. Так, з 3 пар вантажних потягів у сполученні Красноармійськ – Дубове, які було закладено у розклад руху на 2003 рік, в 2009-2013 роках залишилися 2 вантажні потяги у сполученні Красноармійськ – Легендарна і 1 вивізний потяг від Легендарної до Золотих Прудів. Згодом перегон Дубове – Золоті Пруди був закритий для «наскрізних» вантажних перевезень, декілька років поспіль йому загрожував демонтаж верхньої технічної будови колії силами залізниці. Після закриття перегону Дубове – Легендарна для руху потягів у 2018 році, його незаконно розбирають зловмисники без жодної реакції з боку влади і Донецької залізниці [116].

Зупинний пункт 41 км

Вид на переїзд біля села Куроїдовка Олександрівського району та платформу зупинного пункту 41 км, 2009 рік
© *В.Цокур*

Зупинка 41 км до 2009 року обслуговувала села Степанівка, Куроїдівка, Самарське і Весела Гора Олександрівського району. Весела Гора входила до системи укріплень на південних рубежах Російської імперії у XVIII столітті. А найбільшим селом із перелічених вище є Степанівка, виникнення якого датується 70-ми роками XVIII століття. Відома Степанівка запеклими боями у січні-лютому 1942 року і лютому 1943 року, - в селі 2 братські могили радянських воїнів, але досі триває пошук тих, хто загинув під час відбиття контрнаступу сил вермахту саме в ті періоди [57; 58; 63; 236, арк. 31-35].

Ситуація із колією МЕРЦАЛОВЕ – ДУБОВЕ

З'єднувальна залізнична гілка Мерцалове – Дубове, починаючі із самого початку свого функціонування у 1961 році, жодного разу капітально не ремонтувалася, отже на початку XXI століття ступінь зношення окремих ділянок виявилася катастрофічною. Окремі роботи із оздоровлення колії на ділянці Мерцалове – Легендарна, все ж, здійснювалися у 1995 і 1997 році, - саме тоді приміські потяги Красноармійськ – Дубове і Легендарна – Красноармійськ слідува-

ли через Добропілля із розворотом на останній станції. Станом на кінець 2001 року, на ділянці Дубове – Мерцалове в незадовільному стані залишалося 18 км колії, хоча протягом року колійники все ж таки замінили на даному напрямі 6 тис. шпал. [234].

Ділянка колії Мерцалове – Дубове в селі Нововодяне Добропільського району до ремонтних робіт 2017 року: результати розрідження кущової гнилості шпал, 2011 рік

Частина шпал на ділянці Мерцалове – Легендарна, які встановили в 2001 році, за наступні 8 років прогнили, що зумовило потенційну небезпеку для пасажирів під час перевезень. В 2009 році залізниця Красноармійськ (Покровськ) – Дубове була закрита для пасажирського руху. Для зменшення експлуатаційних витрат управління Донецької залізниці зверталося до Олександрівського району, на території якого знаходиться більша частина перегону Золоті Пруди – Дубове, а також в головне управління «Укрзалізниці» із клопотанням про закриття (тобто, демонтаж) цієї аварійної ділянки колії або передачу її на баланс місцевої влади. На перегонах і станціях розпочалися крадіжки рейкових скріплень. Апогеєм цього безладу стала аварія на залізниці у квітні 2016 року, коли на перегоні Мерцалове – Легендарна зійшли з рейок 9 вагонів вантажного збірного вивізного потягу (6 – із зерном, 3 – з вугіллям), а також руйнування шляхопроводу через залізницю в Олександрівці, що з'єднує обидві частини селища, у 2017 році. Перша проблема поступово вирішується: аварійні ділянки колії на перегоні Мерцалове – Легендарна перевели на залізобетонні шпали, на інших ділянках розрідили кущову гнилість шпал. В 2016 році також розпочалися ремонти станційних колій цієї ділянки. В 2017 році розпочався масштабний ремонт колії від Мерцалового до Дубового, який довелося перервати у 2018 році. Частково оновлені комунікації: прокладений оптоволоконний кабель. Частково відремонтовано верхню будову колії на ділянках Легендарна – 52 км і Облачний – Мерцалове. Перегін Дубове – Легендарна закритий для руху потягів через стан колії [166; 236; 237; 238; 239].

Станція ЛЕГЕНДАРНА

Наявність станції в районі на північ від села Степанівка була передбачена першими проектами залізниці у загальному напрямі Гришине (Покровськ) – Лозова, складеними у 1902 і 1916 роках. Згідно із проектом 1916 року, проектована станція мала назву Степанівка. Таку попередню назву (роз'їзд № 3 Степанівка) мав роздільний пункт, який збудували в даній місцевості в 1960-1962 роках, і який в 1963 році став станцією III класу – Легендарною. Щодо походження остаточної назви, її пов'язують з «легендарною Червоною армією». Неофіційні назви станції: Іверська (друге село неподалік від станції та робоча назва

селища Новодонецьке, що поруч зі станцією, під час забудови), Новодонецька (власне, селище, що обслуговується станцією), Гідрорудник (назва шахт «Новодонецька» і «Красноармійська» під час будівництва), Широка (імовірно, остання назва пов'язана із шириною смуги відводу під станцію) [83; 84; 149, с. 6; 161, с. 49; 213; 214; 240-248].

До станції Легендарна тяжіють селище міського типу Новодонецьке, великі села Іверське, Степанівка й більш менші села (загальна кількість мешканців у населених пунктах перевищує 10 тис.). На станцію вантажним залізничним і автотранспортом потрапляє вугілля з шахт «Піонер», «Свято-Покровська» (колишня «Красноармійська»), а також хліб з полів господарств Добропільського й Олександрівського районів. У 2 км від станції знаходиться Новодонецька автостанція із автобусними рейсами до Покровська – Донецька (Олександрівський блок-пост), Барвінкового – Харкова, Краматорська, а також Спасько-Михайлівки – Петрівки-Другої. Старі села Степанівка та Іверське, за сприятливих умов, можуть стати осередками сільського туризму.

Пасажирська будівля станції Легендарна, 70-ті роки XX століття

Джерело: https://www.youtube.com/watch?v=aQfdvpMEffw

Згідно із технічно-розпорядчим актом станції Легендарна на 1963 рік, тут було укладено головну (№ 1), приймально-відправні (№№ 2, 4), сортувально-відправні колії (№№ 3 в парному напрямі та 5 в непарному напрямі), навантажувально-розвантажувальні тупики (№№ 14, 15, 16), обгоночну колію та витяжний тупик. Пасажирські потяги зупинялися біля колії № 2, де було обладнано 300-метрову пасажирську платформу (вище рівня пасажирської будівлі) й пакгауз. Колійний розвиток станції передбачав схрещення приміських потягів із відстоєм одного з них. З боку стрілочного посту № 2 (парна горловина) будувалася під'їзна колія на гідрошахти «Піонер», «Красноармійська». Пізніше також з'явилися пункт технічного обслуговування вантажних вагонів, пункт прийому довгомірів тощо [213; 247; 248].

На станції Легендарна, 2009 рік
© *В.Цокур*

Станом на 1964 рік, станція Легендарна відправила лише 1,3 тис. тон вантажів, з них більше половини – солома. Приймала станція набагато більше – 50 тис. тон вантажів, оскільки в районі тоді велося масштабне капітальне будівництво. Номенклатури вантажів, прийнятих тоді станцією, наступна: каміння будівельне – 19,3 тис. тон; баласт для залізниць – 16,7 тис. тон; пісок, земля, глина – 3,8 тис. тон; ліс – 2,5

тис. тон; цегла – 1,8 тис. тон; цемент – 1,1 тис. тон; кам'яне вугілля – 1,0 тис. тон. Вантажні потяги курсували під паровозами $Э^{Х}$ й $Э^{Р}$, а також під тепловозами ТЭ-3. Спецманеври по станціях здійснювалися за допомогою паровозів $С^{У}$, вони ж курсували у голові складу приміських пасажирських потягів [93; 123].

Головний вантаж, який зараз відправляє станція Легендарна, - вугілля, - на початку 60-х років вивозилися через станцію Добропілля. Містоутворююча для Новодонецького шахта «Піонер», яка відвантажувала вугілля, починаючі з 1961 року, мала під'їзну колію, що примикала саме по станції Добропілля. Ділянка залізниці гідрошахта «Піонер» – станція Легендарна – із висотою насипу в районі перетинання траси залізниці з річкою Водяна більш ніж 10 м, і з'явилася вона з'явилася не раніше 1966-1967 року. З 1968 року на станцію Легендарна потрапляло вугілля з шахти «Красноармійська». Роз'їзд Дружна (№ 5) на перегоні Легендарна – шахта «Піонер» також передбачався для залучення до станції Легендарна вугілля проектованої шахти «Самарська-Капітальна». Нині – це парк станції Легендарна, де проводиться зважування вагонів шахти «Піонер» [117; 249; 250].

Будівництво Легендарненського елеватора, перша половина 70-х років XX століття
Автор невідомий, джерело – інтернет

Хліб на початку 60-х років XX століття вивозився з Олександрівщини автотранспортом на Добропілля, Барвінкове, Гаврилівку, Краматорськ. Нинішня візитівка станції Легендарна – Легендарненський елеватор ДП «Хліб України» (в радянські часи – найбільший в Україні та третій за величиною бункерних ємностей у Європі) з'явився лише у 1975 році. Його будували силами засуджених. Елеватор розрахований на зберігання 144 тис. тон зерна й щодобове відвантаження по 3 тис. тон (майже 50 вагонів). Зараз елеватор відправляє вагони-зерновози у складі збірних вивізних потягів [167; 251; 252].

В 60-х – 70-х роках роках відправлення пасажирів по станції Легендарна складала: 1954 рік – 15,6 тис., 1965, 1969 роки – 23,2 тис., 1970 рік – 39,5 тис., 1971 рік – 33,5 тис., 1972 рік – 36,2 тис., 1973 рік – 38,1 тис. чоловік. Якщо брати показники 1970 року, то на кожний потяг (а всього їх було 2 пари на добу) садилися в середньому 27 пасажирів. На жаль, з 2009 року пасажирське сполучення через Легендарну відсутнє. Ремонти колії, що розпочалися у 2016 році, дають надію на його відродження, проте закриття перегону Дубове – Легендарна у 2018 році для руху потягів хоч і є вимушеним кроком, - його неможна назвати прогресом. Ситуація ускладнюється можливим закриттям шахти «Піонер», що може поставити під загрозу існування тут залізниці [108-112; 147]…

Під'їзна колія від станції ЛЕГЕНДАРНА

Кам'яне вугілля на території колишньої Степанівської волості, де зараз розташована станція Легендарна, було знайдене в 70-х роках XIX століття. Згідно із проектом Рудниково-Лозівської залізниці, останньою на ділянці від роз'їзду № 14 до Гришиного (Вукового) передбачалося перетинання долини річки Водяна (лівої притоки Самари), на схилах якої розташовані села Іверське, Степанівка й смт Новодонецьке, двічі. Біля свого гирла річка Водяна перетиналася мостом, а в районі на північ від села Степанівка і балки Очеретяної – трубою. Це непрямим чином вказує на вугленосну площину в районі сучасної станції Легендарна і найближчих околиць наприкінці XIX – на початку XX століття [149, с. 6; 150, с. 1242-1249; 253, с. 270].

Сучасна під'їзна колія від станції Легендарна до вугільної шахти «Піонер» є частиною «шахтної гілки» Добропілля – Легендарна, яку побудували в 1947-1967 роках. Останнім здали до ладу мост через річку Водяна, висота насипу в районі якого сягає 15 м. До відкриття перегону Піонер – Легендарна вугілля вказаної вище гідрошахти вивозилося на Добропілля. З 2002 року діє саме ділянка колії від станції Легендарна до шахти «Піонер» (в 1999 році дану гідрошахту перевели на «сухий» спосіб вуглевидобутку), на якій наявний роздільний пункт (парк) Дружна. З шахти «Свято-Покровська» (колишня гідрошахта «Красноармійська» № 2) вугілля на станцію Легендарна подається автосамосвалами; колію від шахти «Піонер» до промплощадки шахти «Свято-Покровська» і колишнього роз'їзду № 6 (село Копані Добропільського району) демонтовано [114; 166; 181; 213; 245; 246; 250].

Парк ДРУЖНА

Станція Дружна в 1970 році мала колійний розвиток, що складався з головної приймально-відправної (№ 2), приймально-відправної (№ 1), навантажувально-вивантажувальної (№ 3) колій і запобіжного тупика (№ 4). Допустима швидкість поїздів на перегоні Легендарна – Дружна становила 40 км/год, на ділянці Дружна – гідрошахти – 15 км/год. Зараз це парк станції Легендарна, де залишився лише запобіжний тупик. По Дружній здійснюється зважування вантажу у вагонах, що відправляє шахта «Піонер». Поруч з парком Дружна знаходяться перспективні ділянки вугільного родовища «Самарська-Капітальна» № 1 і № 2 [114; 222; 254].

Парк ПІОНЕР

Ділянку колії від роз'їзду Гнилушанський (шахта «Білозерська») до району майбутньої шахти «Піонер» почали будувати разом із смт Новодонецьке (для якого шахта є містоутворюючою) в 1957 році. Шахтна станція почала діяти в 1961 році, коли було здано до ладу гідрошахти Д-1 і Д-2 (зараз – шахта «Піо-

нер») в комплексі зі збагачувальною установкою. Згідно технічно-розпорядчого акту на 1962 рік, до станції гідрошахти «Піонер» примикав одноколійний перегін Піонер – шахта № 3 «Добропілля»; рух потягів здійснювався маневровим порядком. На шахтній станції також приймалися вантажі, адресовані будівельному управлінню № 4 тресту «Красноармійськшахтобуд». Колійний розвиток станції було представлено наступними коліями: вантажно-розвантажувальна - № 1; навантажувальні - №№ 2, 3, 7 (тупик); приймально-відправні - №№ 4 (прийом вибухових матеріалів), 5; розвантажувальна - № 6; витяжні тупики - №№ 8, 9; запобіжний тупик - № 10 [114; 220; 242; 250].

Восени 2019 року компанія ДТЕК, на балансі якого знаходиться шахта «Піонер», оголосила про власні наміри закрити шахту через її збитковість. Керівництво ж міста Добропілля оголосило про наміри врятувати містоутворююче підприємство. Із закриттям шахти «Піонер» з'являється загроза демонтажу колії на ділянці шахта «Піонер» – Легендарна, а за несприятливого розвитку подій – навіть на перегоні Легендарна – Мерцалове [255]…

Закритий зупинний пункт 30 км

Зупинка 30 км поблизу нерегульованого переїзду в районі села Новосамарське існувала в 90-х роках минулого століття як зупинка на вимогу пасажирів, а також для працівників залізниці. Знаходилася на лівому березі річки Самара, яка є найбільшою водною перепоною на шляху від Покровська до Лозової і Барвінкового.

Зупинний пункт 26 км

Павільйон та пасажирська платформа зупинного пункту 26 км в смт Олександрівка
© *В.Цокур*

Зупинка 26 км в межах райцентру Олександрівка була збудована у 1964-1965 роках. Від інших зупинних пунктів напряму Покровськ – Дубове її відрізняє наявність пасажирського павільйону («очікувалки» – «ожидалки»). Поруч із платформою – згаданий вище аварійний шляхопровід через залізницю. Статистика відправлення пасажирів від зупинного пункту 26 км у перші роки його існування (за кількістю проданих квитків) наступна: 1969 рік – 1,0 тис., 1970 рік – 0,6 тис., 1971 рік – 1,7 тис., 1972 рік – 1,3 тис., 1973 рік – 2,2 тис. чоловік. З 2009 року будь-яке пасажирсь-

ке сполучення через зупинку 26 км припинене. Зараз найбільшою проблемою для безпеки руху потягів у даному районі є аварійний автомобільний шляхопровід через залізницю, який починає обрушуватися (хоча на початку XXI століття до справи його ремонту було підключено Народних депутатів України) [108-112; 147; 166; 196; 235; 256].

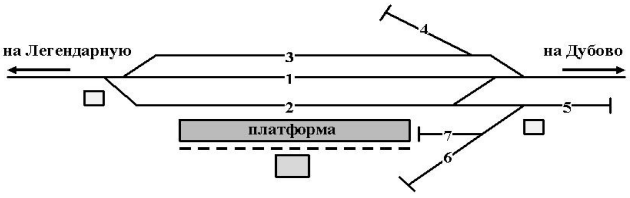
Олександрівський район, центр якого обслуговувався зупинкою 26 км і станцією Золоті Пруди, вважається сільськогосподарським. Але тут, як і в сусідній Барвінківщині, зосереджені й потужні поклади кам'яного і бурого вугілля. П'ять пластів вугілля в долині річки Самара на землях поміщика Ніцкевича (в районі сучасного райцентру) було знайдене в 1883-1884 роках професором О.В.Гуровим. Свердловини зустріли вугільний пласт потужністю близько 1 м на глибині 29 м. Вже тоді місцеві селяни і землевласники, натхнені успіхом згаданої геологічної експедиції, самотужки провели розвідку верхніх горизонтів вугільного родовища від Олександрівки до найближчої станції Курсько-Харково-Азовської залізниці – Гаврилівка [257; 258].

Втім, до будівництва капітальних шахт і промислової розробки вугілля на території Олександрівського району приступили після 1954 року. Нині розробляється лише вузька смуга вугленосної площі в південній частині району (шахти «Новодонецька», «Свято-Покровська» і «Піонер»; запасів останньої за нинішніх темпів розробки вистачить на 200 років). Але на південному сході району є дві перспективні ділянки родовища вугілля – «Самарська-Капітальна» № 1 і № 2. Кабінет Міністрів України в 2006 році затвердив проект шахти-гіганта «Самарська-Капітальна»; є навіть низка рішень Донецької обласної ради про надання ділянки «Самарська-Капітальна» в оренду приватним структурам для подальшої розвідки і розробки. Захід району – це так звана «Терешківська перспектива» (5 шахтних полів, включаючи надра відповідної перспективи в західній частині Добропільщини), а північ – ділянка «Новобахметьєвська» (балансові запаси – 550 млн. тон). Цих запасів вистачить не менш, як на 400 років інтенсивної розробки. Це означає, що роздільні пункти Легендарна, Золоті Пруди і Вітерець не вичерпали свій ресурс [114; 117; 142; 166; 259-261].

Станція ЗОЛОТІ ПРУДИ

Залізнична станція в 2 км від районного центру Олександрівка Донецької області. За проектом акціонерного товариства Токмацької залізниці (1916 рік) називалася за дублюючим найменуванням села Олександрівка – «Бахметьєво». За проектом залізниці Дубове – Добропілля – Мерцалове Міністерства оборони СРСР (1957 рік) мала назву «роз'їзд № 2 Олександрівка». Олександрівська районна рада мала наміри у 1962 році присвоїти роздільному пункту назву «Дружба». На остаточній назві «Золоті Пруди» керівництво Донецької залізниці зупинилися завдяки однойменному великому селу «із чаруючою назвою» та багатою історією, що в 7 км від станції. Факт однакової назви двох нічим не пов'язаних між собою пунктів свого часу призводив до зайвої плутанини [162, с. 49; 165; 239; 240; 262].

Неподалік від станції роблять зупинки рейсові автобуси, що курсують у напрямах Покровськ – Барвінкове – Харків, Краматорськ – Новодонецьке та Краматорськ – Знаменівка – Спасько-Михайлівка. У 2-3 км на північ від станції трасу залізниці перетинають дві гілки аміакопроводу Тольятті – Одеса. В декількох кілометрах на південь від станції залізниця перетинає мостом річку Самара із безліччю ставків. Станція знаходиться в екологічно чистому районі. Поруч в поймі згаданої вище річки знаходиться територія заповіднику «Самарський». Великих промислових підприємств поруч немає – під'їзну колію до станції має Олександрівська нафтобаза. Це робить можливим упровадження, за сприятливих умов, «зеленого» та сільського туризму в районі станції.



ПУТИ: 1 – главный путь для приёма и отправления чётных и нечётных грузовых и пассажирских поездов; 2 – приёмно-отправочный для приёма и отправления чётных и нечётных грузовых и пассажирских поездов; 3 – приёмно отправочный для приёма и отправления чётных и нечётных грузовых поездов; 4 – тупик для стоянки толкачей; 5 – вытяжной; 6 – тупик для выгрузки цистерн; 7 – выгрузочный

Схема колійного розвитку станції Золоті Пруди, 1963 рік. Реконструкція за даними [244]

Станом на 1963 рік по станції Золоті Пруди числилися головна (№ 1) та приймально-відправні (№№ 2 і 3) колії, а також тупики для стоянки штовхачів, витяжний, вивантаження цистерн, навантаження й розвантаження промислових та сільськогосподарських вантажів. Пасажирська платформа була обладнана поруч із колією № 2, при схрещенні двох потягів допускався прийом пасажирських потягів і на головну колію № 1 для відстоювання. Статисника відправлення пасажирів станцією Золоті Пруди в перші роки експлуатації наступна: 1964 рік – 6,7 тис., 1965 рік – 6,2 тис., 1969 рік – 0,72 тис., 1971 рік – 0,71 тис., 1972 рік – 1,8 тис., 1973 рік – 1,1 тис. пасажирів. Стрімке падіння відправлення пасажирів від станції Золоті Пруди після 1965 року пов'язане із відкриттям пасажирської зупинки 26 км безпосередньо в райцентрі Олександрівка [108-112; 147; 194; 239; 240].

Станція Золоті Пруди, 2009 рік
© *В.Цокур*

У 1964 році станція відправила 1,2 тис. т вантажів: свіжі овочі, зворотна вино-горілчана тара, олія тощо. Обсяги прибуття вантажів за аналогічний період – 52,3 тис. т, в тому числі: каміння (18,0 тис. т), бензин і дизпаливо (7,8 тис. т), ліс (6,8 тис. т), цегла (5,2 тис. т), вугілля (3,1 тис. т), цемент (1,8 тис. т), солома (1,1 тис. т). Протягом вказаного періоду на станції також відвантажувалися й розвантажувалися трактори, автомобілі, сільськогосподарські та інші машини, хімічні добрива, картопля, овочі, консерви, сіль, цукор, борошно, домашні речі, меблі, комбікорм, жмих, насіння, борошно, безалкогольні напої, зворотня ви-

но-горілчана тара, скло, продукція деревообробки, вапно, вогнетривкі матеріали, баласт для залізниць тощо [123].

Нафтобаза ВАТ «Олександрівканафтопродукт» будувалася, починаючі з 1962 року, - саме тоді райрада виділила під цей інфраструктурний об'єкт 6,4 га землі «Сільгосптехніки». В 1964 році під'їзна колія нафтобази й «Сільгосптехніки» була передана на баланс Донецької залізниці. Після 2007 року факт наявності нафтобази на станції врятував її від закриття, втім після остаточного скасування приміського пасажирського руху потягів у 2009 році станція Золоті Пруди працювала фактично як під'їзна колія станції Легендарна. До 2014 року ділянкою колії Золоті Пруди – Дубове вантажі практично не перевозилися, але ремонти колії в 2016-2017 роках, нехай і тимчасово перервані за об'єктивних та суб'єктивних причин у 2018 році, надають можливість зламати цю тенденцію й відновити повноцінний рух [84; 224; 263].

Зупинний пункт 19 км

Зупинний пункт 19 км
© *В.Цокур*

Зупинка 19 км поруч із селами Варварівка й Дмитро-Дар'ївка тривалий час була єдиним зв'язком цих сіл із районом і навіть областю. Після закриття пасажирського сполучення і консервації ділянки залізниці Дубове – Легендарна рейсового сполучення між селами і районом немає. Місцевість навколо зупинної платформи живописна: тут залізниця виходить з басейну річки Дніпро на вододіл басейнів Дніпра й Дону, перетинаючи декілька балок високим насипом і роблячи низку крутих поворотів.

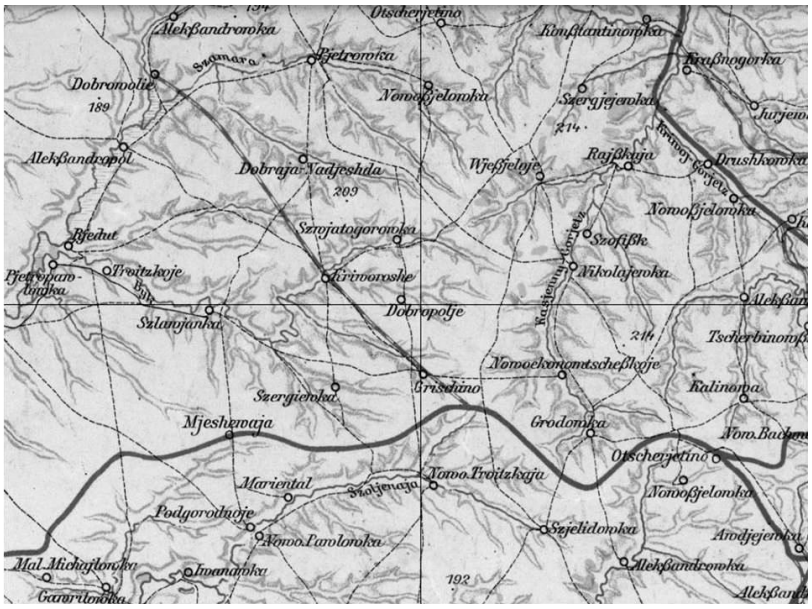
ГРИШИНЕ – ЛОЗОВА чи ГРИШИНЕ – КРАМАТОРСЬКА?

Отже, перші проекти залізниці в напрями Гришине (Покровськ) – Лозова з'явилися ще до революції 1917 року. Якщо проекти І.П.Табурно (1902 рік) і правління акціонерного товариства Токмацької залізниці (1916 рік) в цілому відтворювали пункти примикання до існуючих магістралей і трасування проектованої залізниці Лозівського напряму, які з'явилися в 1957-1960 роках, то проект Рудникової залізниці (1912 рік) відрізнявся від вище розглянутих радикальним чином [149, с. 6; 162, с. 5, 49; 264; 265, с. 5].

Якщо окреслити на мапі трасу ділянки колії Лозова – Гришине, як вона була прописана в проекті Рудникової залізниці, то вийде майже пряма лінія від Лозової до сучасного Покровська. Поруч зі станціями Лозова Південних за-

Фрагмент карти до нарису «Наша залізнична політика…» (СПб., 1902) із позначенням про-ектованої Рудниково-Лозівської залізниці від станції Руднична (Рутченкове) Катерининської залізниці до роз'їзду № 14 Малинівка Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниці (№ 129). Цей проект є прототипом залізниці в напрямі Рутченкове – Покровськ – Дубове

лізниць та Гришине Катерининської залізниці передбачалися відповідні передаточні станції Рудникової залізниці. На ділянці від Лозової до Гришиного передбачалися станції, комерційні та технічні роз'їзди Башилов, Опалиха, Верхньосамарський, Сокологірка, Бичок, Завидове, Проїжджий. Станція Завидове мала обслуговувати шахти Завидівського родовища (район сучасного села Завидо-Кудашеве), а також була потенційним пунктом примикання колії в напрямі Павлограду – Полтави. Комерційний роз'їзд Проїжджий (названий, імовірно, за «великою проїжджою дорогою» із села Гришине в Ізюм і губернії Центральної Росії, яка проходила в цих місцях) мав обслуговувати шахти й каменоломні сіл Добропілля і Гришине [215, с. 22; 258, с. 4-5; 266].



Австрійська карта 1918 року. Траса залізничної гілки Гришине – Добропілля схожа на таку для частини ділянки у Лозівському напрямі проектованої Рудникової залізниці

В 1912-1913 роках акціонерне товариство Північно-Донецької залізниці запропонувало проект розгалуженої системи залізниць у загальному напрямі від станцій Краматорська і Дружківка Південних залізниць до станцій Рутченкове і Волноваха Катерининської залізниці через район станції Гришине Катерининської залізниці. На ділянці від Краматорської та Дружківки до Гришиного передбачалися 2 альтернативні варіанти трасування колії: через Золотий Колодязь і через Казенноторське (нині – село Шахове Добропільського району). Перший («західний») варіант передбачав перетинання магістраллю перспективного вугільно-

го родовища в районі Золотого Колодезю, другий («східний») – потужного родовища вапняку. Експертиза професора Л.І.Лутугіна показала переваги першого варіанту трасування над другим [154].

Навесні 1913 року на засіданні комісії з нових залізниць при Міністерстві фінансів Російської імперії, де брали участь представники промисловості й земств, визнали необхідність одночасного будівництва двох виходів з району Гришиного на північ: і на Лозову, і на Краматорську. Перша залізниця була потрібна для постачання вугілля на цукрові заводи України, друга – для розвитку металургійної промисловості Північного Донбасу і постачання вугілля в напрямі Санкт-Петербурга. Будівництвом колії в Лозівському напрямі після завершення техніко-економічних досліджень останнього, мало займатися товариство Північно-Донецької залізниці. Воно ж і отримало концесію на будівництво і експлуатацію нових залізниць в районі Гришиного [156].

Крім того, навесні 1913 року, в рамках проекту залізниці в напрямі Поволжя – Донбас – море, в Центральному Комітеті розглядався проект залізниці Саратов – Журавка – Старобільськ – Кремінне – Слов'янськ – Петропавлівка – Улянівка – Олександрівськ (Запоріжжя). Авторами проекту є Московська група фінансистів – Дерюжинський (голова), брати Рябушинські, Шамшин. Загальна довжина магістралі – 1008 верст. Ідея – вихід вантажам Сибіру, Уралу й Поволжя до портів Чорного моря – Миколаїв та Херсон. Залізниця мала пройти північною частиною так званого «Гришинського вугленосного району», який був позбавлений гірничопромислових залізниць. В зоні тяжіння до траси знаходилися родовища «Золотий Колодязь» та «Нове Штепине» [267; 268; 269, с. 96-100; 270].

Міністерство шляхів сполучення домоглося анулювання концесії, яка була видана непередодні товариству Північно-Донецької залізниці. Взамін було запропоновано будівництво залізниці Рутченкове – Гришине – Добропілля без виходу на Краматорську й Дружківку. Щодо Лозівського напряму, а також будівництва під'їзних колій на північ від Добропілля, було рекомендовано відкласти це питання до завершення техніко-економічних досліджень траси залізниці в напрямі Гришине – Лозова. Отже, траса гілки Золотий Колодязь (Мерцалове) – Лозова за проектом Токмацької залізниці – результат вказаних вище досліджень даного напряму [158, с. 7360; 162, с. 5, 49; 266].

Проектовані напрями Лозова – Волноваха, Лозова – Очеретине, Маріуполь – Царекостянтинівка – Краматорська, 1918-1919 роки [273]

Слід замітити, що основний прибуток від нових залізниць у Гришинському вугленосному районі згадане вище акціонерне товариство Токмацької залізниці мало отримати за рахунок експлуатації проектованої в 1916-1917 році ділянки колії Краматорська / Дружківка – Гришине, звідки транзитні вантажі мали піти найкоротшим шляхом на

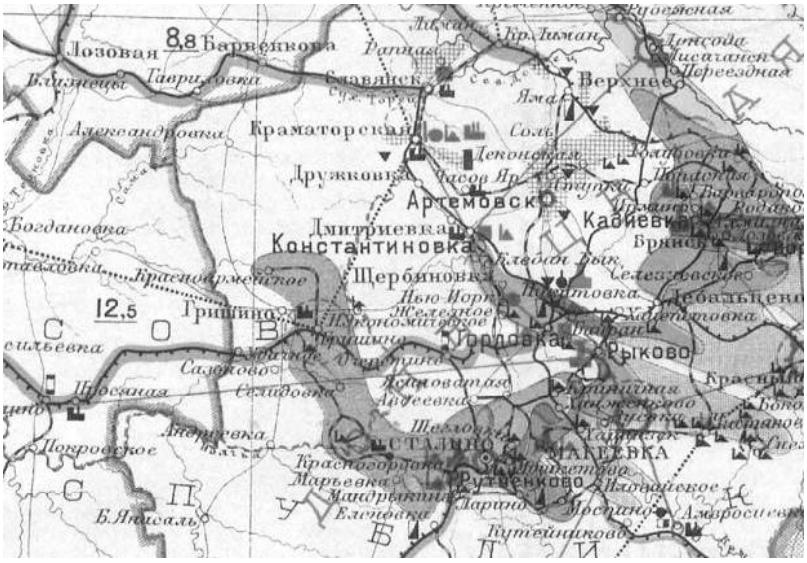
Царекостянтинівку (Комиш-Зорю) й далі – на порти Чорного моря Скадовськ і Хорли. Згідно із документацією товариства Токмацької залізниці, розглядався варіант трасування гілки із Гришиного на Краматорську й Дружківку від станції Золотий Колодязь (поруч зі щойно відкритим роз'їздом Мерцалове Катерининської залізниці) через район села Золотий Колодязь. Втім, дослідження управління Катерининської залізниці довели, що раціональною буде траса проектованої магістралі від роз'їзду Сухецький через Казенноторське. Більш того, проектована ділянка Гришине – Краматорська була передана до сфери інтересів Катерининської залізниці, з перспективою будівництва колії на Краматорську саме Катерининською залізницею [162, с. 2-11, 49; 164; 173; 271, с. 14895].

Згідно із затвердженим у 1916 році на урядовому рівні перспективним планом залізничного будівництва на 1917-1927 роки, в другу чергу (1922-1927 роки) передбачалося будівництво залізниці Царекостянтинівка – Гришине – Краматорська. Будівництво колії на Лозову не передбачалося, - проект залізниці проходив стадію додаткових досліджень напряму Лозова – Волноваха. Крім того, в 1918 році існував варіант будівництва залізниці Лозова – Очеретине для створення нової магістралі Київ – Ростов, - також не вносився до перспективного плану залізничного будівництва. У 1918 році уряд Української Держави розглядав варіанти будівництва залізниць Краматорська – Гришине – Маріуполь, Краматорська – Чаплине [21, арк. 166; 163, с. 13914; 272, с. IV.13-IV.14, IV.117-IV.118; 273, с. 77, 91; 274, с. 4].

Після громадянської війни в Росії (1918-1921 роки) реалізацію плану залізничного будівництва, затвердженого в 1916-1917 роках, було призупинено. Перспективним вважали посилення пропускної спроможності колій від станції Гришине у західному напрямі, і пов'язано це було із реалізацією плану електрифікації країни (ГОЕЛРО). Роботи із розвитку вузлу по станції Гришине велися в двох напрямках: а) будівництво залізниці Гришине – Павлоград – Новомосковськ (1921-1935 роки) і б) розгляд проекту «надмагістралі» Демурине – Олександрівськ – Комінтерн (Марганець) із перспективою переведення на режим «надмагістралі» існуючих ділянок колії [49, с. 35-37; 149, с. 240].

Під «надмагістраллю» передбачалася нова залізниця з надвисокою пропускною здатністю (вантажообіг – 200 млрд. пудів на рік) із мінімальними ухилами (до 4 ‰ проти 9,5 ‰ на Катерининській залізниці), максимальними радіусами скруглень (не менше 1000 м), прямим маршрутним сполученням (яка обходила би залізничні вузли на шляху вагонів від Донецького і Криворізького басейнів до Дніпровської ГЕС, і навпаки). Проект передбачав будівництво, в першу чергу, нової одноколійної ділянки залізниці Демурине – Марганець (протяжністю 172 км) «надмагістрального» типу. В другу чергу на становище «надмагістралі» мали перейти колії Демурине – Гришине – Очеретине і Марганець – Кривий Ріг. Попередньо, «надмагістраллю» мали курсувати потяги під паровозами. Пізніше передбачалося замінити ці морально застарілі локомотиви електровозами. Для цього була запланована електрифікація залізниці від Кривого Рога до Гришиного. «Надмагістраль» не створювала нових зв'язків мід Донбасом і Подніпров'ям, але суттєво покращувала вже існуюче залізничне сполучення між цими двома районами. Це дозволяло знизити залізничні тарифи для вантажів,

що слідували б у напрямі ДніпроГЕСу з 1/100 коп. за пудо-версту до 1/230...1/250 коп. за пудо-версту. За даними на 1928 рік, «надмагістраль» мала надати одноразовий економічний ефект у розмірі 68 млн. крб. (в основному – за рахунок скорочення фінансування на переобладнання станцій Дніпропетровськ, Верховцеве, Долгинцеве, Олександрівськ, відпадання потреби у переобладнанні залізниць Гришине – Фастів, Синельникове – Олександрівськ і міських мостів у Олександрівську), а також щорічний прибуток до 2,4 млн. крб. (за рахунок скорочення пробігу вагонів та здешевшення виробництва чавуну і заліза в Придніпровському і Донецькому промислових районах) [275, с. 94-96; 276, с. 48, 54, 71-73, 83].



Карта «Донбас (вугільно-металургійний комбінат на 1/1.1934 р.): вказана проектована залізниця Краматорська – Гришине поруч із діючою Гришине – Добропілля

Згідно із планом ГОЕЛРО, електрифікація залізниці Кривий Ріг – Царицин (Волгоград) мала відбутися в 1924-1929 роках. Проекти «ДніпроГЕС» і «надмагістраль» були розроблені саме як етапи реалізації плану ГОЕЛРО. На думку автора проекту «надмагістралі» - професора І.Г.Александрова, її спорудження та електрифікація здатні реанімувати дореволюційні проекти будівництва нових залізниць у напрямі Гришине – Маріуполь (імовірно, через Царекостянтинівку) і Олександрівськ – Слов'янськ – Саратов. Реалізація цього проекту в 20-х – 30-х роках XX століття із наступним будівництвом ліній Демурине – Саратов і Гришине – Маріуполь, а також гілки Мерцалове – Золотий Колодязь дозволяло реалізувати в загальних рисах дореволюційні проекти залізинць (із перетинанням основної лінії Катерининської залізниці по Демуриному замість Улянівки) [47, с. 435-436; 48, с. 42].

Втім, переконливі для транспортної секції комісії з Дніпробуду цифри не викликали підтримки з боку Наркомату шляхів сполучення, і в 20-х – 30-х роках не велося ані будівництва «надмагістралі» (якщо не рахувати коротку ділянку Вільнянськ – Запоріжжя-Мале і мостовий перехід через Дніпро), ані електрифікації існуючих ділянок. Перший електровоз відправився від станції Красноармійське лише у 1959 році. З 1957 року вже будували залізницю Дубове – Мерцалове, і жодних розмов про облаштування іще одного виходу з Красноармійського на північ (Слов'янськ) в умовах планової економіки бути не могло [22; 49, с. 35-37].

Слід також зазначити, що ділянка колії Дубове – Добропілля – Мерцалове була лише частиною великого ходу Дубове – Волноваха, який проектували в Міністерстві оборони СРСР в 50-х роках XX століття. Отже, відлуння проекту товариства Північно-Донецької залізниці 1913 року в проекті залізниці Дубове – Мерцалове 1957 року все ж було. Залізниця призначалася для транзиту хлібу, вугілля, інших вантажів між Москвою, Києвом – з одного боку, і Маріуполем – з іншого, а також для створення сприятливих умов для інтенсивної розробки перспективних ділянок вугільного родовища («Самарських-Капітальних» і «Новобахметьєвської») на північному заході Донецької області [277, с. 65-66].

Зупинний пункт 15 км

Зупинка 15 км в межах села Новоолександрівка була зведена в 1986 році, хоча залізниця в Новоолександрівці з'явилася ще в 1959 році. Поруч із зупинкою – заповідні урочища «Широкий ліс» і «Довгий ліс». Залізниця тут проходить вододілом басейнів Дніпра і Дону (академік Б.О.Рибаков називає його «Дніпрово-Донським шеломянем), і згідно із окремими тлумаченнями джерел XVII століття, тут проходив сумнозвісний Муравський шлях від Перекопу до Тули [84; 194; 243].

Із «Книги Великому Кресленню»: «*А на річці на Тернівці стоїть людина кам'яна, а у неї кладуть з Бєлгорода станичники доїзні пам'яті, а інші пам'яті кладуть на Самарі у дво дівок кам'яних; а від кам'яної людини до Самарі верст з 30. А від Самарі до Вовчих Вод верст з 20; а Вовчі Води впали в Самарь. А нижче Вовчих Вод впала в Самарь річка Бик, від Вовчих Вод верст з 10... А вверх по Бику дорога Муравська*» [278, с. 65].

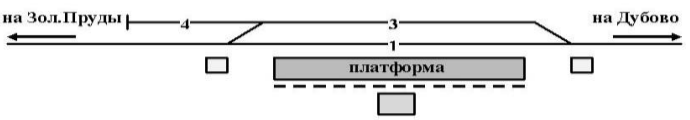
Муравський шлях, річки Самара, Тернівка, Бик, Вовча на карті Боплана (XVII століття)

Джерело: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ac/Beauplan_Poland_XVII_map.jpg

Річку в її середній частині Муравський шлях перетинати не міг, оскільки вершникам і чумакам доводилося би цю річку форсувати. Білья витоків – інша справа, оскільки там мали бути джерела (треба було поїти коней). Річка Тернівка, а точніше – її витоки, знаходяться в районі сучасного смт Близнюки. Самарь – це річка Самара, ймовірно – в секторі сучасної Олександрівки. Якщо припускати, що Вовчі Води – це назва річки Вовча, то остання впадає в Самару значно нижче Бика, але не як це вказано в «Книзі». Отже, Вовчі Води – це інша ліва притока (або притоки) Самари. У «Пояснювальній записці до спорудження Рудниково-Лозівської залізниці» Вовчою називається сучасна річка Водяна, ліва притока Самари, яку Муравський шлях мав перетинати через 20 верст після перетинання Самари. Це, імовірно, сектор сучасного села Первомайське Добропільського району. Приблизно верст через 10 – річка Бик [149, с. 6].

Зупинний пункт ВІТЕРЕЦЬ

Першими проектами залізниці Лозова – Гришине роздільний пункт із колійним розвитком в районі колишньої станції Вітерець не передбачався. За проектом 1902 року, найближчим роздільним пунктом була передаточна станція Малинівка Рудниково-Лозівської залізниці – в районі нині закритого зупинного пункту 4 км (село Карпівка), що мала відправляти потяги на роз'їзд № 14 Малинівка Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниці й приймати їх у зворотному напрямі. За проектом 1916 року, найближчий від сучасного Вітерцю роз'їзд № 16 знаходився між, власне, Вітерцем і нині закритою зупинкою 4 км. За проектом Міністерства обороти СРСР 1957 року, тут мала знаходитись станція «Роз'їзд № 1», яку також називали «станцією в 13 км від Дубового», а також за найменуванням найближчого села – колишньої німецької колонії «Єлизаветівка». Як у випадку із іншими роздільними пунктами залізниці Дубове – Мерцалове, остаточно прийняли благозвучну назву, яка втім не має нічого спільного із топонімами, які зустрічаються в околицях [149, с. 6; 162, с. 49; 263; 264].



ПУТИ: 1 – главный отправочный чётных и нечётных грузовых и пассажирских поездов; 3 – для приёма грузовых и отправочный чётных и нечётных грузовых поездов; 4 – выгрузочный

Схема колійного розвитку станції Вітерець, 1963 рік. Реконструкція за даними [279]

Згідно із технічно-розпорядчим актом станції Вітерець 1963 рік, на станції числилися 3 колії: головна приймально-відправна для вантажних і пасажирських потягів (№ 1), приймально-відправна для вантажних потягів (№ 3) і навантажувально-вивантажувальний тупик (№ 4). Поруч із головною колією звели 200-метрову пасажирську платформу, де збудували будівлю роз'їзного посту. Іноді в тупик подавали вагон-салон Ясинуватської дирекції Донецької залізниці, в якому для залізничників виступали колективи самодіяльності та демонстрували кінофільми. Відновлювальний потяг і медпункт, що обслуговували станцію, знаходилися в Красноармійському. Спецпотяг викликали через поїзного диспетчера, а лікарів – через телеграф [279; 280].

Не дивлячись на те, що станція Вітерець була розташована у менш заселеній місцевості, аніж станція Золоті Пруди, пасажирообіг останньої майже одразу вирівнявся із таким для «воріт райцентру», і навіть перевищив останній. Статистика відправлення пасажирів за кількістю проданих квитків у перші роки функціонування станції наступна: 1964 рік – 6,5 тис., 1965 рік – 7,2 тис. (на 15 % більший, аніж по Золотих Прудах), 1969 рік – 7,1 тис. (більш ніж в 4 рази вищий, аніж по Золотих Прудах і зупинці 26 км разом), 1970 рік – 6,7 тис., 1971 рік – 6,7 тис. (майже втричі вищий, аніж по Золотих Прудах і зупинці 26 км), 1972 рік – 7,2 тис. (в 2,3 рази вищий, аніж по Золотих Прудах і зупинці 26 км), 1973 рік – 9,2 тис. чоловік (майже втричі більше, аніж по Золотих Прудах і зупинці 26 км) [108-112; 147].

Закрита станція Вітерець, 2009 рік
© *В.Цокур*

Станція Вітерець була закрита у 2007 році, але пряма потреба в ній відпала з початку 2000-х років, коли на перегоні Золоті Пруди – Дубове вже не закладалися в розклад вантажні потяги. Втім, велика вірогідність відродження станції в середньостроковій перспективі є. По-перше, північна частина Олександрівського й південна частина Барвінківського районів – це так звана перспективна «Новобахметьєвська» ділянка вугільного родовища. Буре вугілля на Барвінківщині видобувають в напівкустарний спосіб навіть зараз. По-друге, північна частина Олександрівського району – це потужні поклади цегельної сировини. По-третє, Вітерець за сприятливих умов може стати досить потужною (особливо для межі областей) туристичною станцією. По балках на відстані 5-10 км від станції – вельми цікаві заповідні урочища [115; 166; 279].

Розглянемо, наприклад, перспективи екотуризму. Урочище «Широкий ліс» являє собою відновлений штучною посадкою ясеня байрачний лісовий масив у балці системи Сухого Торця. Сусідній «Довгенький ліс» - також байрачний лісовий масив у балці системи Сухого Торця, обрамлений степовими ділянками. Обидва ліси знаходяться у 2-3 км східніше Новоолександрівки і тягнуться в напрямі Варварівки. Друга «точка» екотуризма – степова, і знаходиться в районі села Зелене. Це ботанічний заказник «Казанок» на північний схід від села, де зберіглася смуга неторканої рослинності в глибокій балці, схили якої нагадують казанок. Це урочища на південний захід від села – «Колодязне» і «Кохане»; в останньому, за народними переказами, любили відпочівати закохані. В районі села також знаходиться смуга неторканої рослинності в неглибокій балці, яка носить назву «Мирне поле». І врешті-решт, в районі сусіднього села Новопригоже – урочище «Балка Зелена» - фрагмент дикої рослинності в системі балок струмка Зелений, притоку річки Самара [115].

Ми не згадували про перспективи туризму, пов'язаного із подіями Другої Світової війни, - на Добропільщині, Олександрівщіні та Барвінківщині поховання радянських солдат є майже в кожному селі. Є і німецькі поховання. А село Єлизаветівка – взагалі німецька колонія Елизабетталь [57]…

ТРАНЗИТ чи ТУПИК?

Наприкінці нашої «віртуальної подорожі» занедбаним залізничним ходом, який раніше був скоріш магістральним, аніж периферійним, ми дозволимо собі деякі відступлення від канонів історичного краєзнавства. Адже останнє сприрається на факт, в ідеалі – документально підтверджену інформацію. Коли заходить мова про теперішній час, постає питання про перспективи подальшого розвитку. Стратегія не може опиратися на факт, адже жодними фактами стосовно майбутнього ми не можемо володіти. Отже…

Можна нескінченно дискутувати навколо питання, чи краще ми живемо зараз, аніж 50 років тому. Можна приводити безліч аргументів «за» і «проти», але мудрим буде той, хто візьме від будь-якої епохи найкраще, залишивши в ній найгірше. Будівництво залізниці Дубове – Добропілля – Мерцалове в 50-х – 60-х роках XX століття відбулося завдяки рішенню «зверху» відкрити новий залізничний напрям, оскільки в той час він був украй потрібен для промисловості Донецького краю й розвантаження залізничного вузлу по станції Слов’янськ. Але не останню роль у тих процесах відігравали міжвідомчі зв’язки. Будували залізницю військові, колійники, але досить тривалий час смуга відведення під залізницю була на балансі вугільного тресту. Щойно залізницю було відкрито, по ній одразу ж почався рух вантажів для новобудов Добропільського й Олександрівського районів [114; 166].

Будівництво залізниці Дубове – Добропілля – Мерцалове відбулося, коли на Донецькій залізниці начальником був Я.М.Кривенко. Його наступник, В.В.Приклонський, мав грандіозні плани щодо ходу Дубове – Красноармійськ, - передбачалося укладання другої колії на всій протяжності ходу, а також спрямування цією ділянкою пасажирських потягів напряму Москва – Кавказ. Втім, в умовах командної системи керування економікою держави цим планам не судилося здійснитися, і не в останню чергу – через протидію «зверху». То ж, не варто ідеалізувати «ті часи» на противагу сучасності. Складнощі були завжди. Чому ж тоді раніше по станції Золоті Пруди кожен день щонайменше 2 вагони були під розвантаженням, а сьогодні на цій самій станції – запустіння? Відповідь, як і раніше, лежить у міжвідомчій площині. Точніше, в системі, яку ми маємо сьогодні. Коли різні відомства переслідують лише особисті цілі, керуються лише власними принципами, не працюючі на загальний результат, останнього не буде, - не зважаючі на суттєві зусиля, що здійснюються різними відомствами. Явища резонансу й дисонансу притаманні не лише музичній сфері, радіоелектроніці, області зв’язку та ін. [166; 281; 282].

Поступове загасання… Саме цими словами можна охарактеризувати стан залізниці Дубове – Мерцалове останні років тридцять. В 2001 році ділянка вже

знаходилася в напівзанедбаному стані, коли її занесли до альтернативних варіантів облаштування вантажного ходу Київського напряму. Перевагу тоді віддали напряму Ясинувата – Фенольна – Слов'янськ. Коли останній напрям обладнали спочатку під вантажний, потім – під швидкісний пасажирський хід, ділянкою Красноармійськ (Покровськ) – Дубове подавали колійну техніку на напрям Слов'янськ – Лозова. Коли тут завершилися колійні роботи, про напрям вкотре забули. В 2007-2009 роках тут остаточно згорнули пасажирський рух. Ходу Красноармійськ – Дубове загрожував демонтаж верхньої технічної будови колії на ділянці Золоті Пруди – Дубове. Те, що цього не сталося, а також початок масштабних ремонтних робіт на напрямі в 2017 році, можна назвати лише дивом [283; 284; 285].

Стосовно ходу Покровськ – Дубове, показовою є ситуація із аварійним шляхопроводом в смт Олександрівка, який пов'язує дві частини райцентру. Тобто, є вкрай важливим для олександрівців. Цей шляхопровід було збудовано над залізницею, і він знаходиться на балансі саме структурних підрозділів «Укрзалізниці». Коли скасовували пасажирське сполучення на Лозівському напрямі, постало питання про подальше існування вказаного шляхопроводу. Донецька залізниця, мотивуючі аварійним станом даного «мосту», в 2010 році запропонувала його демонтаж. Втручання у справу Народного депутата України тоді відтермінувало руйнування мосту, адже було проведено його ремонт. Як виявилося пізніше, того ремонту було недостатньо, і в 2017 році шляхопровід знову почав руйнуватися. Даний факт цілком суперечив із анонсованим у 2017 році ремонтом колії на ділянці Мерцалове – Дубове. На даний момент, існує робочий проект по відновленню мосту, а «Укрзалізниця» оголосила конкурс на виконання цього проекту [166; 235].

Окрім перемовин стосовно аварійного шляхопроводу, в Олександрівської райради є досвід переписки із Донецькою залізницею і з питання можливого демонтажу колії на ділянці Дубове – Золоті Пруди. Відсутність стійкого вантажопотоку на цій ділянці протягом декількох десятиліть постійно відкладала питання більш-менш системного ремонту колії тут на невизначений термін (пріоритет в ремонтах колії мають вантажні та вантажо-пасажирські напрями). Після 2005 року виявилося, що для організації нормального вантажного і пасажирського руху ділянкою Дубове – Мерцалове треба проводити повну заміну верхньої будови колії, але відсутність тут наскрізного вантажного руху спонукала на подальший курс керівництва залізниці з перетворення стратегічного ходу на папері – на під'їзну колію за фактом. Протягом 2009-2014 років Олександрівська райрада отримала декілька листів від залізниці про участь у фінансуванні малодіяльної ділянки колії, або згоди на демонтаж верхньої технічної будови колії на частині ходу. Останній такий лист надійшов до райради у лютому 2014 року (джерело, що заслуговує на довіру, близьке до Олександрівської районної ради) [166].

У 2018 році ділянка колії Дубове – Легендарна була закрита для руху потягів через аварійний стан рейкошпальної решітки. Масштабні ремонтні роботи тут не велися, починаючі з 1960 року, тобто із самого відкриття залізниці (пріоритет у ремонті мають вантажні та вантажопасажирські напрями; на малодіяль-

них напрямах та під'їзних коліях проводиться підтримання потрібних характеристик ділянки, наприклад – ходової швидкості 5 км/год.). Цим користуються зловмисники, і в декількох місцях (за неофіційними даними від мешканців Олександрівщини – по Вітерцю та неподалік від Легендарної) почався несанкціонований демонтаж верхньої технічної будови колії. На інших ділянках шпали прогнили, колія давно прийшла у неналежний стан [286; 287].

Ділянка Дубове – Легендарна і станція Золоті Пруди не є «подинокими»: у 2018-2019 роках «Укрзалізниця» закрила для руху потягів майже 2 тис. км; припинили своє існування більше 300 станцій на малодіяльних напрямках. Та за оцінками експертів, майбутнє у малодіяльних ділянок колії є. Для цього потрібна передача їх на баланс муніципалітетів, - щоби в останніх з'явилися законні підстави на фінансування залізниці. Неможна говорити, що це рішення однозначно позитивне, але більш конструктивних пропозицій із модернізації залізничної мережі на даному етапі озвучено не було. Можливо, для більш ефективного функціонування таких залізниць доцільне обєднання чи створення асоціації з декількох муніципалітетів для подальшого розвитку [288; 289; 290].

Перспективні родовища кам'яного вугілля уздовж напівзанедбаної ділянки колії Мерцалове – Дубове Донецької залізниці: I – ділянки, що розробляються нині існуючими шахтами; II – Терешківська перспектива; III – «Гапєєвська» ділянка; IV – поле шахти «Добропільська-Капітальна»; V – ділянка «Самарська-Капітальна»; VI – ділянка «Самарська-Капітальна» № 2; VII – «Новобахметьєвська» ділянка

- діючі шахти закриті шахти недобудовані шахти

Без будівництва нових промислових об'єктів в зоні тяжіння до малодіяльної колії буде вкрай важко забезпечити сталий розвиток і району, і залізниці. Це означає, що вказана проблема не обмежується складними взаєминами району і залізниці. Але є й гарна «новина»: перспективи будівництва нових потужних шахт в районі, наприклад, станції Легендарна (і не лише її, і не лише шахт), - є. Залізниця Мерцалове – Дубове проходить над перспективними площами вугілля, де залягає

74 вугільних пласти достатньої для промислової розробки потужності, а балансові запаси складають 2,8 млрд т. Дані про перспективні площі кам'яновугільних родовищ [291] уздовж малодіяльної ділянки залізниці Мерцалове – Дубове, отримані з відкритих дєерел, наведені в таблиці 1.

Таблиця 1 – Перспективні площі кам'яновугільних родовищ уздовж малодіяльної ділянки залізниці Мерцалове – Дубове

№ з/п	Ділянка родовища, район розташування	Коротка характеристика	Імовірна станція примикання під'їзної колії
1	«Добропільська-Капітальна», с-ще Новий Донбас	20 пластів потужністю 0,45…2,94 м Балансові запаси уточнюються (близько 500 млн.т)	Мерцалове
2	«Самарська-Капітальна», с. Шостаківка	21 пласт потужністю 0,45…1,84 м Балансові запаси – 497 млн.т	парк Дружна (Легендарна)
3	«Самарська-Капітальна» № 2, с. Соф'їно-Лиман	17 пластів потужністю 0,5…2,13 м Балансові запаси – 880 млн.т	Легендарна
4	«Новобахметьєвська», с. Новобахметьєве	12 пластів потужністю 0,6…2,27 м Балансові запаси – 255 млн. т	Золоті Пруди або Вітерець
5	«Терешківська» № 4, с. Софіївка	4 пласти потужністю 0,45…2,0 м Балансові запаси – 527 млн. т	Золоті Пруди

Від наших можновладців необхідне лише вміння скористатися наданими повноваженнями і перетворити перспективи в реальність. Відновлення вантажопотоку неминуче призведе і до відновлення пасажирського руху залізницею. В якому вигляді? Тут можливі варіанти, але спочатку треба відновити колію від Дубового до Легендарної та залучити на хід вантажі…

ПРО ПОЇЗД–ПРИВИД ТА ДЕЩО ІНШЕ

Шановні читачі!

Ваш покірний слуга продовжує свідомо порушувати канони історичного краєзнавства для того, щоби розповісти дві байки, які пов'язані із залізницею Покровськ – Дубове, і якими свого часу довелося захоплюватися самому.

Отже, «історія» перша: залізницею курсує потяг-примара. Справа в тому, що є декілька байок про потяги-примари, і найвідоміша з них – про італійський туристичний потяг, який у 1911 році вирушив з Риму в напрямі Альп, де благополучно… зник. Тепер він «курсує» у просторі й часі, і може з'явитися ак у минулому (відносно 1911 року), так і в майбутньому (тобто, після 1911 року, в тому числі – в наші часи) там, де колись воювали італійці, та де демонтували чи колись збудують залізничну колію [292].

Те, що на ділянці Дубове – Легендарна розпочалося несанкціоноване втручання зловмисників у конструкцію верхньої технічної будови колії, Ви вже зна-

єте. То чи можна по умовній закритій станції Вітерець сісти на такий потяг? Якщо слідувати логіці та здоровому глузду, то ні. А якщо законам жанру – то цілком так, адже в роки Другої Світової війни в нас італійці воювали. Так, на початку жовтня 1941 року на рубіж Близнюки – Шостаківка вийшли частини італійської дивізії «Пасубіо», - саме вони тоді наступали в секторі Гришине, Красноармійське (Покровськ). У травні 1942 року в районі Олександрівки наступала італійська бойова група Барбо. На цьому історичні факти завершуються. Все інше – байки [293; 294].

В.Цокур, П.Белицький та В.Орос у вагоні «поїзда-привида»… тобто, господарського потягу сполученням Дубове – Красноармійськ. Осінь 2008 року
© *С.Долманов*

Але сама історія із елементами містики продовжує захоплювати розум дослідників даної залізниці. На даній ділянці було навіть проведено велопоход із серії «В пошуках поїзда-привида». Свого часу таку ідею продукував і автор даного видання. Справа в тому, що у 2007-2009 роках поїздами-привидами Ваш покірний слуга називав господарські потяги Донецької залізниці, в яких було дозволено перевозити пасажирів. Вони прямували за диспетчерським розкладом, тобто із можливими значними запізненнями та випередженнями графіку, і «зловити» їх на проміжних зупинках було вкрай складно (не дивлячись на це, іноді населеність пасажирського вагону таких потягів була відносно високою). Хто ж знав, що їх курсування скасують?

А може віртуальний екскурсійний потяг, в якому ми зараз «прямуємо» та міркуємо про історію та майбутнє ходу Покровськ – Дубове, - теж поїзд-привид? Та ні, - пожартував! Нам треба їхати далі…

«Історія» друга: залізниця Дубове – Мерцалове могла існувати на початку 40-х років XX століття? Адже в мемуарах та інших матеріалах про Другу Світову війну як у радянських воєнначальників (Д.Рябишев, К. Москаленко), так й у російських істориків (М.Коломієць, О.Ісаєв) є свідчення, які прямим чи непрямим чином вказують на її існування. Насправді – жодних документальних підтверджень та свідчень старожилів про наявність такої залізниці! Але його величність Інтернет – на те й Інтернет: те, що висловлювалося як припущення, пішло «гуляти у кіберпросторі» як твердження [58; 69]…

Що ж було насправді? Ми вже знаємо, що в перші роки радянської влади велося обговорення проектів залізниць у напрямі Гришине – Лозова і Гришине – Краматорська. Ставлення державних службовців та інженерів до спорудження нових залізниць у Донецькому краї в перші роки радянської влади було різним. Про те, що будівництво обох залізниць – Гришине – Лозова і Гришине – Краматорська в нових умовах ведення «плянового господарства» виключене, було зрозуміло. Але на допомогу тим, хто чекав будівництво нової залізниці на північ від станції Гришине, прийшли… геологи. Останні знайшли потужні поклади вугілля на північ від річки Бик. В 30-х XX століття роках геологами було

зазначено, що розробка нових родовищ вугілля потребуватиме будівництва нових залізниць, які мали би спрямовуватися не лише до сучасного Покровська, але йти і в загальному напрямі на північ, - задля уникнення транспортного колапсу внаслідок збільшення обсягів вуглевидобутку у так званому «Гришинському вугленосному районі». Залишалося завершити дослідження нових вугленосних площ району, та з урахуванням їх орієнтації відносно існуючих залізниць – спроектувати нову для їх обслуговування [165].

Наступним кроком були «пропозиції на місцях». Візьмемо, наприклад, Олександрівку. Оскільки Олександрівщина тоді була аграрним районом, пропозиції надавав партактив Олександрівської МТС, і половина з них торкалася аграрного сектора. Але були й інші пропозиції. Передамо сутність деяких клопотань аграріїв: «*Провести до Олександрівки залізничну лінію з ст. Барвінково. Закласти в районі капітальну шахту вуглевидобутку. Провести асфальтову дорогу, з'єднуючі її з обласною дорогою м. Сталіна. Збудувати в районі електростанцію, забезпечивши всі підприємства і установи її обслужуванням*» (згідно з оригіналом. – прим.). Ситуація із аграріями Олександрівщини в 1939 році називалася «визріванням рішення на місцях». Якими би не були туманними перспективи задоволення клопотань місцевого партактиву, це був шанс змінити ситуацію в районі, й районні партійці вирішили його не проґавити. В наступному номері газети, наприклад, були подібні тези від делегатів районних партійних зборів, де на порядку денному постали питання розвідки та розробки вугілля, а також дорозвідки покладів залізної руди на території району. Нас на даному етапі цікавить лише питання, пов'язані безпосередньо із залізницею (яка була вкрай потрібна, якщо б розроблялися у районі в промислових масштабах вугілля та руда) [221; 222].

Єдине питання, яким, мабуть, партійці не задалися, - чому залізницю з Олександрівки хотіли саме до Барвінкового? Найближчою до Олександрівки станцією була Гаврилівка, а вододіл басейнів Дніпра й Дону (мінімум штучних споруд, найсприятливіший поздовжній профіль колії тощо) йшов до станції Дубове. Мабуть, Олександрівка тяжіла до Барвінкового, - їх до середини XX століття поєднувала колишня «велика проїжджа дорога» Гришине – Єлець. Ґрунтова, звісно ж. Але то таке… Аграрії не мають задаватися такими питаннями – в них інша важлива робота. Головне, що питання намагалися «продавити». Ідея будівництва нових залізниць на північ від сучасного Покровська знову «завитала в повітрі». В 1941 році почалася війна, яка знову відсунула плани залізничного будівництва на невизначений термін [221].

Ось і все!

Закритий зупинний пункт 4 км

Зупинка 4 км знаходилася поблизу села Карпівка Олександрівського району (в минулому – Крутоярівка Близнюківського району) біля межі Ясинуватської та Слов'янської дирекцій Донецької залізниці. Була закрита в 2007 році разом зі скасуванням однієї з пар приміських потягів у сполученні Красноар-

Закритий зупинний пункт 4 км, 2009 рік
© В.Цокур

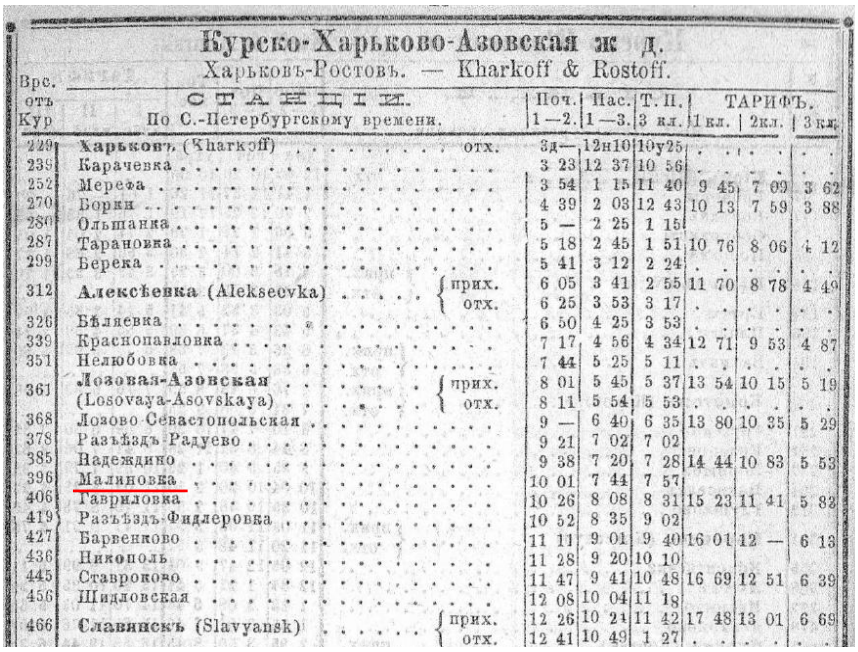
мійськ – Дубове. Згідно із першим проектом залізниці в загальному напрямі Покровськ – Дубове (1902 рік), тут мала знаходитися передаточна станція Малинівка Рудниково-Лозівської залізниці [149, с. 8; 295].

Слід зазначити, що автобусний рух в районі села Карпівка відсутній з кінця 2012 року, - саме тоді були скасовані рейсові міжміські автобуси Донецьк – Лозова. Частково рятує близькість (4 км) до зупинки електропоїздів напряму Лозова – Слов'янськ у селі Пригоже і по станції Дубове.

Станція ДУБОВЕ
(МАЛИНІВКА, РОЗ'ЇЗД № 14)

У 1869 році було відкрито рух Курсько-Харково-Азовською залізницею, на якій були відкриті станції Надєждіне (Близнюки) і Гаврилівка. Станцію при селі Малинівка відкрили згодом. Офіційна історіографія веде літочислення станції Дубове з 1908 року. Але документи дореволюційної епохи відкривають маловідомі сторінки історії цього полустанку [296; 297, с. 147; 298].

Перші згадки про роздільні пункти в районі села Малинівка в доступних джерелах датовані 1879 роком, - мова йде про полустанцію Малинівка на 395-й версті від Курська, що збігається із відстанню від останнього сучасної станції Дубове. Село Малинівка територіально належало Харківській губернії, полустанція розміщувалася в межах Катеринославської губернії. В Харківському календарі полустанція Малинівка фігурує з 1883 року. Востаннє у дореволюційних джерелах полустанція Малинівка фігурує у 1887 році [118, с. 46-47; 298, с. 55; 299, с. 295].



Курско-Харьково-Азовская ж. д.
Харьковъ-Ростовъ. — Kharkoff & Rostoff.

Вре. отъ Кур	СТАНЦІИ. По С.-Петербургскому времени.		Поч. 1—2.	Пас. 1—3.	Т. П. 3 кл.	ТАРИФЪ. 1 кл.	2 кл.	3 кл.
229	Харьковъ (Kharkoff)	отх.	3д—	12н10	10у25	. .	. .	. .
239	Карачевка		3 23	12 37	10 56	. .	. .	. .
252	Мерефа		3 54	1 15	11 40	9 45	7 09	3 62
270	Борки		4 39	2 03	12 43	10 13	7 59	3 88
280	Ольшанка		5 —	2 25	1 15			
287	Тарановка		5 18	2 45	1 51	10 76	8 06	4 12
299	Берека		5 41	3 12	2 24	. .	. .	. .
312	Алексѣевка (Alekseevka)	прих.	6 05	3 41	2 55	11 70	8 78	4 49
		отх.	6 25	3 53	3 17	. .	. .	. .
326	Бѣляевка		6 50	4 25	3 53	. .	. .	. .
339	Краснопавловка		7 17	4 56	4 34	12 71	9 53	4 87
351	Нелюбовка		7 44	5 25	5 11	. .	. .	. .
361	Лозовая-Азовская (Losovaya-Asovskaya)	прих.	8 01	5 45	5 37	13 54	10 15	5 19
		отх.	8 11	5 54	5 53	. .	. .	. .
368	Лозово Севастопольская		9 —	6 40	6 35	13 80	10 35	5 29
378	Разъѣздъ Радуево		9 21	7 02	7 02			
385	Надеждино		9 38	7 20	7 28	14 44	10 83	5 53
396	Малиновка		10 01	7 44	7 57			
406	Гавриловка		10 26	8 08	8 31	15 23	11 41	5 82
419	Разъѣздъ Филлеровка		10 52	8 35	9 02			
427	Барвенково		11 11	9 01	9 40	16 01	12 —	6 13
436	Никополь		11 28	9 20	10 10			
445	Ставроково		11 47	9 41	10 48	16 69	12 51	6 39
456	Шидловская		12 08	10 04	11 18			
466	Славинскъ (Slavyansk)	прих.	12 26	10 24	11 42	17 48	13 01	6 69
		отх.	12 41	10 49	1 27	. .	. .	. .

Вказівник «Фрум» за 1879 рік: перша згадка полустанції Малинівка Курсько-Харково-Азовської залізниці – першого роздільного пункту на місці станції Дубове Донецької залізниці

Отже, першим статусом роздільного пункту була категорія полустанції (тобто, нетарифного пункту із малим вантажообігом) Курсько - Харково - Азовської залізниці. Якими вантажами оперував цей роздільний пункт – на даному етапі встановити не вдалося. Проте відомо, що починаючи з 1879 року на полустанції Малинівка робили зупинки поштовий, пасажирський і товаро-пасажир-ський потяги сполученням Курськ – Ростов [118, с. 46-47].

За даними дослідника історії залізниць Російської імперії А.Уланова (м. Москва), з 1887 року в окремих джерелах на місці полустанції Малинівка фігурує роз'їзд № 14. Такий роз'їзд вказаний у відповідному переліку станцій 1894 року, - на адміністративному кордоні Харківської та Катеринославської губернії. У вказівнику пасажирських сполучень 1894 року на ділянці Надєждіне – Гаврилівка значиться нетарифний роз'їзд № 14. Тоді по роз'їзді зупинялися товаро-пасажирський і поштовий поїзди у сполученні Курськ – Ростов (і в зворотному напрямі). У 1897 році за роз'їзді № 14 зупинялися пасажирські поїзди Харків – Ростов і Москва – Ростов (останній - з безпересадочними вагонами Харків – Дебальцеве) [300, с. 12-2; 301, с. 146 т. 217; 302, с. 101 т. 208].

У 1901-1902 роках було складено проект Рудниково-Лозівської залізниці, - від лінії Лозова – Слов'янськ до станції Руднична (Рутченкове). Пунктом примикання проектованої Рудниково-Лозівської залізниці до існуючої ділянки Лозова – Слов'янськ було вказано роз'їзд № 14, що в 28 верстах від Лозової та 397 верстах від Курська. Відстань співпадає з такою, що наведена в «Путівнику» за 1887 рік від станції Лозова-Азовська до Малинівки (в останньому джерелі – 27,5 верст). Таким чином, немає сумніву, що Малинівка і роз'їзд № 14 – один і той самий роздільний пункт, розташований на місці сучасної станції Дубове. Додаткове підтвердження тому – схема Південних залізниць, що додається до «Матеріалів з обстеження залізниць» (1910 рік, додаток 1). В останньому документі на ділянці Лозова – Слов'янськ вказано роз'їзд № 14 Дубове [149, с. 6; 298, с. 55; 303].

В Харківському календарі в ці роки роз'їзд № 14 вказаний як діючий. Так, в 1903-1905 роках начальником роздільного пункту «Роз'їзд № 14» був міщанин Пилипчук Д.С., в 1906-1907 роках – селянин Мєдвєдєв М.Я., в 1908 році наглядачем роз'їзду був почесний громадянин Загурський Г.Є. То ж, стовідсотково, що роз'їзд № 14 на початку XX століття не закривався, і про жодне відновлення станції у 1908 році (наприклад, із новою назвою) мови бути не може [304, с. 85; 305, с. 48; 306, с. 49; 307, с. 287; 308, с. 18].

Можна припустити, що у 1908 році роз'їзду № 14 було лише присвоєна назва – «Дубове». Але дані про дату присвоєння роз'їзду назви у доступних джерелах відсутні. Більш того, вищезгаданий А.Уланов стверджує, що в «Офіційному вказівнику пасажирських сполучень» на зиму 1907-1908 року роз'їзд № 14 вже вказаний як «Дубове». То ж, дата присвоєння роз'їзду назви (а не переведення в категорію станцій) – 1907-й, а не 1908 рік. У вказівнику пасажирських сполучень за 1911 рік роздільний пункт Дубове вказано роз'їздом, а не станцією. У 1911 році по Дубовому зупинялися 4 пари потягів Харків – Ростов: 3 пари пасажирських (№№ 4 р з вагонами Катеринослав – Луганськ, 10р з вагонами Харків – Маріуполь і 12р з вагонами Полтава – Ростов) і 1 пара товаро-

пасажирських. Тільки швидкий потяг (№ 8р) проходив Дубове без зупинки [309, с. 209 т. 208].

Найбільш правдивою є версія про те, що у 1907 році назву роз'їзду № 14 (Малинівка) було замінено на роз'їзд № 14 Дубове. Імовірною причиною може бути об'єднання Курсько-Харково-Севастопольської та Харково-Миколаївської залізниць у Південні залізниці (на кожній із них був роз'їзд № 14, і тепер їх треба було якось розрізняти). Саме в 1908 році на ділянці Лозова – Слов'янськ пройшла низка перейменувань роз'їздів [310].

Більш того, обидві назви роздільного пункту, - «Малинівка» і «Дубове», - різними відомствами використовувалися паралельно одне одному. Так, на карті Харківської губернії (1890 рік) на місці сучасної станції вказаний роздільний пункт Дубове. У записці до археологічної карти Харківської губернії (1906 рік) вказано роз'їзд Малинівка. Станцію (!) Малинівка вказано у статистичній карті Артемівського округу (1928 рік). У довіднику «Залізничні станції та річні пристані на території УРСР на 1 березня 1927 р.» (джерело не по лінії Наркомату шляхів сполучення) роздільний пункт Дубове також вказаний саме як станція Донецьких залізниць на території «Озюмського району Озюмської округи». Отже, різночитання у джерелах інформації все ж таки зустрічаються. Досить оригінально іменує вказаний роздільний пункт «Довідкова книга Катеринославської єпархії» у 1908 році (безпосередньо перед привласненням його сучасної назви): «станція Роз'їзд № 14 Малинівська» [311; 312, с. 54; 313; 314, с. 19; 315, с. 768].

Згідно із проектними даними правління Токмацької залізниці, до роз'їзду № 14 Малинівка мала примикати сполучна гілка до станції Золотий Колодязь (проектована станція Токмацької залізниці у версті на північ від вже існуючої станції Мерцалове). Можна, із певними припущеннями, стверджувати, що даний проект було реалізовано в 1957-1962 роках, коли будувався хід Дубове – Добропілля – Мерцалове, що зв'язав найкоротшим шляхом два залізничних вузли – Лозову і Красноармійськ (Покровськ) [162, с. 5, 49].

У «Загальному календарі» за 1915 рік на означеному вище місці числиться роз'їзд Дубове. Такий самий статус роздільного пункту Дубове вказано у відповідній таблиці офіційних вказівників пасажирських сполучень за 1913, 1916, 1917, і навіть 1922-23 і 1925 роки. До речі, в 20-х роках минулого століття по Дубовому зупинявся один-єдиний пасажирсько-товарний поїзд. Приміські поїзди, які зараз тільки і зупиняються по Дубовому, зі Слов'янська ходили лише до Барвінкове – Гаврилівки, а з Лозової – лише в до Панютиного [31, т. 45б, 526; 316, с. 288; 317, с. 105 т. 41І, с. 192 т. 526].

В «Довіднику для залізничних статистичних відділів» за 1913 рік вказано роз'їзд Дубове, але інформації про перейменування його (тим більше дати перейменування) немає. На роз'їзді не пізніше 1909/1910 року була відкрита квиткова каса. З 1898 року на роз'їзді було обладнане водопостачання, для чого було проведене відчуження землі поміщика Іванова (в 3,5 км від станції Дубове на правому схилі «балки Торець», - витоки Сухого Торця, - розташоване село Іванівка). За даними А.Уланова (із посиланням на сповіщення № 7873 «Збірки тарифів Російських залізниць»), в 1917 році нетарифний роз'їзд Дубове було

відкрито для «виробництва необов'язкових операцій по навантаженню і вивантаженню навалювальних вантажів вагонними відправками в місцевому і прямому сполученні». Тарифні відстані, в залежності від напряму прямування вантажів, обчислювалися від Гаврилівки або Близнюків [303, с. 112; 311, с. 32; 318, спр. 192].

А.Уланов стверджує, що в першій половині 20-х років роздільний пункт Дубове був уже станцією. Але станом на 1925 рік Дубове числиться закритим роз'їздом. Але по тому роз'їзді проживали люди. Станом на 1927 рік, на хуторі Малинівка проживало 192 особи, по роз'їзді Дубове – 19 осіб; дворів було, відповідно, 35 і 6. На хуторі працював паровий млин, і тут же були організовані курси лікнепу. В залізничних будках №№ 876, 877, 878, 878-а, 878-б проживали 36 чоловік. В другій половині 30-х років минулого століття в Малинівці було 62 двори, що в 1,5 рази більше, ніж в 1927 році [120, с. 31-34; 143; 319, с. 40-41].

Цікавим є питання про присвоєння роз'їзду № 14 назви саме «Дубове», адже балка Дубова, струмок якої впадає в річку Сухий Торець, знаходиться на значному віддаленні від станції Дỳбове. Саме по тій балці знаходиться село Дубóве Близнюківського району Харківської області. Згідно із «російською» Вікіпедією, село Дубове було засноване в 1956 році. Але село Дỳбове при балці Сухий Торець вказане на карті Генштабу РСЧА (1937-1942 років). Інформація в «російській» Вікіпедії про те, що в околицях Дубового немає дубів, не виключає їх наявності в далекому минулому [142; 320; 321; 322].

Як саме було насправді? Нинішнє село Дубóве знаходиться на місці колишньої німецької колонії Дубове, яку було засновано, імовірно, наприкінці XIX століття. Перша назва – Марієнпіль, також використовувалася назва Дубівська. Згідно із даними дослідника історії німецьких населених пунктів у Російській імперії та Радянському Союзі В.Ф.Дизендорфа, вже в 1904 році в колонії Дубове проживали 213 осіб. В колонії працював цегельний завод Мюллера і млин Церта, а безпосередньо біля роз'їзду №14 Дубове була «німецька водокачка», де проживав господар-німець, який забезпечував водопостачання полустанку. Отже, у 1908 році були всі підстави привласнювати роз'їзду № 14 найменування «Дубове»: це був справжній «центр Всесвіту», на відміну від Малинівки, назви якої немає, наприклад, у «Довідковій книжці для Харківської єпархії» 1904 року видання та «Списку волостей і поселень Харківської губернії» 1909 року [323; 324; 325; 326, с. 21].

І безпосередньо перед початком Радянсько-Німецької війни (в 1940 році), і в роки німецької окупації східної частини України (1942 рік) по станції Дубове зупинялася 1 пара пасажирських потягів на добу. Після відступу німецьких військ зі східної України пасажирських потягів на напрямі Харків – Дубове практично не було – в 1944 році з Харкова до Лозової ходив один вантажний потяг на добу (із причепленням пасажирських або пристосованих вантажних вагонів), звідки теж товарняком приходилося добиратися до Дубового. Але і той потяг часто не призначали. Збільшення кількості пар потягів (в основному – приміських), що зупинялися по станції Дубове, розпочалося в 50-ті – 60-ті роки минулого століття. Перші приміські потяги на Мерцалове пішли в 1962-63 роках [61, s. 24-25 t. 17; 126, с. 397 т. 303; 327, с. 390-391 т. 526; 328].

Більшість потягів далекого прямування на лінії Лозова – Слов'янськ прослідували станцію Дубове без зупинки. Станом на 1959 рік, по станції Дубове робили зупинки наступні потяги [92, с. 177-181, 278-281, 303-307, 501, 506-507, 605, 621-622]:

- пасажирський потяг № 54 Махачкала – Грозний – Москва (щоденно, 14 пасажирських вагонів, 1 поштовий вагон, вагон-ресторан, елекровоз ВЛ або паровоз ИС);
- пасажирські потяги № 91/92 Харків – Ростов – Харків (щоденно, 8 пасажирських вагонів, 1 багажний і 1 поштовий вагони, паровоз ИС);
- пасажирські потяги № 96/95 Львів – Луганськ – Львів (щоденно, 12 пасажирських вагонів, 1 поштовий і 1 багажний вагони, паровоз $С^{У}$);
- приміські потяги №№ 306/313, 316/307 Краматорська – Близнюки – Краматорська (щоденно, 13 пасажирських вагонів, багажний вагон, паровоз);
- приміські потяги №№ 277/286, 267/270, 285/274 Лозова – Дубове – Лозова (перед вихідними і святами, склад Донецької залізниці);
- приміські потяги №№ 273/272, 275/274, 277/276, 279/278, 281/282 Лозова – Дубове – Лозова (щоденно, склад Південної залізниці із 8 двохосних пасажирських вагонів, паровоз).

Пасажирська будівля станції Дубове, 2009 рік
© *В.Цокур*

Остаточне присвоєння роз'їзду Дубове категорії станції пов'язано із проектуванням і початком будівництва залізниці Дубове – Мерцалове, а також електрифікацією залізниці Лозова – Слов'янськ у другій половині 50-х років XX століття. Електрифікація ходу Лозова – Слов'янськ (1958 рік) та будівництво ходу Дубове – Мерцалове (1957-1960/63 роки) здійснювалося залізничними військами, але різними військовими частинами. У грудні 1960 року тут відкрилося тимчасове вантажне і пасажирське сполучення до станції Олександрівка (Золоті Пруди), з 1961 року – до Мерцалового. За даними вчителя Новоолександрівської ЗОШ Л.Т.Ярової, у 1962 році тут ходили робочі (приміські) потяги №№ 213-214/215-216, 217-218/219-220 Дубове – Мерцалове у складі 2 пасажирських вагонів під паровозом. У 1963 році маршрут прямування потягу було подовжено до Красноармійська [126, с 397 т. 303; 232; 329].

Сподіваємося, що відновлення ходу Дубове – Покровськ все ж відбудеться, і воно сприятиме подальшому розвитку вузлової станції із декількома вантажними терміналами, - Дубове, яка є «реперною точкою» на залізниці Лозова – Слов'янськ. Адже саме тут згадана магістраль переходить із вододілу басейнів Дніпра й Дону в басейн останньої ріки та йде уздовж долини річки Сухий Торець. А вододілом продовжує йти нині не діюча залізниця на Покровськ [330]…

ВИСНОВКИ

1) Перше клопотання про необхідність будівництва залізниці в напрямі від станції Гришине (Покровськ) Катерининської залізниці до лінії Лозова – Слов'янськ Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниці датовано 1900 роком, перший проект цієї залізниці – 1902 роком. Згідно із першим проектом, пункти примикання нової магістралі до існуючих залізниць передбачалося в районі станції Гришине і по роз'їзді № 14 (станція Дубове), що на перегоні Надєждине – Гаврилівка. В 1914-1916 роках було зведено південну ділянку сучасного ходу – тупикову гілку Гришине – Мерцалове – Добропілля. Проектом 1916 року передбачалося примикання гілки в напрямі Гришине – Лозова по роз'їздах Мерцалове і Дубове. Отже, пункти примикання нової залізниці, і частково – її напрям, було прописано в дореволюційних проектах з'єднувальної колії Гришине – Лозова.

2) Дореволюційні проекти залізниці Гришине – Лозова розглядалися в контексті спільної реалізації із проектом залізниць у загальному напрямі від Гришиного до Слов'янська, Краматорська, Дружківки. Перший проект останньої залізниці було розроблено в 1912 році; відомі також проекти 1913, 1914 і 1916 років. Перспективним планом залізничного будівництва 1916 року було заплановане зведення залізниці Гришине – Краматорська в 1922-1927 роках, але в цей план не було включено залізниці Гришине – Лозова. Внаслідок зриву вказаного плану будівництва в 20-х – 30-х роках, будівництво нових залізниць у північному напрямі було перенесене на невизначений термін.

3) Напрям залізниці Дубове – Добропілля – Мерцалове, згідно із проектом Міністерства оборони СРСР (1957 рік), було визначено орієнтацією вугільного родовища між річкою Бик і трасою ділянки залізниці Лозова – Слов'янськ. Транзитна ділянка Дубове – Мерцалове будувалася в 1957-1963 роках, вантажний рух нею розпочався у 1961 році, пасажирський – у 1962 році. Шахтна гілка Добропілля – Гідрорудник (Легендарна) будувалася в 1947-1967 роках по мірі в необхідності тих чи інших ділянок для обслуговування вугільних шахт Добропільського й Олександрівського районів. Останньою була здана до експлуатації ділянка від шахти «Піонер» до станції Легендарна із капітальним мостом через річку Водяна.

4) Соціально-економічні процеси в державі прямим чином відображуються на залізниці, а особливо – на стані стратегічних ходів, вантажний транзит якими не був першопричиною їх будівництва. Зниження обсягів видобутку вугілля, закриття частини шахт в 90-х – 2000-х роках, розрив традиційних економічних зв'язків стали причиною зменшення обсягу вантажних перевезень залізницею на початку 2000-х років, що призвело до різкого зменшення обсягу ремонтних робіт на корінних ділянках ходу Красноармійськ (Покровськ) – Дубове, занедбання ходу і згортання на ньому пасажирського руху. В 2009-2014 роках велася дискусія щодо доцільності демонтажу верхньої технічної будови колії на ділянці Дубове – Золоті Пруди. Ремонтні роботи на ході, які було розпочато в 2016-2017 роках – це шанс зламати цю сумну тенденцію до руйнації залізничного напряму Покровськ – Дубове, який, на жаль, нині не використовується.

Отже, віртуальна екскурсія у поїзді-привиді завершилася, але життя ж триває! Якою буде залізниця Покровськ – Дубове завтра? Магістральним ходом, як цього хотіли І.Табурно з В.Приклонським? Вантажним обходом станції Слов'янськ, який би діяв лише за наявності проблем із пропускною здатністю на магістральному напрямі, - як цього хотіли у правлінні акціонерного товариства Токмацької залізниці на початку XX століття та в управлінні Донецької залізниці на початку XXI століття? Чи все ж таки його не буде?

Не дамо вирішити долю цього ходу за нас!

Перелік посилань

1. Гайворонський П.Є. Красноармійськ: історія, адміністративний статус, зміна назв // Историко-краеведческий альманах «Любимый город» / Ред.-сост.: П.Е.Гайворонский. – Донецк, 2013. – с. 40-66.

2. Альбом схематических планов станций Екатерининской железной дороги. – Екатеринослав, 1917. – 578 с.

3. Этюды о старом городе: Историко-краеведческие очерки / Ред.-сост.: В.В.Кордюков. – Краматорск, 2015. – 172 с.

4. Ландцерт В.П. Спутник по России. – СПб., 1884. – [297 с.].

5. Официальный указатель железнодорожных и других пассажирских сообщений с мая 1917 года. – СПб., 1917.

6. Труды XI Съезда горнопромышленников юга России, бывшего в городе Харькове с 20-го октября по 24-е ноября 1886 года. – Х., 1886.

7. Доклад председателя комиссии выборных А.Ф.Мевиуса о предполагаемой производительности копей в 1888 году // Труды XIII Съезда горнопромышленников юга России, бывшего в г. Харькове с 20-го ноября по 4-е декабря 1888 года. – I часть (протоколы и доклады). – Х., 1889.

8. Ведомость № 6-й о количестве минерального топлива, отправленного с копей, расположенных по Курско-Харьковско-Севастопольской, Юго-Восточным и Екатерининской железным дорогам за время с 1 сентября 1898 г. по 1 сентября 1899 года // Труды XXIV Съезда горнопромышленников юга России, бывшего в городе Харькове с 25 октября по 20 ноября 1899 года // Часть I. Отчёты, протоколы и доклады. – Х., 1900.

9. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск сто семьдесят шестой. Сведения о движении товаров по железным дорогам за 1902 г. – СПб., 1904.

10. Ведомость № 30 о количестве вагонов (в 600 пудов) флюсов, отправленных со станций Курско-Харьковско-Севастопольской, Юго-Восточных и Екатерининской железных дорог за время с 1 сентября 1900 г. по 1 сентября 1901 г. // Труды XXVI Съезда горнопромышленников юга России / Том II. Отчёты… - Х., 1902.

11. Ведомость № 27 ежемесячного вывоза флюсов, отправленных со станций горнозаводского района юга России с наименованием фирм отправителей (в вагонах в 600 пудов). С 1 сентября 1902 г. по 1 сентября 1903 г. // Труды XXVIII Съезда горнопромышленников юга России / Том II. Отчёты… - Х., 1903.

12. Ведомость № 16 ежемесячного вывоза флюсов в 1906/7 году, отправленных со станций Южных и Екатерининской железных дорог, с наименованием фирм отправителей, сравнительно с ежемесячным вывозом флюсов в 1905/6, 1904/5, 1903/4 и 1902/3 годах (в тысячах пудов) // Труды XXXII Съезда горнопромышленников юга России. – Т. II. – Х., 1907.

13. Покушение на ограбление поезда / Местные известия // Горно-заводской листок, № 140-142, 1909. – с. 12193.

14. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск сто двенадцатый. Железные дороги в 1909 г. – Часть I-я. – СПб., 1911. – 227 с.

15. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск сто тридцать восьмой. Железные дороги в 1913 г. – Часть I-я. – Пг, 1916. – 230 с.

16. Ведомости о вывозе в 1925-26 г. донецкого минерального топлива и горнозаводских грузов // Отчёт по вывозу донецкого минерального топлива, руды, флюсов, соли и чугуна из южного горнозаводского района за 1925-26 г. – Х., 1927.

17. Вот она, наша рабочая жизнь // Железнодорожник Донбасса, № 37 (4287)` 26.03.1957. – с. 3.

18. Екатерининская железная дорога. Расписание движения пассажирских поездов по коммерческому графику с 1-го ноября 1916 года. – Екатеринослав, 1916. – [323 с.].

19. Сенин А.С. Министерство путей сообщения в 1917 году. – М., 2009. – 224 с.

20. Анкетные листы по устройству детских колоний // Державний архів Донецької області, фонд № Р-1475, опис № 1, справа № 16.

21. Правление акционерного общества каменноугольных копей «Григорьевка-Гришино» // Государственный архив Донецкой области, фонд № 184, опись № 1, дело № 1.

22. Олейников М.Я. Красноармейск. Люди. Годы. События: Историко-краеведческий очерк. – Донецк, 1974. – 96 с.

23. Вестник Екатерининской железной дороги, № 24. 30.03.1924.
24. С объявлением данных о работе участков тяги и мастерских за ноябрь и декабрь месяц 1923 года. Распоряжение № 21 от 10.03.1924 // Вестник Екатерининской железной дороги, № 21. 19.03.1924 (часть официальная). – с. 17-21.
25. Отчёт о деятельности службы тяги за декабрь 1923 года // Вестник Екатерининской железной дороги, № 11. 11.02.1924 (часть официальная). – с. 27-28.
26. Отчёт о деятельности службы тяги за январь 1924 года // Вестник Екатерининской железной дороги, № 15. 1924 (часть официальная). – с. 19-20.
27. Твиров М. Работа паровозов в 1922-23 году и 1923-24 г. по сравнению с 1913 годом // Вестник Екатерининской железной дороги, № 51. 15.10.1924. – с. 5-7.
28. Товберг О. Живий вогонь пам'яті // Маяк, 09.08.2001, 18.08.2001.
29. Голосов. К предстоящему усилению Екатерининской жел. дороги в связи с ростом перевозок // Вестник Екатерининской железной дороги, № 22. 15.11.1925. – с. 53-59.
30. Об установлении скоростей и изъятии из обращения паровозов и вагонов тяжёлого типа на Екатерининской жел. дор. Распоряжение № 2159 от 9.05.1924 // Вестник Екатерининской железной дороги, № 32. 24.05.1924 (часть официальная). – с. 24.
31. Официальный указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Зимнее движение 1922-23 г. – М., 1922.
32. Екатерининская железная дорога. Расписание движения пассажирских поездов по коммерческому графику с 1 июня 1924 г. – Екатеринослав, 1924. – [120 с.].
33. Ведомость № 18 изменений, прошедших в служебном положении лиц командного состава за время с 2 по 8 апреля с.г. // Вестник Екатерининской железной дороги, № 28. 24.04.1924 (часть официальная). – с. 14.
34. Генеральный доклад о состоянии работ по службе пути на 1-е июня 1924 года // Вестник Екатерининской железной дороги, № 48. 1924.
35. О принятии мер к учушению работы водоочистителей ТД Чаплино, Юзово, Бердянск, ТЧ Пологи, Гришино, Авдеевка. Распоряжение № 29 от 5.04.1924 // Вестник Екатерининской железной дороги, № 28. 1924 (часть официальная). – с. 36.
36. Протокол № 5 совещания межслужебной санитарной комиссии при правлении Екатерининской железн. дор., состоявшегося 6 мая 1924 г. // Вестник Екатерининской железной дороги, № 32. 24.05.1924 (часть официальная). – с. 29.
37. Башкатов В. Радио на Екатерининской жел. дор. // Вестник Екатерининской железной дороги, № 16. 15.08.1925. – с. 18-19.
38. Об ограничении телеграфного действия магистральных проводов. Приказ № III/22653 от 18.02.1924 // Вестник Екатерининской железной дороги, № 15. 1924 (часть официальная). – с. 16.
39. О порядке снабжения начальников станций топливом и керосином для выдачи рабочим и служащим на станциях, где нет складов хозяйственно-материального отдела. Распоряжение № 94 от 6.02.1924 // Вестник Екатерининской железной дороги, № 11. 11.02.1924 (часть официальная). – с. 11-12.
40. График движения поездных раздатчиков для снабжения станций и линейных складов // Вестник Екатерининской железной дороги, № 60. 24.12.1924. – с. 8.
41. Об обнаруженных дефектах в складах хоз.-материального отдела комиссией весеннего осмотра и о наложении взысканий на МС Гришино Костырю Т., кладовщика того же склада Коваля З., счетовода Бурыкина Н., МС Мариуполь Ковальского М., Пологи Юрьева Б. и Ясиноватая Батырева И. и десятника склада Мушкетово Моргуна Ф. Приказ № 617 от 15.06.1924 // Вестник Екатерининской железной дороги, № 40. 24.07.1924 (часть официальная). – с. 11.
42. О распределении границ весовых участков дороги. Распоряжение № 213 от 11.04.1924 // Вестник Екатерининской железной дороги, № 28. 24.04.1924 (часть официальная). – с. 28.
43. Об упразднении участков охраны №№ 2, 4, 5, 6, 7, 9 и 11, и сокращении штата охраны. Приказ № 2045 от 1.02.1924 // Вестник Екатерининской железной дороги, № 11. 11.02.1924 (часть официальная). – с. 18-19.
44. Ведомость о деятельности службы святи и электромеханики за январь месяц 1924 года // Вестник Екатерининской железной дороги, № 29. 1.05.1924 (часть официальная). – с. 23.
45. Ведомость о деятельности службы святи и электромеханики за февраль месяц 1924 года // Вестник Екатерининской железной дороги, № 34. 8.06.1924 (часть официальная). – с. 21.
46. Ведомость о деятельности службы святи и электромеханики за март месяц 1924 года // Вестник Екатерининской железной дороги, № 38. 8.07.1924 (часть официальная). – с. 33.
47. План электрификации РСФСР: Доклад 8-му Съезду Советов государственной комиссии по электрификации России. – М., 1955. – 660 с.
48. Александров И.Г. Днепрострой. - М., 1927. - 75 с.
49. Фабер Г. Реконструкція залізничної мережі Донбасу. – Х., 1931. – 38 с.
50. Итоги сплошной подворной переписи Донецкой губернии (январь-февраль 1923 г.) / Т. I. – Х., 1923.
51. Гришинский районный совет. Циркуляры 1923-1924 годов Артёмовского окружного исполкома // Державний архів Донецької області, фонд № Р-1475, опис № 1, справа № 82.
52. Реорганизация сберегательной кассы при правлении Екат. дороги и открытии 46 трудовых сберегательных касс на станциях дороги / Хроника // Вестник Екатерининской железной дороги, № 17. 1925. – с. 39.
53. Промышленная Россия: 1923-1924 г.: Справочная книга // Издание газеты «Экономическая жизнь». – В. 3-х частях / II часть. – М.-Л., 1924. – [1394] с.
54. Вся Украина и АМССР на 1929 год. – Одесса, 1929. – 968 стб.

55. Стёпкин В.П., Гайворонский П.Е., Яцюк Н.Н. Красноармейский район: Люди, история, факты. – Донецк, 2003. – 239 с.
56. Бондаренко Л. День за днём путейцы в дороге // Маяк` 4.12.2001.
57. Донетчина в годы Великой Отечественной войны 1941-1945. Известные и неизвестные страницы. – Донецк, 2008. – 432 с.
58. Исаев А.В. 1943-й… От трагедии Харькова до Курского прорыва. – М., 2008. – 320 с.
59. Моргун Ф.Т. Сталінсько-гітлерівський геноцид українського народу. – Полтава, 2008.
60. Буряк Ю.Ю. Северо-Донецкая и Южно-Донецкая железные дороги накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1937-1945 гг. – Дисс.: канд. ист. наук (спец. 07.00.02 – Отечественная история). – Белгород, 2017. – 247 с.
61. Taschenfahrplan für die östliche Ukraine nebst AnschiuBstrecken und den wichtigsten Fernverbindungen. Ausgable August 1942. – Nachdr.-Mainz. – 1942-1980. – 31 с.
62. Буряк Ю.Ю. Управління та робота залізниць Сходу України в період окупації (1941-1943 рр.) // Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії. – Харків: ХНУ ім. В.Н.Каразіна, 2013. – Вип. 16. – С. 150–158.
63. Манштейн Э. Утерянные победы. – М.-СПб., 1999.
64. Абатуров В.В., Португальский Р.М. Харьков – проклятое место Красной армии // Страшная цена Победы. Неизвестные трагедии Великой Отечественной / В.В.Абатуров, М.Э.Морозов, Р.М.Португальский. – М., 2010. – 800 с.
65. Хавалкін В.Д. В боях за Красноармійськ. З журналу бойових дій 12-ї гвардійської танкової бригади // Маяк, № 16-17.1988.
66. Хавалкін В.Д. Рубіж оборони – станція Чунишине // Маяк, 09.05.1988.
67. Хацько Т. Красные в Гришино // Донецкий вестник, № 39 (158), 17.03.1943.
68. Glantz D.M. From the Don to the Dnepr. Soviet Offensive Operations. – London, 1991.
69. Рябышев Д.И. Первый год войны. – М., 1990.
70. Баграмян И.Х. Так мы шли к победе. – М., 1977.
71. Ершов А.Г. Освобождение Донбасса. – М., 1973.
72. Клименко К.Х., Алдакимов Д.К. Будем помнить Донбасские перегоны // Редкол.: А.М.Кожушко (предс.) и др. – Донецк, 1992.
73. Документальные материалы по учёту ущерба, причинённого немецко-фашистскими захватчиками по Красноармейскому району за 1941-1943 г.г. // Державний архів Донецької області, фонд № Р-1475, опис № 2, справа № 2.
74. Постановление исполкома Красноармейского районного совета от 31.11.1943 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-1475, опис № 2, справа № 1, арк. 1.
75. Постановление исполкома Красноармейского районного совета от 19.10.1943 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-1475, опис № 2, справа № 1, арк. 4.
76. Постановление исполкома Красноармейского районного совета от 14.10.1943 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-1475, опис № 2, справа № 1, арк. 25.
77. Протокол засідань виконкому Красноармійської районної ради № 6 від 20.12.1943 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-1475, опис № 2, справа № 1.
78. Гайворонський П.Є. Вугільні підприємства Красноарімійська: Історико-краєзнавчий нарис. – Донецьк, 2005. – 120 с.
79. Показатели работы углепогрузочных станций Красноармейской дистанции пути за последнюю декаду июля, % к плану // Стахановец транспорта, № 19 (790)` 8.08.1945.
80. Показатели работы углепогрузочных станций Красноармейской дистанции пути за первую декаду августа, % к плану // Стахановец транспорта, № 22 (793)` 18.08.1945.
81. Кандильян А.А. В новых условиях. // Железнодорожник Донбасса, № 22 (4898)` 1961.
82. Кандильян А.А. Новое в работе станции и в транспортном обслуживании предприятий // Железнодорожный транспорт, октябрь, 1961.
83. Кривенко Я.Н., Гусев М.И. Всегда в поиске. – Донецк, 1967 / Сборники очерков о Донецкой железной дороге. 1963-1965, 1967 г.г. // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6801, опис № 1, справа № 17.
84. Анализ эффективности передачи подъездных путей промышленных предприятий на эксплуатацию и баланс отделений за период 1961-1964 г.г. // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 562.
85. Пояснительная записка к акту приёмки-сдачи подъездных путей погрузочно-транспортного управления треста «Красноармейскуголь» от 28.01.1961 г. // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 398, арк. 1.
86. Горячая пора у путейцев // Железнодорожник Донбасса, № 79 (5184)` 3.07.1962.
87. Пусть будет больше таких начинаний // Железнодорожник Донбасса, № 86 (5191)` 29.07.1962. – с. 3.
88. Протокол заседания исполкома Красноармейского районного совета № 7 от 01.03. 1947 // Государственный архив Донецкой области, фонд № Р-1475, опись № 2, дело № 27, лист 83.
89. История Димитрова: Форум газеты «Поиск» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://forum.gp.dn.ua/viewtopic.php?f=45&t=829&start=30#p50470.
90. Стальные пути Донбасса // М.И.Гусев, К.Х.Клименко, А.И.Максимов и др. - Под ред. В.В.Приклонского. – Донецк, 1970.
91. Ермошин Д. Электрификаторам многое предстоит сделать // Железнодорожник Донбасса, № 8 (4570)` 1959.

92. Донецкая железная дорога. Служебное расписание движения пассажирских, пригородных и ученических поездов на лето 1959 года. – [М.], 1959.
93. Месячные статистические отчёты хозъединиц [Ясиноватского отделения Донецкой железной дороги] о расходе топлива на локомотивы за 1964 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 614.
94. Месячные статистические отчёты хозъединиц [Ясиноватского отделения Донецкой железной дороги] за 1970 г. // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 983.
95. Месячные статистические отчёты хозяйственных единиц [Ясиноватского отделения Донецкой железной дороги] о расходе топлива на локомотивах за 1975 г. // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 1145.
96. Донецкая Ордена Ленина железная дорога. Служебное расписание движения пригородных поездов с 29 мая 1988 г. – Х., 1988. – 223 с.
97. 130 лет ТЧ-20: YouTube [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.youtube.com/watch?v=6fqRBdJLPiY&t=1377s.
98. История городов и сёл УССР. Донецкая область. – К., 1976.
99. Миронцев С. По рельсам истории // Орбита-плюс, № 44`30.08.2008. – с. 8.
100. Донецкая Ордена Ленина железная дорога. Служебное расписание движения пассажирских поездов с 28 мая 1989 года. – Х., 1989. – 587 с.
101. Донецкая Ордена Ленина железная дорога. Служебное расписание движения пассажирских поездов с 9 мая 1988 года. – Х., 1988. – 587 с.
102. Подзолкин М.А. Красноармейск: Путеводитель. – Донецк, 1985.
103. Проект Караковской железнодорожной ветви общего пользования от ст. Гришино Екатерининской железной дороги к каменноугольным копям Донецко-Грушевского акционерного общества. – СПб., 1913. – 7 с.
104. Отчёт начальника горного управления Южной России за 1914 год. – Екатеринослав, 1915. – 425 с.
105. К докладу по вопросу о современном положении каменноугольной промышленности. Сведения о добывающей способности и предполагаемой производительности каменноугольных и антрацитовых копей Донецкого бассейна на 1917 год // Труды XLI Съезда горнопромышленников юга России. – Т. I. – Х., 1917.
106. Техническо-распорядительный акт станции шахты «Родинская» № 1 на 1965 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 649.
107. Альбом схем железных дорог СССР. – М., 1955.
108. Годовой статистический отчёт о постанционном отправлении пассажиров [Ясиноватского отделения Донецкой железной дороги] за 1964 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 613.
109. Годовой статистический отчёт о постанционном отправлении пассажиров [Ясиноватского отделения Донецкой железной дороги] за 1965 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 684.
110. Годовой статистический отчёт о постанционном отправлении пассажиров [Ясиноватского отделения Донецкой железной дороги] за 1971 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 1026.
111. Годовой статистический отчёт о постанционном отправлении пассажиров [Ясиноватского отделения Донецкой железной дороги] за 1972 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 1103.
112. Годовой статистический отчёт о постанционном отправлении пассажиров [Ясиноватского отделения Донецкой железной дороги] за 1973 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 1143.
113. Покровський район: подорож у минуле: Історико-краєзнавчі нариси // С.П.Луковенко (відп. ред.) та ін. – Львів, 2017. - 318 с.
114. Подолян В.В. Слово про Добропілля. Роки, події, люди. – Донецьк, 2009. – 367 с.
115. Ивченко Т.В. Здоровья тебе, Александровщина! – Донецк, 2003.
116. Донецкая железная дорога. Служебное расписание грузовых поездов на график 2013-2014 г.г. – Донецк, 2013. – 29 с.
117. Скыбенко А.К. Донецкая область: Путеводитель. – Донецк, 2008. – 268 с.
118. Фрум Г. Указатель «Фрум». Путешествия по России и прямым сообщениям за границу… - СПб., 1879. – 409 с.
119. Кордюков В.В. Невідомі сторінки історії Покровська // Маяк, № 23` 08.06.2017. – с. 5.
120. Довідник Ізюмщини. – Ізюм, 1927. - 111 с.
121. Олійников М., Ємець Є. Місто, якому п'ятнадцять [Родинське] // Маяк, № 208 (6196), 22.10.1967. – с. 2.
122. Годовой статистический отчёт о постанционном отправлении и прибытии грузов за 1960 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 377.
123. Годовой статистический отчёт о постанционном отправлении и прибытии грузов за 1964 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 611.
124. Техническо-распорядительный акт станций шахт «Краснолиманская» и «Родинская» № 2 станции Родинская на 1963 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 518.
125. Техническо-распорядительный акт станции Родинская на 1960 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 351.
126. Указатель железнодорожных пассажирских сообщений с 26 мая 1963 года. – М., 1963. – 739 с.
127. Указатель железнодорожных пассажирских сообщений. – М., 1965. – 723 с.

128.Расписание движения пригородных поездов по станции Красноармейск // Маяк, № 95 (9178)` 15.06.1979.
129.Экономическая справка на проектируемый к организации Родинский поселковый совет Красноармейского района Сталинской области / Экономическо-территориальные справки сельсоветов Красноармейского района за 1951 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-1475, опис № 2, справа № 103, арк. 24.
130.Справочник по качеству каменных углей и антрацитов Донецкого и Львовско-Волынского бассейнов — М.: «Недра», 1972 г. – 168 с.
131.Протокол заседания исполкома Добропольского районного совета № 16 от 09.06.1953 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-4195, опис № 1, справа № 98, арк. 104-123.
132.Техническо-распорядительный акт шахт «Водяная» № 1 и им.XXI Съезда КПСС станции Родинская за 1963 г. // Дердавний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 509.
133.Хроника Совета Съезда горнопромышленников юга России // Горно-заводское дело, № 41. 1914. – с. 9784.
134.Джерела (с. Сухецьке), 28.07.2017 (HD) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.youtube.com/watch?v=1D5jBFftzJI. – Загол. з екрану.
135.Джерела (с. Федорівка (Луначарського)), 28.07.2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.youtube.com/watch?v=ydqKgr8y-iY. – Загол. з екрану.
136.Открытие нового рудника / Местные известия // Горно-заводской листок, № 119. 1908. – с. 10801.
137.Сооружение линии Рутченково – Гришино – Доброполье // Горно-заводское дело, № 44`1914. – с. 9917-9918.
138.Пути сообщения (хроника) // Горно-заводское дело, № 9. 1913. – с. 6926-6927.
139.Отчёт начальника горного управления Южной России за 1915 год. – Екатеринослав, 1916. – 345 с.
140.Доклад Совета Съезда по железнодорожным вопросам // Труды XLI Съезда горнопромышленников юга России. – Т. I. – Х., 1917.
141.Синонимика угольных пластов Донецкого бассейна // Сост.: Б.Ф.Мефферт, П.И. Степанов, Н.А.Родыгин и др. – Л., 1926. – 178 с.
142.О временном ограничении скорости движения поездов на 10-й версте линии Гришино – Доброполье и на 35 версте ветви Гришино – Рутченково. Приказ № 2259 от 18.07.1924 // Вестник Екатерининской железной дороги, № 41. 1.08.1924 (часть официальная). – с. 14.
143.Карта решения командующих 57, 37 и 12 А на наступление // ЦАМО, фонд 251, опись 646, дело 211, документ 2 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://pamyat-naroda. ru/documents/view/?id=101034045&backurl=q%5Схема%20№%2010%20наступательной%20операции%2057%20армии%20и%2037%20армии%20.
144.Заднепровская Л.Д., Попова О.А.. История административно-территориального деления Донецкой области 1919-2000. – Донецк, 2001. – 211 с.
145.Про утворення виборчих дільниць по виборах народного судді Красноармійського народного суду // Маяк, № 83 (204)` 28.05.1963. – с. 3-4.
146.Избирательные участки по выборам Красноармейского городского народного судьи // Маяк, № 181 (6451)` 16.11.1965. – с. 1-3.
147.Годовой статистический отчёт о постанционном отправлении пассажиров [Ясиноватского отделения Донецкой железной дороги] за 1969 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 932.
148.Гаевский В.А. О постройке новых железных дорог // Труды XXV Съезда горнопромышленников юга России. – Т. I. – Х., 1901.
149.Табурно И.П. Пояснительная записка к сооружению Рудничная-Лозовской железной дороги. – СПб., 1902. – 16 с.
150.Приложения к постановлениям Екатеринославского губернского земского собрания XXXVI очередной 1901 года сессии с 1-го по 14-е декабря включительно. – Екатеринослав, 1902.
151.Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: Ист. очерк / Сост. Н.А.Кислинский. - Т. 2. – СПб., 1902. – 324 с.
152.Труды XXVI Съезда горнопромышленников юга России / Т. III. Стенограммы заседаний. – Х., 1901. – 247 с.
153.К вопросу о постройке железной дороги Лозовая – Рудничная // Горно-заводской листок, № 37.1908. – с. 10159-10160.
154.Лутугин Л.И. Записка о железнодорожных путях для обслуживания Гришинского угленосного района Донецкого бассейна // VII. Доклад Совета Съезда по железнодорожным вопросам / Труды XXXVIII Съезда горнопромышленников юга России. – Х., 1914. – с. VII-2 – VII-5.
155.Пути сообщения (хроника) // Горно-заводское дело, № 9.1912. – с. 4608-4610.
156.Пути сообщения (хроника) // Горно-заводское дело, № 47-48.1912. – с. 6340-6341.
157.Пути сообщения // Горно-заводское дело, № 15. 1913. – с. 7137.
158.Пути сообщения // Горно-заводское дело, № 22-23. 1913. – с. 7360-7362.
159.Осмотр линии Рутченково – Гришино / Пути сообщения // Горно-заводское дело, № 29. 1914. – с. 9342.
160.Мартыненко В. В Западном Донбассе // Железнодорожник Донбасса, №№ 98 (6987), 18.08.1977; 99 (6988), 20.08.1977; 100 (6989), 23.08.1977.
161.Линия Москва – Бердянск или Москва – Мариуполь / Корреспонденции. Мариуполь, 14 июня // Горно-заводское дело, № 25-25. 1916. – с. 13783-13784.
162.Коммерческая записка о проектируемой линии Цареконстантиновка – Гришино – Краматорская. – Пг., 1916. – 49 с.
163.Пути сообщения / Война и промышленность (хроника) // Горно-заводское дело, № 30. 1916. – с. 13914-13915.

164.Пути сообщения / Война и промышленность (хроника) // Горно-заводское дело, № 7. 1917. – с. 15345-15346.
165.Большой Донбасс. – М.-Л., 1941. – 220 с.
166.Чистолинов Н.Н. Наш паровоз вперёд… лети? // «Вісті Олександрівщини», №№ 7 (16.02.2013), 8 (23.02.2013), 10 (09.03.2013), 11 (16.03.2013), 13 (30.03.2013), 14 (6.04.2013), 15 (13.04.2013).
167.Березовой И. Стальные пути Донбасса // Железнодорожник Донбасса, № 68 (4316), 01.07.1957. – с. 1.
168.Приклонский В.В. Железнодорожный транспорт Донбасса // Экономико-географиче-ские особенности развития Донецкого бассейна. – М., 1977. – с. 64-65.
169.Мерцалов И.А. Записки о разведении испанских овец помещика Бахмутского уезда Мерцалова: В 2-х ч. - Одесса, 1860. – 70 с.
170.Циркуляры Главного штаба. 1915, № 1-182. – Пг., 1915. – 1268 с.
171.Официальный указатель железнодорожных и других пассажирских сообщений с ноября 1916 года / Ред.: С.К.Дьяков. – М., 1916.
172.Циркуляры Главного Штаба за 1915 год [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.gen-volga.ru/biblio/b-1915.htm.
173.Ванифантьев К.Н., Гутовский А.С. Отзыв Екатеринославского областного военно-промышленного комитета. Отношение от 12 октября 1916 г. за № 16950 // Труды происходивших 20, 21 и 22 октября 1916 года заседаний совещания представителей Центрального и областных военно-промышленных комитетов для обсуждения плана железнодорожного строительства на ближайшее пятилетие. – Пг., 1916.
174.О заключении с Донуглём договора на вывозку 100 вагонов каменного угля с закрытого разъезда Мерцалово. Приказ № 115 от 13.02.1924 // Вестник Екатерининской железной дороги, № 13. 19.02.1924 (часть официальная). – с. 2.
175.Объявление управления Запорожской железной дороги // Приложение к № 16 «Екатерин. Губ. Вед.» 1918 г.
176.Вся Украина и Крым. – Под общ. ред. Ф.И.Полярного. – Х., 1923. – [422 с.]
177.Техническо-распорядительный акт станции Мерцалово на 1960 год // Государственный архив Донецкой области, фонд № Р-6457, опись № 1, дело № 345.
178.Минуглепром поручил проектным организациям разработать до II квартала 2008 года ТЭО строительства 3 новых шахт. – «E-FINANCE» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.e-finance.com.ua/ru/print/commodities/2007/03/30/Minugleprom_poruchil_ proekt-nym_organizatsijam_razrabotat_do_II_kvartala_2008_goda_TEO_stroitelstva_3.
179.Донбасс. Южный горнопромышленный район: справочник-путеводитель // Под ред. Э.С.Батенина. – М., 1928. – 462 с.
180.Алфавитный указатель приказов по Военному ведомству и циркуляров Главного Штаба за 1916 год. – Пг., 1916. – 911 с.
181.Официальный указатель железнодорожных, водных и других пассажирских сообщений / Зимнее движение 1934/35 г.г. // Ред.: С.Е.Брюль. – М., 1934.
182.Годовой статистический отчёт о постанционном отправлении пассажиров [Ясиноватского отделения Донецкой железной дороги] за 1959 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 294.
183.Годовой статистический отчёт о постанционном отправлении пассажиров [Ясиноватского отделения Донецкой железной дороги] за 1961 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 439.
184.Годовой статистический отчёт о постанционном отправлении пассажиров [Ясиноватского отделения Донецкой железной дороги] за 1962 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 485.
185.Циркуляры Главного штаба. Хронологический указатель Циркуляров Главного штаба за 1916 год. – Пг., 1916. – 663 с.
186.Управление по постройке линии Рутченково – Гришино и Северных Гришинских ветвей // Екатеринославский адрес-календарь на 1916 год. – Екатеринослав, 1916. – 504 с.
187.Дойков Ю. Архангельские тени (По архивам ФСБ). – Т. I (1908-1942). – Архангельск, 2008. – 480 с.
188.Извещения казённых и частных железных дорог и съездов их представителей // Сборник тарифов Российских железных дорог № 2449. Четверг, 7 июля 1916 г. – Пг., 1916.
189.Поселок Гришино Бахмутского уезда Екатеринославской губернии // Генеалогический форум ВГД [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://forum.vgd.ru/post/1061/84886/ p2606179.htm#pp2606179.
190.Ведомость землевладений Бахмутского уезда: Приложение к 2-му изданию карты Бахмутского уезда составленной землемером М.М.Гринер. – Бахмут, 1915. – 84 с.
191.Ведомости о вывозе в 1924-25 г. донецкого минерального топлива и горнозаводских грузов // Отчёт по вывозу твёрдого минерального топлива, руды, флюсов, соли, чугуна и металлического лома из южного горнозаводского района за 1924-25 г. – Х., 1926.
192.Баграев. Нужно ли закрывать линию Гришино – Доброполье // Вестник Екатерининской железной дороги, № 17. 01.09.1925. – с. 17-18.
193.Техническо-распорядительный акт станции Доброполье на 1960 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 325.
194.Месячные статистические отчёты [Ясиноватского] отделения [Донецкой ж.д.] в работе и измерителях 1960 г. использования подвижного состава по поездо-участкам и направлениям // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа №376.

195.Месячные статистические отчёты [Ясиноватского] отделения [Донецкой железной дороги] о работе и измерителях 1963 г. использования подвижного состава по поездо-участкам и направлениям // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 540.
196.Служебное расписание движения пригородных поездов [по Донецкой железной дороге] со 2 июня 1996 года. – Донецк, 1996.
197.Протокол заседания исполкома Добропольского районного совета № 11 от 15.07.1958 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-4195, опис № 1, справа № 146, арк. 2-23.
198.Протокол заседания исполкома Добропольского районного совета № 5 от 19.03.1958 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-4195, опис № 1, справа № 145, арк. 224-246.
199.Протокол заседания исполкома Добропольского районного совета № 18 от 18.12.1957 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-4195, опис № 1, справа № 138, арк. 255-272.
200.Техническо-распорядительный акт станции шахты № 3 «Доброполье» за 1964 год // Государственный архив Донецкой области, фонд № Р-6457, опись № 1, дело № 573.
201.Расписание движения пригородных поездов по станции Красноармейск // Маяк, № 93 (9592), 12.06.1981.
202.Техническо-распорядительный акт станции шахты № 1-2 «Доброполье» станции Доброполье на 1963 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 510.
203.Техническо-распорядительный акт станции Экономическая на 1967 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 821.
204.Техническо-распорядительный акт станции шахты № 17-18 им. РККА станции Доброполье на 1964 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 572.
205.Техническо-распорядительный акт станции Лунная на 1967 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 751.
206.Техническо-распорядительный акт станции шахты «Красноармейская» № 2 (станция Легендарная) на 1970 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 963.
207.Бирчакова Н. Как провожают миллионы // Донецкие новости, № 43 (487)` 2000.
208.Бугайов І. Об'єднання шахт «Білозерська» і «Красноармійська» - не примха, а життєва необхідність // Шлях перемоги, № 90 (9198)` 1996.
209.Жерносек Н., Рубинштейн Л. «Мокрое» дело для шахты, которая могла бы жить ещё 50 лет // Позиция, № 23 (429)` 1999.
210.Принцевский Н. Осторожно, шахта закрывается // Донбасс, № 21 (19686)` 2000.
211.Кузіна К.В., Лихолобова З.Г. Соціально-економічні процеси у монопрофільних шахтарських містах Донбасу (1950-1980-ті роки). – Донецьк, 2010.
212.Шахта «Свято-Покровская» - Mining Wiki – Шахтёрская энциклопедия [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://miningwiki.ru/wiki/Шахта_«Свято-Покровская».
213.Техническо-распорядительный акт станции Легендарная на 1963 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 520.
214.Техническо-распорядительный акт станции Облачный на 1963 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 524.
215.Гапеев А.А. Геологический очерк Западной окраины Донецкого бассейна. – Л., 1927. – 97 с.
216.Рыбаков Б.А. Историческая канва «Слова о полку Игореве» // Наука и жизнь, №№ 9`1986. – с. 36-43.
217.Рыбаков Б.А. Историческая канва «Слова о полку Игореве» // Наука и жизнь, №№ 10`1986. – с. 98-106.
218.Плетнёва С.А. Заметки археолога о маршруте князя Игоря // Наука и жизнь, №№ 9`1986. – с. 44-46.
219.Подолян В.В. Трагедія в Добропільському степу [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.dobrepole.com.ua/stuff/istoricheskie_dannye/rajon/tragedija_v_dobropilskomu_stepu/15-1-0-5127.
220.Савенко П.И. Результаты разведочных работ на водоразделе между рр. Гнилушей и Самарой и на р. Самаре в Гришниском районе // Материалы по геологии большого Донбасса. – Сб. – Ч. I. – К., 1936. – с. 32-57.
221.Кіптіков. Пропозиції комуністів // Ударна бригада, 15.02.1939.
222.До дальших перемог сталінської п'ятирічки / На районних партійних зборах // Ударна бригада, 17.02.1939.
223.Протокол засідання виконкому Добропільської районної ради № 9 від 20.03.1957 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-4195, опис № 1, справа № 137, арк. 174-217.
224.Протокол засідання виконкому Олександрівського районного ради № 23 від 18.11.1957 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-5713, опис № 1, справа № 52, арк. 197-207.
225.Нечаєв В. Вугілля в надрах Олександрівського району // Ударна бригада, 01.05.1948.
226.Протокол засідання виконкому Олександрівського районного ради № 19 від 30.09.1957 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-5713, опис № 1, справа № 52, арк. 127-144.
227.Протокол засідання виконкому Олександрівського районного ради № 5 від 16.03.1962 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-5713, опис № 1, справа № 78, арк. 158-176.
228.Протокол засідання виконкому Олександрівського районного ради № 11 від 28.05.1962 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-5713, опис № 1, справа № 80, арк. 39-55.
229.Річний звіт Красноармійської № 9 дистанції колії по основній діяльності // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 549.
230.Протокол № 16 от 07.09.1959 заседания исполкома Новоалександровского сельского совета Александровского района Донецкой области // Державний архів Донецької області, фонд № Р-5807, опис № 1, справа № 13 арк. 23.
231.Годовой статистический отчёт о постанционном отправлении пассажиров [Ясиноватского отделения Донецкой железной дороги] за 1970 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 982.

232.Вікторов Р. Дільниця залізниці Дубове – Олександрівка здана в експлуатацію // Ударна бригада, 27.12.1960.
233.Указатель железнодорожных пассажирских сообщений. – М., 1969.
234.Глебов Е. Село на нашей Украине // Ленинским путём, № 87`30.10.1962.
235.Патрика С.М. По-діловому. Перспективно. Впевнено // Маяк, 18.01.2002.
236.181 танковая Знаменская Краснознамённая Орденов Суворова и Кутузова бригада. 1942-1945 // Архив МВС, фонд № 3243, опись № 1, доп. опись № 2, коробка № 19940.
237.Поліція Олександрівки затримала розкрадача залізничного полотна // Краматорський відділ поліції [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://kramatorsk-police.dn.ua/news/ view/3005.
238.Інформація про ДТП, НП та інциденти на залізничному транспорті з 01.04.2016 по 08.04.2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://dsbt.gov.ua/storinka/informaciya-pro-dtp-np-ta-incydenty-na-zaliznychnomu-transporti-6.
239.Крига зрушила: новини щодо ремонту мосту у смт Олександрівка // Олександрівська селищна рада [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.oleks-rada.gov.ua/news/365-kriga-zrushila-novini-shchodo-remontu-mostu-u-smt-oleksandrivka.
240.Протокол заседания исполкома Александровского районного совета № 1 от 09.01.1959 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-5713, опис № 1, справа № 57, арк. 2-20.
241.Протокол заседания исполкома Александровского районного совета № 25 от 14.12.1962 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-5713, опис № 1, справа № 79, арк. 209-233.
242.Протокол заседания исполкома Александровского районного совета № 5 от 16.03.1962 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-5713, опис № 1, справа № 78, арк. 158-176.
243.Протокол заседания исполкома Александровского районного совета № 24 от 19.09.1961 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-5713, опис № 1, справа № 71, арк. 174-204.
244.Техническо-распорядительный акт станции Золотые Пруды на 1963 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 515.
245.Попельницкий О. Донбасская легенда // Железнодорожник Донбасса, № 14 (11441)` 19.03.2013. – с. 4.
246.Протокол заседания исполкома Александровского районного совета № 15 от 22.07.1957 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-5713, опис № 1, справа № 52, арк. 2-26.
247.Протокол заседания исполкома Александровского районного совета № 8 от 12.04.1960 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-5713, опис № 1, справа № 73, арк. 195-235.
248.Протокол заседания исполкома Иверского сельского совета Александровского района Донецкой области № 2 от 27.01.1960 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-5998, опис № 1, справа № 138, арк. 5-7.
249.Шаповалов О. Гірники – любимій Батьківщині // Ударна бригада, № 1 (3982), 01.01. 1962. – с. 3.
250.Техническо-распорядительный акт станции Пионер за 1962 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 468.
251.Протокол заседания исполкома Александровского районного совета № 6 от 24.02.1959 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-5713, опис № 1, справа № 57, арк. 119-154.
252.Интересные места. Легендарненский элеватор в Александровке Донецкой области // Историко-культурное наследие Украины [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uamuseum.com/v937-Legendarnenskiy-elevator.html.
253.Памятная книжка и адрес-календарь Екатеринославской губернии на 1889 год. – Сост.: Н.С.Быстрицкий. – Екатеринослав, 1889. – 600 с.
254.Техническо-распорядительный акт станции Дружная на 1970 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 961.
255.Шахта «Піонер» - що далі? / Новий шлях // Доброполье-online [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.dobrepole.com.ua/news/shakhta_pioner_shho_dali/2019-10-25-29898.
256.Протокол заседания исполкома Красноармейского районного совета № 16 от 09.09.1964 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-1475, опис № 2, справа № 247, арк. № 1-29.
257.Каменный уголь в Харьковской губернии / Смесь // Горный журнал, т. III, 1883. - № 7-9. – с. 349.
258.Луковенко С.П. Они были первыми. Очерки из истории Гришинского каменноугольного района 1795-1917 г.г. – Красноармейск, 2008. – 61 с.
259.Магда Я. Бездонные запасы. Уголь как основа сырьевой базы Украины // GEONEWS, № 7-8` 2004.
260.О согласовании ходатайства о предоставлении недр в пользование обществу с ограниченной ответственностью «Донпромуголь» для добычи запасов каменного угля. - Решение Донецкого областного совета № 5/16-459 от 22.04.2008. Донецька обласна рада [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sovet.donbass.com/document_preview.php ?document_id=1289.
261.О согласовании ходатайства на предоставление недр в пользование обществу с ограниченной ответственностью «Известа» для добычи запасов каменного угля. - Решение Донецкого областного сонета № 4/19-523 от 28.10.2004. Донецька обласна рада [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sovet.donbass.com/document_preview.php?document _id=536.
262.О согласовании ходатайства на предоставление недр в пользование обществу с ограниченной ответственностью «ТЕХ ПРОМ» для добычи запасов каменного угля. - Решение Донецкого областного сонета № 4/30-691 от 15.09.2005. Донецька обласна рада [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sovet.donbass.com/document_preview.php ?document_id=703.
263.Протокол заседания исполкома Александровского районного совета № 12 от 15.06.1962 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-4195, опис № 1, справа № 78, арк. 12-36.

264.Протокол заседания исполкома Александровского районного совета № 11 от 28.05.1962 // Державний архів Донецької області, фонд № Р-5713, опис № 1, справа № 80, арк. 39-55.
265.Пояснительная записка к проекту сооружения Рудничной железной дороги (линии Рутченково – Лозовая и Гришино – Павлоград – Полтава). – СПб., 1912. – 21 с.
266.Егоров А.И. Разгром Деникина в 1919 г. – М., 1932-2003. – 640 с.
267.Новая железнодорожная линия Саратов – Александровск // Горно-заводское дело, № 16`1913. – с. 7168-7169.
268.Доклад по вопросу о возбуждении перед Правительством ходатайства об утверждении к постройке варианта железнодорожной линии Саратов – Александровск // Журналы Екатеринославского губернского земского собрания 48-й очередной сессии 1913 г. – Екатеринослав, 1914. – с. 94-102.
269.О трассе ветвей, долженствующих обслуживать Гришинские угольные месторождения [Текст] // Горно-заводское дело, № 49`1913. – с. 8205.
270.Пути сообщения / О постройке железнодорожной линии Рутченково – Гришино и Северных ветвей от ст. Гришино // Горно-заводское дело, № 11`1914. – с. 8708-8709.
271.XLI Съезд горнопромышленников юга России // Горно-заводское дело, № 49-50`1916.
272.Доклад Совета Съезда по железнодорожным вопросам // Труды XLI Съезда горнопромышленников юга России. – Т. I. – Х., 1917.
273.Бернацкий Л. Предстоящее развитие сети путей сообщения в России. – М., 1919.
274.Третій Всеукраїнський Кооперативний З'їзд // Відродження, № 50. 30.05.1918. – с. 4.
275.Жданов Г.М. Электрическая сказка на Днепре. – М.-Л., [1927]. – 120 с.
276.Мацкевич С. Днепрострой. – [М.], [1927]. – 96 с.
277.Галака И.И. Геологическая карта СССР масштаба 1:200000. Серия Донбасская. Лист М-37-XXV (Лозовая). Объяснительная записка. – Ред.: А.П.Ротай. – М., 1959. – 92 с.
278.Книга Большому Чертежу. – Под ред. К.Н.Сербиной. – М., 1950. – 228 с.
279.Техническо-распорядительный акт станции Ветерок на 1963 год // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6457, опис № 1, справа № 508.
280.Антоненко Н. Залізничники вдячні за відпочинок // Радянський патріот, № 89 (5009)` 1971.
281.Донецька залізниця: Вікіпедія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%BE%D0%BD%D0%B5%D1%86%D1%8C%D0%BA%D0%B0_%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%8F.
282.Свердлов Б.М. И розы бывают плакучие. – Донецк, 2003.
283.Пасишниченко Е. Моё письмо отцам державы // Рабочая газета, № 117`2009.
284.Скоростное движение: Форум ЖД-транспорта [Електронний ресурс]. – Режим доступу: forum.metropoliten.kiev.ua/export.php?mode=txt&t=782.
285.Новий формат співпраці // Магістраль, № 8 (1591)` 2011.
286.Велопоход в поисках поезда-призрака. Часть первая. YouTube. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.youtube.com/watch?v=clY3I9oCxXQ&fbclid=IwAR0uLXrQOT659 xqC2XeUWFhjZL02gD9pIq2nwcoP08NzvLzPKx7nuNFQjr4.
287.Велопоход в поисках поезда-призрака. Часть вторая. YouTube. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.youtube.com/watch?v=OFezEFG4irw&fbclid=IwAR196Bz1NYg5B N4mk_m6PYNPEWS8mVDR_d8ubrAjez2E1Nb_SrhzHQ2iXPc.
288.Вінокуров Я. Укрзалізниця закрила 1,8 тисяч кілометрів залізниці через поганий стан. Громадське [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://hromadske.ua/posts/ukrzaliznicya-zakrila-18-tisyach-kilometriv-zaliznici-cherez-poganij-stan.
289.Кузьмин А. Укрзализныця намерена переложить содержание железных дорог на плечи простых сограждан. LENTA-UA [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://lenta.ua/ ukrzaliznytsya-namerena-perelozhit-soderzhanie-zheleznyh-dorog-na-plechi-prostyh-grazhdan-13370/?fbclid=IwAR2AGE-lhiQFXb8wZSzlTuHtBUPW_ ZvypMp7p6h1w_Jqm8GTSTpP-nxty XA.
290.На Донеччині шахтарські міста об'єднались заради власного розвитку. ВЧАСНО [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://vchasnoua.com/donbass/60815-na-donechchyni-shakhtarski-mista-obiednalys-zadlia-vlasnoho-rozvytku.
291.Мінеральні ресурси України – Карта горючих корисних копалин [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://minerals-ua.info/mapviewer/goruchi.php.
292.Поїзд-привид. Вікіпедія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D1%97%D0%B7%D0%B4-%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%B2% D0%B8%D0%B4.
293.Разведывательная сводка Штаба Южного фронта № 169 к 6 часам 21 октября 1941 г. о действиях противника [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ru.wikisource.org/wiki/%D0%A1%D0%B1%D0%BE%D1%80%D0%BD%D0%B8%D0%BA_%D0%B1%D0%BE%D0%B5%D0%B2%D1%8B%D1%85_%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%BE%D0%B2/42/081.
294.Коломиец М.В. Танки в Харьковской катастрофе 1942 года. – М., 2013. – 112 с.
295.Волков М. Історичні особливості Близнюківщини: Карпівка – колишній населений пункт Близнюківщини. YouTube [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.youtube. com/watch?v=6lpCH3KFZvU.
296.Отдельные главы книги «А так зарождалась наша магистраль». – 1969-1970 г.г. – С правками К.Клименко и В.Мартыненко // Державний архів Донецької області, фонд № Р-6806, опис № 1, справа № 20.
297.Харьковский календарь на 1884 год. – Под ред. П.С.Ефименко. – Х., 1883. – [721 с.].
298.Скорино И.А. Указатель русских железных дорог. – [СПб.], 1887.

299.Архангельский А.С., Архангельский В.А. Железнодорожные станции СССР / В 2-х томах. – Т. I. – М., 1981.
300.Перечень линий, ветвей и станций железных дорог открытых для общего пользования и прилегающих к ним ветвей частного пользования… Состояние 1-го ноября 1894 г. – СПб., [1894]. – [279 с.].
301.Указатель железнодорожных, пароходных и иных пассажирских сообщений. Зимнее движение 1894-1895 г. – СПб., 1894.
302.Официальный указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Летнее движение 1897 г. – СПб., 1897.
303.Материалы по обследованию железных дорог. Южные железные дороги. – СПб., 1910.
304.Адрес-календарь / Харьковский календарь на 1904 год. – Под ред. М.И.Плещеева. – Х., [1904]. – [729 с.].
305.Адрес-календарь / Харьковский календарь на 1906 год. – Х., 1906. – [756 с.].
306.Адрес-календарь / Харьковский календарь на 1908 год. – Х., 1908. – [400 с.].
307.Харьковский календарь на 1893 год : В двух книгах. – Х., 1893. – [798 с.].
308.Полный список станций всех Российских железных дорог. – СПб., 1897. – 87 с.
309.Официальный указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Зимнее движение 1911-12 г. – СПб., 1911.
310.Справочник для железнодорожных статистических отделов. – СПб., 1913.
311.Старинные карты:_nocturne [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ic.pics. livejournal.com/nocturne/4385313/18251/18251original.jpg.
312.Багалей Д.И. Археологическая карта Харьковской губернии с объяснительным текстом. – М., 1906. – 92 с.
313.Шахты и рудники Донбасса: Карта Артёмовского округа (1928) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://tw1npeaks.blogspot.com/2017/01/karta-artemovskogo-okruga-1928.html.
314.Залізничні станції та річні пристані на території УРСР на 1 березня 1927 р. - .К., 1927. - 26 с.
315.Справочная книга Екатеринославской епархии. – Екатеринослав, 1908. – 1103 с.
316.Всеобщий календарь на 1915 год. – Пг., 1915.
317.Официальный указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Летнее движение 1925 г. / Ред.: С.Е.Брюль – М., 1925.
318.Опись дел архива Государственного Совета / Том XX: Дела Государственного Совета с 1895 года по 1899 год. – Пг., 1914. – 510 с.
319.Административное деление Донецких железных дорог на 1 октября 1925 г. – Х., 1925. – 97 с.
320.Это место: Трёхверстовка Шуберта онлайн и в цвете / Лист 25-15 Александровка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.etomesto.ru/map/online/shubert/25/map/25-15-1.png.
321.Дубове (Близнюківський район). - Матеріал з Вікіпедії — вільної енциклопедії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Дубове_ (Близнюківський_район).
322.Дубовое (Харьковская область) – Википедия [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ru.wikipedia.org/wiki/Дубовое_(Харьковская_область).
323.Немцы России. Населенные пункты и места поселения: энциклопедический словарь. / Сост. В.Ф. Дизендорф. – 2011. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://wolgadeutsche.net/book/counter.php?book=17.
324.Волков М. Німецькі поселення на Близнюківщині // Нове життя: [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://novegittja.pp.ua/stati/nmeck_poselennya_na_bliznyukvcshin.html.
325.Самойлов И. Справочная книжка для Харьковской епархии. – Х., 1904. – 471 с.
326.Список волостей и селений Харьковской губернии. – Х., 1909. – 56 с.
327.Официальный указатель железнодорожных, водных и других пассажирских сообщений на 1940 г. / Отв. ред.: М.Кречетников. – М., 1940.
328.Історія – Гаврилівський навчально-виховний комплекс Барвінківської районної ради [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://gavrylivka-barv.edu.kh.ua/informaciya_pro_ zaklad/istoriya/.
329.Волков М. Історичні особливості Близнюківщини: станція Дубове – фортпост між двома районами. YouTube [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.youtube.com/ watch?v=__B6IRBfaPI.
330. Ukraine, Dubovo-Pokrovsk route, quick demo review in TANE. YouTube [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.youtube.com/watch?v=4mUPijzbDFE&list=LLCCebSxdV4 RbpisJ797-0eg&index=20&t=0s.