

держава, мусимо її захистити. Адже, по-перше, так звані «стосунки» навряд чи здатні повною мірою задовольнити ті людські потреби (аби залишатися людиною), що їх задовольняла традиційна сім'я, і, по-друге, сумнівно, чи такі «стосунки» здатні протистояти викликам, що очікують людство (аби залишатися людством) у майбутньому.

### ***ХАРКІВСЬКІ ЗАЛІЗНИЧНИКИ НА ЗАВЕРШАЛЬНОМУ ЕТАПІ РЕКОНСТРУКЦІЇ 1933–1940 РОКІВ***

*Ю. І. Кісіль, канд. іст. наук, доцент*

*Національний аерокосмічний університет ім. М. Є. Жуковського  
«Харківський авіаційний інститут»*

Харків завжди був найбільшим транспортним вузлом і центром Південної залізниці. Програмою на 1933 р. передбачалося значне технічне доозброєння шляху. Різне недовиконання планів капіталовкладень і будівництва на 1933 р. призвело до відставання технічного озброєння порівняно з наміченим. Найбільш «вузьким» місцем на залізниці було вагонне господарство. На це було звернено особливу увагу, що стало приводом для виділення його з тягової в самостійну вагонну службу. Недостатні за обсягом роботи минулих років за різкого недовиконання планів будівництва мало змінили загальний стан і шляхового господарства, дуже зношеного і технічно відсталого.

Тим часом у зв'язку з підйомом народного господарства до доріг ставилися підвищені вимоги, з якими залізниця не могла впоратися. Південна залізниця у 1933 р. виконувала найбільший обсяг вантажних перевезень порівняно з іншими залізницями. Пояснювалося це тим, що Південна залізниця розташована в районі з високо розвинутою промисловістю і наявністю значних паливних ресурсів. Переважно вантажем були вугілля і кокс.

Лише в 1935 р. намітився річний приріст роботи, відносна величина якого не поступалася приросту продукції передових галузей народного господарства. Серйозну допомогу транспорт одержав від промисловості, яка дала за цей рік понад 85 тис. нових товарних вагонів і 1495 товарних паровозів. При зростанні робочого вагонного парку на 6,7% та експлуатованого паровозного парку на 2,7% навантаження зросло на 22,2%.

На середину 30-х років зміцнилася матеріально-технічна база паровозного господарства, що одержало 1495 локомотивів. Нові могутні машини ФД працювали на найбільш перевантажених ділянках: Москва – Курськ – Харків – Червоний Лиман, Харків – Лозова – Синельникове. 1935 рік став переломним у вагонному господарстві. На озброєння надійшли нові чотиривісні вагони. Товарні потяги були переведені на повне автогальмування. Це дало можливість підвищити технічну швидкість.

Цього року було введено в експлуатацію 201 ремонтний пункт у складі майстерень.

Проведена перебудова паровозного господарства обумовила систематичне зростання технічної швидкості, що у IV кварталі 1935 р. склала 27,4 км/год. Збільшився і середньодобовий пробіг, при тому що витрата палива скоротилася на 5% порівняно з 1934 р.

Харківські залізничники серед перших включилися в стаханівську боротьбу за підйом транспорту. Тут дістала підтримку ініціатива організації «стаханівських потягів» як форма колективної участі машиністів, диспетчерів і складачів у найшвидший доставці вантажів.

Довоєнні роки були багаті на цікаві приклади окремих починань залізничників. Харківські залізничники почали змагатися за успішне застосування передових методів роботи відомих усій країні диспетчерів С. Кутафіна і Н. Закарко. С. Кутафін мав багаторічний досвід, добре оволодів технікою експлуатаційної роботи. Він був першим диспетчером, що налагодив і широко використовував у практичній діяльності виробничий зв'язок з поїзними бригадами. У цей період особливо повільно просувалися збірні поїзди. За наведення порядку в цій важливій справі і взявся С. Кутафін. Він докладно інформував про майбутню роботу головного кондуктора і машиніста локомотива, чергового станції. Це дало можливість вдвічі прискорити просування збірних поїздів ділянкою. У новатора з'явилися послідовники. А на Південній, після того як С. Кутафін був призначений начальником залізниці, він пропагував цей прогресивний метод і сприяв його впровадженню. Диспетчери-кутафінці з кожним днем досягали все нових успіхів у швидкісному просуванні не тільки збірних, але й транзитних потягів. Це привело до помітного поліпшення всієї поїзної роботи на залізниці.

Складач потягів станції Харків-Сортувальний В. Міщан першим на залізничному транспорті довів, що можна значно прискорити формування і розформування потягів, скоротити простій вагонів. В. Міщан протягом одного чергування став виконувати свою роботу у два з половиною рази швидше, ніж передбачалося нормою. При маневрах потягів новатор застосував поштовхи. Цей спосіб вимагав великої обережності й уваги не тільки від складача, а й від машиніста маневрового паровоза, зчіплювача, стрілочника. Метод передбачав також сполучення формування складу потяга з процесом нагромадження вагонів. За норми 514 вагонів він формував і розформовував за зміну до 1300 вагонів.

У 1939 р. на залізниці порівняно з 1933 р. навантаження збільшилося більш ніж у два рази, перевезення вантажів – до двох разів, перевезення пасажирів – на одну третину. Уже в 1940 р. питома вага Південної залізниці по мережі залізниць становила 10,6%, а по перевезеннях пасажирів – 7,3%.

Усі ці зусилля харківських залізничників дали свій результат – залізниця була в основному готова до важких 40-х років.