

НАРИС ІСТОРІЇ ПРИДНІПРОВСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ (1920 – 1940 РР.)

Авторське резюме. У статті підкреслено значення залізничного транспорту для економічного, соціального та культурного розвитку регіону. Вивчено головні проблеми розбудови Придніпровської залізниці у міжвоєнний період. До таких слід віднести неспроможність повною мірою забезпечити перевезення усіх промислових вантажів і велику аварійність через поганий стан колійного хазяйства, застарілість і несправність паровозів і вагонів, слабкість матеріально-технічної бази та нестачу кваліфікованих кадрів.

Розглянуто заходи радянської влади, спрямовані на оптимізацію роботи залізниці. Від 1935 року активізувався процес її реконструювання, було частково оновлено паровозний і вагонний парки, механізовано ряд вантажно-розвантажувальних робіт, розширено залізничні вузли, збудовано нові мости, сортувальні станції, паровозні депо і вагоноремонтні пункти, прокладено кілометри колій. Вдалося покращити основні показники роботи залізниці.

В статті виокремлено методи, які застосовувалися комуністичною партією і урядом задля пришвидшення і підвищення якості роботи залізничників: моральне стимулювання, розгортання соціалістичного змагання передовиків і новаторів, схвалення стахановсько-кривоносовського руху, а також матеріальне заохочення працівників, підвищення заробітної плати, преміювання кращих трудових колективів.

За матеріалами газети «Стальная магістраль» авторами статті зафіксовано наявність таких недоліків у роботі залізниці, як порушення графіку руху потягів, невиконання плану вантажних робіт, несправність вагонів, низька якість ремонтних робіт, чисельність аварій тощо.

Також на підставі газетних публікацій зроблено висновок про незадовільне соціально-побутове становище працівників залізниці, погані умови життя, недостатність і поганий санітарний стан гуртожитків і їдалень.

Ключові слова: залізниця, паровоз, залізничні колії, аварії, ремонт, газета.

Abstract. In article the meaning of railway transport for economic, social and cultural development of the region has been emphasized. There have been studied the main problems of building of Prydniprovsk railway during the inter-war period, among them are impossibility to procure transportation of all industrial cargos to the full extent and high damage rate caused by bad condition of rail unit, old age and failure of steam trains and carriages, weakness of material and technical resources and insufficiency of qualified staff.

Core measures of soviet government directed to optimization of railway operation have been examined. Since 1935 process of its reconstruction has been activated, steam and carriage stocks have been renewed partially, range of loading-unloading operations has been mechanized, railway junctions have been extended, new bridges, terminal stations, locomotive depots and car-repair yards have been built, numerous kilometers have been railed. All aforementioned helped to improve key performance indicators of the railway.

In article methods to have been used by communist party and government in order to force and increase quality of railway employees' work have been shown, namely moral incentives, socialist competitions of best employees and innovators, encourage of the Stakhanov and Krivonos movement and also material incentives of employees, raise in wages, bonus awards for the best labor collectives.

Based on materials of "Steel Trunk" newspaper authors of the article have revealed the following nonconformance in railway operation: breach of train schedule, non-fulfillment of loading plan, carriage failure, low quality of repair operations, numerous accidents etc.

In addition the conclusion of unsatisfactory social conditions of railway employees, their bad living conditions, insufficiency and bad sanitary condition of dormitories and canteens has been made based on newspaper publication.

Key words: railway, locomotive, railway lines, accident, repair, newspaper.

Постановка проблеми. Придніпровська залізниця завжди відігравала надзвичайно важливу роль в економіці нашого краю, позитивно впливала на його соціальний і культурний розвиток. У першій половині XX ст. залізниця була головним засобом перевезення вантажів; вона стала м'язами промислової потуги Придніпровського регіону, рушійною силою прогресу, чинником підвищення продуктивності індустрії та сільського господарства. Розбудова залізниці зумовлювала народження нових містечок, налагодження інфраструктури. Залізниця давала людям роботу та можливість професійного зростання, забезпечувала соціальний захист, полегшувала комунікацію.

Аналіз джерел. У вітчизняній науковій літературі найбільш повно вивчено дореволюційний період історії Придніпровської залізниці. Питання про роботу і робітників залізниці у радянські часи висвітлені недостатньо, переважно тенденційно. Багатий фактичний матеріал і офіційні статистичні дані підібрані в книзі директор-підполковника адміністративної служби Сталінської залізниці С.М. Слепухіна «Краткая история строительства и развития Сталинской ж. д. 1884 – 1948 гг.» [2]. Видана у 1949 р., ця робота в цілому відповідає специфіці тогочасної історіографії. Підкреслюється керівна роль комуністичної партії і радянського уряду, які «озброїли залізничників всім необхідним для докорінного поліпшення роботи транспорту» [2, с. 86], замовчуються криваві злочини сталінського режиму, а відповідальність за недоліки в роботі залізниці покладається на «троцькістсько-бухарінських» шпигунів і диверсантів. Незважаючи на певну політичну заангажованість, книга є цінним науковим джерелом. На його основі автори даної студії намагалися вивчити історію Придніпровської залізниці у більш вузький період – з 1920 до 1940 року, доповнюючи історичну картину матеріалами тогочасної періодики.

Виклад основного матеріалу. Придніпровська залізниця отримала свою сучасну назву лише у 1961 році. Проектувалася вона у 1870-х роках як «Криворізька», у 1880-х рр. на честь Катерини II була найменована Єкатерининською. За радянських часів, згідно з постановою Президії ЦВК СРСР «Про перейменування міста Катеринослава в "Дніпропетровськ", станції Катеринослава в ст. "Дніпропетровськ" і Катерининської залізниці в "Дніпропетровську" з.д.» від 20 липня 1926 р. її знову перейменовували, однак ця назва не прижилася, і до 4 січня 1936 р. залізницю, як і раніше, називали Єкатерининською. З 1936 по 1961 рік вона носила назву «Сталінська».

У 1920 – 1925 рр., у період відбудови, очільники більшовицької партії як першочергове визначили завдання з налагодження ефективної роботи залізничного транспорту. Щонайперше слід було відновити пошкоджені ділянки дороги, полагодити паровози, організувати управління залізницею, забезпечити її усім необхідним. Потребували відновлення технічні, службові та житлові споруди. Передбачалося також прокласти нові залізничні шляхи.

Через нестачу технічних засобів, матеріалів і кваліфікованих кадрів процес відновлення залізниці йшов надто повільно. Дефіцит матеріалів вдалося частково компенсувати за рахунок закриття тих ділянок дороги, на які припадало найменше навантаження. Колії тут розібрали, а рейки, шпали й інші матеріали використали для налагодження головних ліній дороги.

Однак навіть до початку 1927 р. Єкатерининська залізниця не була повністю відновлена, не досягла окремих своїх довоєнних показників. Зокрема, залишалася невисокою швидкість руху поїздів – на 15 % нижче від довоєнної. Дорога не могла забезпечити перевезення усіх промислових вантажів.

У той же час роль залізниці невпинно зростала, особливо – від початку індустріалізації. Це було відзначено у рішеннях XV з'їзду ВКП (б) у грудні 1927 р. Згідно з першим п'ятирічним планом розвитку народного господарства передбачалося розширення та раціоналізація роботи залізничного транспорту, реконструкція транспортного господарства, оновлення паровозного і вагонного

парків, посилення колій, покращення зв'язку та сигналізації і, як наслідок, значне збільшення обсягів перевезень та більш повне пристосування залізниці до інтересів споживачів. Такими у першу чергу вважалися суб'єкти індустрії, що зумовлювало пріоритетність таких вантажів, як руда, метал, вугілля, машини, будівельні матеріали тощо. Капіталовкладення на Єкатерининській дорозі в першій п'ятиріччі склали 227 мільйонів рублів [2, с. 83].

Урядом здійснювалися заходи, спрямовані на поліпшення управління залізницею та дорожнім хазяйством. Протягом 1928 – 1938 рр. були затверджені зміни щодо перерозподілу залізничних ділянок, підпорядкованих Єкатерининській та іншим залізницям. У 1932 р. до Єкатерининської відійшла лінія Синельникове – Севастополь (з усіма гілками), довжиною 912 км. Будувалися також нові ділянки дороги, зокрема, у 1928 – 1930 роках була прокладена лінія Апостолове – Лоцманська.

У 1928 – 1932 рр. завершили будівництво Мерефо-Херсонської залізниці та Дніпропетровського мосту № 4. Мерефо-Херсонський залізничний міст, споруджений з монолітного залізобетону за проектом інженера М.М. Колоколова, був надзвичайно модерним, навіть унікальним, оскільки у своєму плані мав криву лінію, чим на той час не міг похвалитися жоден міст у світі. До того ж він був найбільшим з арокних мостів Європи, його довжина складала 1 610 м. І в наші дні Мерефо-Херсонський міст залишається одним з найгарніших мостів на Дніпрі й в Україні, є символом м. Дніпропетровська.

У період 1931 – 1934 років на Єкатерининській залізниці здійснювалися роботи з розширення вузлів, прокладалися другі й треті колії. Стали до ладу спеціальна рудо-сортувальна станція Верхівцеве та одна з найбільших у країні сортувальна станція Нижньодніпровськ-Вузол – довжиною у кілька кілометрів і шириною у п'ятдесят дві колії, з численними депо, майстернями. Були реконструйовані Дніпропетровський, Долгінцевський і П'ятихатський вузли.

У результаті проведених змін на 1 січня 1940 р. Сталінська залізниця мала 2 748 км експлуатаційної довжини шляхів, з яких: одноколійних ліній – 2 159 км, двоколійних – 571 км, триколійних – 17,7 км [2, с. 77].

С.М. Слепухін зазначав, що на початку 30-х років залізниця працювала не досить ефективно, «не задовольняла зростаючих потреб промисловості та сільського господарства у перевезенні вантажів. Залишки невивезених вантажів збільшувалися з кожним днем» [2, с. 86]. Водночас бурхливе індустріальне будівництво перших п'ятирічок, реконструкція старих і побудова нових заводів у районах, що обслуговувалися Єкатерининською залізницею, урядове сприяння розвитку важкої промисловості, особливо з видобування і первинної обробки сировини, змушували дорогу працювати більш інтенсивно.

Радянське керівництво не замовчувало недоліків у роботі залізничного транспорту, чисельних аварій на залізниці. Головними причинами такого становища називали поганий стан колій та застарілість паровозного і вагонного парків. Майже 20 % паровозів були несправними, якість їх ремонту – незадовільною, траплялось багато браку в роботі. У вагонному господарстві хронічним явищем було нагрівання букс, ремонтні ж бази не могли забезпечити навіть поточного ремонту вагонів.

У 1935 р. на Єкатерининській залізниці було здійснено низку заходів, покликаних сприяти оптимізації її роботи – збільшенню вантажоперевезень, прискоренню обертів вагонів, а також зменшенню кількості аварій і катастроф. Особлива увага приділялася організації більш чіткої роботи залізниці. Було затверджено принцип руху товарних поїздів за розкладом; щоправда, реалізувати цей принцип на практиці було складно і повною мірою не вдалося.

Окремі залізничні ділянки були електрифіковані, особливо велике значення мала електрифікація лінії Долгінцеве – Запоріжжя.

Йшла реконструкція залізниці, механізація вантажно-розвантажувальних робіт. Застосовувалися тепла промивка паровозів, механізована подача вугілля на локомотиви, електрозварювання. Освоювалися нова техніка і паровози нової

серії. Залізниця отримала 2648 нових товарних вагонів і 129 паровозів серії ФД, СО, ЙС [2, с. 88]. На той час це були найбільш потужні локомотиви у світі. Парк пасажирських вагонів у 1932 р. налічував 778 одиниць, і лише 1936 року він досяг свого довоєнного рівня [1, с. 179].

У 1935 – 1936 рр. розпочали роботу нові паровозні депо і вагоноремонтні пункти, зокрема, на станціях Вечірній Кут, Верхівцеве, П'ятихатки, Марганець.

Тривало вдосконалення вагонного господарства. Товарні вагони були переведені на автоматичне гальмування, що допомогло підвищити технічну швидкість потягів і поліпшити безпеку руху. Була проведена ревізія букс, під час ремонту вагони обладнали нерозрізними буксами, що допомогло усунути проблему від'єднання через нагрівання букс.

Однією з причин поганої роботи ремонтних бригад уряд вважав «знеособлення»: через майстерні йшов потік несправних локомотивів, і залишалося невідомим, хто особисто лагодив дану машину, а у разі її неякісного ремонту – до кого слід висувати претензії. Було прийнято рішення за ремонтними бригадами закріплювати визначену кількість паровозів.

Широко застосовувалися новаторські методи, як-от машиністам вдалося зменшити витрати палива – на 7,3 % проти 1934 р., при значному підвищенні швидкості й форсування котла, а також збільшенні ваги поїзда [2, с. 95].

Цього ж, 1935-го року було здійснено удосконалення телефонного та телеграфного зв'язку, на всіх станціях перевірили видимість сигналів.

Комуністичний уряд використовував різні методи активізації і поліпшення якості роботи залізничників. Щонайперше вживалося психологічно-моральне стимулювання. Газети інформували суспільство про стан справ на залізниці, піддавали осуду аварійників, бракоробів і просто недобросовісних працівників. У той же час лунали схвальні відгуки на честь передовиків і новаторів виробництва, учасників стахановсько-кривоносовського руху. Пришвидшення роботи залізниці відбувалося під впливом соціалістичного змагання – за

прискорення вантажно-розвантажувальних робіт, за скорочення часу обертів вагонів, за збільшення вагової норми ешелону, економію твердого палива тощо.

Паралельно здійснювалися заходи матеріального заохочення працівників залізничного транспорту. У 1935 р. кращім колективам вагоноремонтників були адресовані досить великі премії: I – 30 000 руб, II – 20 000 руб., III – 10 000 руб., ще 35 премій по 1 000 руб. для преміювання інших кращих бригад [3, с. 2].

Була введена прогресивна оплата праці машиністів, що вважалося запорукою зростання продуктивності праці. У середньому по дорозі денний зарібок робітників зріс з 4 руб. 72 коп. до 5 руб. 80 коп. [4, с. 3].

Як результат, на залізниці відбулося певні позитивні зрушення, зокрема, пришвидшився оберт товарних вагонів, який в 1935 р. становив 3,27 доби проти 3,59 доби в 1934 р. Зменшився термін простою товарних вагонів під однією вантажною операцією. Дільнична швидкість підвищилася до 15,2 км проти 13,7 км в 1934 році [2, с. 89]. Саме у 1935 р., після ремонту та спеціального переобладнання вагонів до хлібних перевезень, залізниця нарешті змогла забезпечити перевезення хлібних вантажів без втрат [2, с. 92].

У 1936 р. за обсягом перевезень Сталінська залізниця посіла одне з перших місць у Радянському Союзі. У цьому була велика заслуга її керівника, німця за походженням, Фріца Фрідріховича Трестера, який майстерно управляв дорогою і опікувався добробутом залізничників. Однак тоталітарний режим, незважаючи задекларований самим же Сталіним принцип «кадри вирішують усе», мало зважав на трудові заслуги і особистісні якості «незручних» для нього людей. Вирішальною для долі Фріца Фрідріховича найімовірніше стала його національна приналежність. У 1938 р. за «сталінськими списками», за сфабрикованим звинуваченням в керуванні антирадянською троцькістською організацією Ф. Ф. Трестера було розстріляно [1, с. 68-69].

З періодичної преси можна дізнатися про негаразди в роботі залізниці. У 1935 році газета «Стальная магистраль» акцентувала увагу на таких вадах, як погане просування потягів, відправлення поїздів із запізненням, тривалі простої

на станціях, несправність вагонів, а також про чисельні аварії – лише у серпні на Єкатерининській дорозі відбулося 1019 аварій (проти 1004 – у липні), були пошкоджені 24 паровоза і 553 вагона [4, с. 2].

В УСРР ширився стахановсько-кривоносовський рух і керівники різних ланок залізниці рапортували про взяті на себе зобов'язання і про здобуті перемоги. Однак з їхніх доповідей можна отримати інформацію і про справжній стан справ на підприємстві. Приміром, у березні 1936 р. начальник станції Верхівцеве К. Гальченко урочисто пообіцяв зробити свою станцію зразковою; при цьому він відверто доповів про вади в її роботі: «В окремі місяці [1935 р.] у нас на станції Верхівцеве було до 50 випадків аварій. Не було жодного дня, щоб не відбулося побиття вагонів або зсув. Як система, поїзди відправлялися з великим запізненням, простій вагонів було вище норми. У листопаді вагони з переробкою простоювали в середньому 12,4 години при нормі 7,5 годин. А в самому «кращому» місяці, в серпні, ми мали 36 аварій. У грудні, коли ми почали по-справжньому змагатися з вузлівцями, ми день у день знижували аварії і простій вагонів, і вже в грудні простій вагонів з переробкою склав 9 годин, а в січні – 7,3 години, тобто нижче норми. І це тоді, коли робота різко збільшилася. (У листопаді переробили 223 933 вагона, в січні – 256 013 вагонів)» [12, с. 3]. Отже, аварії відбувалися кожного дня або навіть двічі на день. І це лише по одній станції! Зауважимо, що у статті не наведено конкретної цифри-показника щодо скорочення кількості аварій.

Звичним явищем були аварії і на станції Синельникове-1 [6, с. 3].

Сталінська залізниця систематично не виконувала плану вантажних робіт.

30 серпня 1935 р.: план – 8 552, виконано – 7 934 (92,7 %) [3, с. 4].

2 вересня 1935 р.: план – 8 595, виконано – 8 001 (93,1 %) [6, с. 2].

14 вересня 1935 р.: план – 8 595, виконано – 8 305 (96,6 %) [11, с. 3].

13 березня 1936 р.: план – 8 820, виконано – 8 001 (93,1 %) [13, с. 4].

25 березня 1936 р.: план – 8 820, виконано – 9 830 (111,4 %) [15, с. 4].

18 грудня 1936 р.: план – 10 110, виконано – 8 513 (84,2 %) [17, с. 2].

26 грудня 1936 р.: план – 10 110, виконано – 8 678 (85,8 %) [18, с. 1].

3 січня 1937 р.: план – 9 710, виконано – 8 941 (92,1 %) [19, с. 2].

15 січня 1937 р.: план – 9 710, виконано – 8 205 (84,5 %) [20, с. 2].

Характер вантажів, які перевозилися, був традиційним для української економіки: вугілля, руда, флюси, кокс, зерно, мука тощо.

Залишалася низькою якість ремонтних робіт. З вересня 1935 р. у «Стальній магістралі» була опублікована стаття під назвою «Злочинно-недбалий ремонт», в якій повідомлялося, що Знаменівське вагоноремонтне депо на несправні вагонні вісі ставить клеймо, як на відремонтовані, а в Ясинуватській ділянці взагалі «в гонитві за якнайшвидшим виконанням завдання не гребують ніякими методами. Зафіксовані випадки, коли вагони, що вийшли з ремонту Ясинуватського депо, мали цілий ряд серйозних недоліків, які загрожують катастрофами і призводять до катастроф [5, с. 3]. Несправні вагони надходили й зі станції Долгінцеве [7, с. 3]. Багато вагонів, відремонтованих П'ятихатським депо, потребували повторного ремонту [11, с. 3]. Таким чином проявився негативний бік стаханівського руху.

Однак історія Придніпровської залізниці не може бути зведена лише до огляду технічних її показників. Найголовнішу роль на підприємстві відігравали люди – машиністи, інженери, колійники, кондуктори, працівники будівельних і вагоноремонтних бригад та інші, що своєю сумлінною працею забезпечували функціонування залізниці. Цим людям треба було десь жити, утримувати сім'ї, вчити дітей, харчуватись, лікуватись тощо. Чи забезпечувала їх держава усім необхідним для життя і діяльності? Звісно, на початку періоду відбудови суспільство пережило важкі часи. Однак і в середині 30-х рр. стан соціально-побутової сфери залишався незадовільним.

Не вистачало дошкільних закладів, приміром, мешканці селища Ясинувата, де працювало понад 8 000 робітників, скаржилися на те, що справа будівництва дитячих ясел далі розмов не просувається, і «діти робітниць весь час, поки матері відсутні, знаходяться без нагляду» [5, с. 3].

Не були належним чином облаштовані місця для відпочинку робітників. Станція Долинська мала «дім кондукторських бригад», але газета «Стальна магистраль» відзначала, що «відпочити у ньому кондуктори не можуть» – «ріймук, угар з кухні... кондуктори тільки намучаться у цьому, так званому, «будинку відпочинку» і, втомлені, знову йдуть на роботу» [4, с. 3].

Гуртожитки перебували у поганому санітарному стані, зокрема в Нижньодніпровській дистанції колії в гуртожитку було брудно, «в ліжках блошиці та інші паразити» [8, с. 3]. Наявність кровососальних паразитів, брак чистоти і гігієни у житлових приміщеннях погіршували умови життя працівників залізниці й створювали загрозу для їх здоров'я. Брудно і незатишно було і в гуртожитку на станції Велико-Анадоль, де для робочих не існувало жодних культурних розваг, не було бібліотеки і навіть газет. Станційний клуб був постійно закритий. Серед робочих – багато неписьменних [16, с. 3].

Гуртожитків взагалі хронічно не вистачало, інколи це призводило до грубих порушень. Як-от, у 1935 році, у пологівській лікарні на одну койку могли покласти двох хворих, хоча, як зазначав автор газетної замітки, в лікарні було достатньо місць, а «все пояснюються тим, що лікарню перетворили на гуртожиток... Акушерка Хливенко вже три місяці мешкає в лікарні. Живуть й інші робітники» [10, с. 3]. Можна припустити, що, опинившись у такому становищі, хворі прагнули одужати якнайшвидше.

Однак найбільше дорікань викликала сфера громадського харчування. Одна з газетних публікацій повідомляє, що на станцію Верхівцеве, де існувало 4 хлібних ларьочка, хліб завозили нечасто – «то його пізно випікає пекарня, то нема чим доправити, то не вийшла на роботу продавщиця» [9, с. 3]. Тому торгував тільки один ларьок, доводилося 4 години стояти в черзі.

В опублікованій 22 березня 1936 р. статті «Про їдальні» розповідалося, що на Сталінській дорозі є декілька хороших їдалень, як одна з найкращих названа їдальня № 4 станції Чаплине, де домоглися виготовлення смачних і поживних страв. Але таких їдалень було одиниці, більшість же працювали погано.

Зокрема, в їдальні Дніпропетровського паровозного депо їжа була низької якості, завідувач порушував постанову уряду про єдині тверді ціни на обіди. Газетниками також викривалася їдальня № 23, яка займалася розкраданнями – з продуктів для 30 порцій борщу готували аж 60 порцій, і виходив не борщ, а якась мутна вода [14, с. 3]. В Ясинуватській їдальні № 38 було брудно, відвідувачі скаржилися на погане обслуговування [6, с. 3]. А на станції Вечірній Кут, де працювало 200 залізничників, а також будівельники вагоноремонтного пункту, їдальні взагалі не існувало [10, с. 2]. Отож, самовіддано працюючи на благо рідної країни, залізничники не мали гідних умов життя.

Висновки. Соціально-економічна роль залізничного транспорту є надзвичайно важливою. Придніпровська залізниця від моменту заснування і до сьогодні була і залишається підприємством державно-стратегічного значення. Історія зберігає пам'ять про те, який складний шлях довелося подолати працівникам залізниці, щоб підняти її до нинішнього рівня. І надалі керівництво залізниці має узгоджувати загальні принципи організації роботи з конституційним принципом визнання людини найвищою соціальною цінністю.

Список літератури

1. Богомаз М. С., Глушков П. П., Жужгин С.Н., Ковалюк В. М. Дорога и люди: Документальные очерки. – Днепропетровск, 1998. – 320 с.
2. Слепухин С. М. Кратная история строительства и развития Сталинской ж. д. 1884 – 1948 гг. – Днепропетровск, 1949. – 195 с.
3. Стальная магистраль. – 1935. – 1 сентября (№ 136).
4. Стальная магистраль. – 1935. – 2 сентября (№ 137).
5. Стальная магистраль. – 1935. – 3 сентября (№ 138).
6. Стальная магистраль. – 1935. – 4 сентября (№ 139).
7. Стальная магистраль. – 1935. – 8 сентября (№ 142).
8. Стальная магистраль. – 1935. – 10 сентября (№ 144).
9. Стальная магистраль. – 1935. – 11 сентября (№ 145).
10. Стальная магистраль. – 1935. – 15 сентября (№ 148).
11. Стальная магистраль. – 1935. – 16 сентября (№ 149).
12. Сталинская магистраль. – 1936. – 3 марта (№ 51).
13. Сталинская магистраль. – 1936. – 15 марта (№ 61).
14. Сталинская магистраль. – 1936. – 22 марта (№ 67).
15. Сталинская магистраль. – 1936. – 27 марта (№ 71).
16. Сталинская магистраль. – 1936. – 15 декабря (№ 287).
17. Сталинская магистраль. – 1936. – 20 декабря (№ 291).
18. Сталинская магистраль. – 1936. – 28 декабря (№ 298).
19. Сталинская магистраль. – 1937. – 5 января (№ 4).

20. Сталинская магистраль. – 1937. – 18 января (№ 15).

References

1. *Bogomaz, M. S., Glushkov, P. P., Zhuzhyn, S. N., Kovalyuk, V. M.* Doroha i lyudy: Essay documentary. – Dnepropetrovsk, 1998. – 320 p.

2. *Slepuhin, S. M.* Kratnaya istoriya stroitelstva i razvitiya Stalinskoy zh. d. 1884 – 1948 gg. – Dnepropetrovsk, 1949. – 195 p.

3. Stalnaya magistral. – 1935. – September, 1 (№ 136).

4. Stalnaya magistral. – 1935. – September, 2 (№ 137).

5. Stalnaya magistral. – 1935. – September, 3 (№ 138).

6. Stalnaya magistral. – 1935. – September, 4 (№ 139).

7. Stalnaya magistral. – 1935. – September, 8 (№ 142).

8. Stalnaya magistral. – 1935. – September, 10 (№ 144).

9. Stalnaya magistral. – 1935. – September, 11 (№ 145).

10. Stalnaya magistral. – 1935. – September, 15 (№ 148).

11. Stalnaya magistral. – 1935. – September, 16 (№ 149).

12. Stalinskaya magistral. – 1936. – March, 3 (№ 51).

13. Stalinskaya magistral. – 1936. – March, 15 (№ 61).

14. Stalinskaya magistral. – 1936. – March, 22 (№ 67).

15. Stalinskaya magistral. – 1936. – March, 27 (№ 71).

16. Stalinskaya magistral. – 1936. – December, 15 (№ 287).

17. Stalinskaya magistral. – 1936. – December, 20 (№ 291).

18. Stalinskaya magistral. – 1936. – December, 28 (№ 298).

19. Stalinskaya magistral. – 1937. – January, 5 (№ 4).

20. Stalinskaya magistral. – 1937. – January, 18 (№ 15).