



УСТЯК

Наталія Володимирівна,
кандидат історичних наук,
доцент кафедри «Країнознавство та
міжнародний туризм»
Київського міжнародного
університету
ledistar@ukr.net
(м. Київ)

**ІСТОРІЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ МАЙСТЕРЕНЬ, ПРИЗНАЧЕНИХ ДЛЯ
РЕМОНТУ ПАРОВОЗІВ І ВАГОНІВ
НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ**

Оцінюючи вплив розвитку транспортної інфраструктури на рівень економічного розвитку суспільства, варто наголосити, що бурхливе економічне зростання у XIX ст. призвело до різкого збільшення обсягів вантажоперевезень. Ефективним виходом із ситуації стало впровадження парової машини і будівництво майстерень для ремонту залізничної техніки. Власне останні стимулювали розвиток залізничної мережі в Україні. Формування транспортної мережі, її видова структура, густина рейкових та інших шляхів сполучення, вибір напрямку будівництва основних магістралей в історичному аспекті визначалися через виробничу спеціалізацію, територіальну організацію, густоту населених пунктів, а також через економіко-географічне положення регіону обслуговування.

У статті в хронологічному порядку розглядаються питання становлення та функціонування залізничних майстерень, призначених для ремонту паровозів та вагонів на залізницях України. Встановлено, що з маленьких майстерень, побудованих на початку 60-х рр. XIX ст., сформувався залізничний остов могутньої фабрики з численними цехами і багатотисячною армією працюючих робітників. В залізничних майстернях будувалися і ремонтувалися тисячі старих і нових вагонів та сотні паровозів.

Ключові слова: залізнична майстерня, залізничний транспорт, паровози, вагони, залізничний транспорт України

THE HISTORY OF THE FUNCTIONING OF WORKSHOPS INTENDED FOR THE REPAIR OF LOCOMOTIVES AND CARRIAGES ON THE RAILWAYS OF UKRAINE

Estimating influence of development of a transport infrastructure on the level of economic development of society, it is needed to mark that the stormy economy growing in XIX of item resulted in the sharp increase of volumes of freight transport. An effective exit from a situation introduction of steam-engine and building of workshops became for repair of railway technique. Actually the last stimulated development of the railway system in Ukraine. Forming of a transport network, her specific structure, frequency claotype and other ways of report, choice of direction of building of basic highways in a historical aspect determined through productive specialization, territorial organization, frequency of settlements, and also through economic-geographical position of region of service.

In the article the questions of becoming and functioning of railway workshops, intended for repair of locomotives and carriages on the railways of Ukraine are examined in the chronologic order. It is set that, from little workshops, built at the beginning of 60th of XIX of century, the railway frame of mighty factory was formed with numerous workshops and army of many thousands of working workers. Thousands of old and new carriages and hundreds of locomotives were built in railway workshops and done.

Keywords: *railway workshop, railway transport, locomotives, carriages, railway transport of Ukraine*

ИСТОРИЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МАСТЕРСКИХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ РЕМОНТА ПАРОВОЗОВ И ВАГОНОВ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ УКРАИНЫ

Оценивая влияние развития транспортной инфраструктуры на уровень экономического развития общества, стоит отметить, что бурный экономический рост в XIX ст. привел к резкому увеличению объемов грузоперевозок. Эффективным выходом из ситуации стало внедрение паровой машины и строительство мастерских для ремонта железнодорожной техники. Собственно последние стимулировали развитие железнодорожной сети в Украине. Формирование транспортной сети, ее видовая структура, частота рельсовых и других путей сообщения, выбор направления строительства основных магистралей в историческом аспекте определялись через производственную специализацию, территориальную организацию, размещение населенных пунктов, а также через экономико-географическое положение региона обслуживания.

В статье в хронологическом порядке рассматриваются вопросы становления и функционирования железнодорожных мастерских, предназначенных для ремонта паровозов и вагонов на железных дорогах Украины. Установлено, что из маленьких мастерских, построенных в начале

60-х гг. XIX в., сформировался железнодорожный остов могучей фабрики с многочисленными цехами и многотысячной армией рабочих. В железнодорожных мастерских строились и делались тысячи старых и новых вагонов и сотни паровозов.

Ключевые слова: *железнодорожная мастерская, железнодорожный транспорт, паровозы, вагоны, железнодорожный транспорт Украины*

Першого вересня 1866 р. гудок паровоза сповістив про початок роботи Цісарсько-Королівських майстерень Австро-Угорської імперії з ремонту паровозів у місті Станіславі (сьогодні Івано-Франківський локомотиворемонтний завод), які після створення Привілейованого товариства Львівсько–Чернівецької залізниці стали Головними машинними майстернями з поточного ремонту і обслуговування паровозів. У 1870 р. Головні машинні майстерні були найбільшим промисловим підприємством Станіслава, а також входили до п'ятірки найбільших підприємств Галичини. Майстерні налічували 226 робітників, які працювали 300 днів на рік. І це за 10-тигодинного робочого дня.

Починаючи з 1921 р. майстерні почали також ремонтувати пасажирські вагони і стали називатися Головними паровозо-вагоноремонтними майстернями. У жовтні 1939 р. підприємство отримало нову назву – Станіславський паровозовагоноремонтний завод, який відразу підпорядкувався Міністерству шляхів сполучення Радянського Союзу. Колишні структурні підрозділи було змінено на виробничі цехи: паровозоскладальний, ремонтнобудівний, колісний, вагоноремонтний та інструментальний [1, с. 128].

1941 р., у зв'язку з військовими діями, головне устаткування заводу було перевезено до м. Уфи, туди ж поїхала третина спеціалістів заводу. Після завершення війни частина устаткування була повернута з Уфи і почалося відродження заводу, яке закінчилося в 1947 р. і підприємство почало називатися паровозоремонтним.

У 1977 р. завод освоїв ремонт тепловозів без зупинки виробництва. У тому ж році він отримав назву Івано-Франківський локомотиворемонтний завод.

2001 р. завершилась корпоратизація підприємства і наказом Міністерства транспорту і зв'язку України був перейменований у ВАТ Івано-Франківський локомотиворемонтний завод. Завод нині змінив свій профіль і перейшов на виготовлення і ремонт залізничних вантажних автомотрис. Великий вклад в розбудову заводу і його технічне переоснащення внесли його працівники під керівництвом В.А. Соловйова, І.О. Чорного, О.Л. Новікова та їх заступників – І.М. Костишина, І.М. Свідрука, Ю.П. Прокоф'єва, М.О. Масляка та ін. Нині завод є акціонерним товариством, в якому 100 відсотків акцій належить державі в особі Фонду державного майна України. У 2001 р. підприємство корпоратизоване і на його базі створено відкрите акціонерне товариство «ВАТ Івано-Франківський локомотиворемонтний завод», який увійшов до державної холдингової компанії «Укрзалізремаш»..

У 1868 р. Бельгійське акціонерне товариство заснувало у Києві майстерні, призначені для ремонту паровозів і вагонів Києво-Балтської залізниці, яка також належала цьому товариству. Наприкінці 70-х рр. ХІХ ст. майстерні вже відігравали важливу роль у залізничному господарстві країни. У 1879 р. їх підпорядковано Південно-Західній залізниці.

У 80-90-х роках ХІХ ст. в Росії почався період бурхливого розвитку капіталізму. Особливо швидкими темпами розвивалися різні галузі промисловості, зростав залізничний транспорт країни. Дедалі більше розширювались і Київські Головні майстерні, які на той час стали найбільшими в царській Росії. У 1880 р. тут діяло вісім цехів, у яких працювало близько 1500 робітників, а в останнє десятиріччя ХІХ ст. вже працювало понад дві тисячі осіб. Вони ремонтували паровози і вагони, виготовляли запасні частини, інструменти тощо. В депо Київського залізничного вузла здійснювався середній поточний ремонт рухомого складу залізниці, виконувалися завдання з обслуговування поїздів, колійного господарства, здійснювалися різні профілактичні роботи [2, с. 80].

У цей період в майстернях працювала група талановитих інженерів і техніків, серед яких особливо відзначався вчений-інженер Олександр

Парфенійович Бородин (1848–1898) [3, с. 10]. Під його керівництвом у Київських Головних майстернях у 1879 р. організовано першу в Росії хімічну лабораторію для дослідження палива, води, мастил та інших матеріалів, які використовувались майстернями і залізницею. Згодом О.П. Бородин створив першу в світі паровозодослідну станцію (лабораторію). У США такі лабораторії з'явилися лише через 9 років, а в Європі ще пізніше. Це яскраво свідчило про пріоритет російської науки. Тим часом Київські головні майстерні продовжували розширюватися. За період з 1891 по 1895 рр. тут з'явилися приміщення для ремонту товарних вагонів, паровозних тендерів, мала кузня, парокотельня з цегляною трубою, а також прибудовані приміщення до вагонного, механічного та ковальського цехів. Розширювався і парк технічного устаткування, хоч і тепер більшість робіт виконувалась вручну, в тому числі такі процеси, як переміщення паровозів і вагонів, їх підняття і розбирання, перенесення великих деталей тощо. В цей час Головні залізничні майстерні виконували найвідповідальніші замовлення. Робітники ремонтували кращі паровози і вагони майже усіх залізниць Росії [4, с. 125].

В історії підприємства відбулося безліч подій і здобутків про які можна впевнено сказати «вперше». Так, у 1878 р., зусиллями О. П. Бородіна, у цехах майстерень вперше у Києві було ввімкнено електричну лампочку, проведено парове опалення, а в 1881 р. створено першу в світі паравозовипробувальну станцію.

З кожним роком зростали потужності залізниць з перевезення вантажів і пасажирів і знадобилися додаткові потужності з ремонту залізничного рухомого складу.

Так, 1-го липня 1869 р. започатковані Конотопські Головні паровозовагоноремонтні майстерні Курсько-Київської залізниці (*сьогодні ВАТ Конотопський завод з ремонту дизель-потягів. – Авт.*). Площа майстерень сягала 562 квадратних саженив (приблизно 1200 квадратних метрів). У 1901 р. в цих майстернях трапилася велика пожежа, під час якої повністю згоріли складальний і малярний цехи та все мідноливарне відділення [5]. Протягом

десяти років майстерні були не тільки відновлені, а й розбудовані і вже у 1914 р. загальна площа складала 200 тис. квадратних метрів. З них виробничі приміщення займали 47 тис. квадратних метрів. Проведення капітального ремонту паровозів і вагонів вимагало кваліфікованих робітників різних професій. Для вирішення цієї проблеми були завербовані робітники з інших промислових районів України та Росії. У 1905 р., у зв'язку з бурхливою революційною діяльністю робітників, робота в майстернях була припинена і відновлена майже через рік. У 1916 р. в цехах майстерень відремонтовано капітальним і середнім ремонтом 183 паровози, 235 пасажирських вагони і 3386 товарних вагони.

Надзвичайно цікавим і важливим для залізничного транспорту України став Гайворонський паровозоремонтний завод. Це єдиний завод, який спеціалізувався на ремонті паровозів вузької (750 мм) колії. У 1965 р. завод досяг найкращих показників, відремонтувавши 392 паровози для усієї території СРСР. У зв'язку з переходом на нові, більш прогресивні види тяги – тепловозну й електровозну – підприємство освоїло ремонт тепловозів вузької колії ТУ-4 і ТУ-7, ТУ-2. У квітні 1970 р. підприємство перейменовано в тепловозоремонтний завод.

Для поліпшення умов працівників заводу побудовані господарським способом новий побутовий корпус із роздягальнями й душовими, а також їдальня, магазин, заводоуправління.

Починаючи з 1997 р., завод, після реконструкції під'їзних колій, тобто перешивання з вузької (750 мм) на нормальну (1524 мм) колію, розпочав капітальний ремонт тепловозів ТГМ-23, ТГМ-40, ТГК-2 різних модифікацій, дрезин ДГКУ, АГМУ. 13 серпня 2004 р. завод реконструйований на відкрите акціонерне товариство «Гайворонський тепловозоремонтний завод» і стало підприємством державного сектору економіки.

Важливу роль у залізничному господарстві України відігравали ремонтні майстерні Харківсько–Миколаївської залізниці – тепер «ВАТ Полтавський тепловозоремонтний завод». Заводські корпуси піднялись рядом з головними

«воротами» міста – залізничним вокзалом станції Полтава-Південна. Найстаріше підприємство Полтави – ремонтні майстерні – виникли на базі майстерень Харківсько–Миколаївської залізниці, які відкрилися у 1871 р.

У роки війни завод евакуйовано до Красноярська, де він випускав військову продукцію, наближаючи перемогу над ворогом. Відступаючи з Полтави, окупанти майже повністю зруйнували заводські цехи, виробничі площі, які вціліли, склали 2,5 відсотка довоєнних. Восени 1943 р. почалися відбудовні роботи, а в січні 1944 р. робітники, що повернулися з евакуації, приступили до ремонту локомотивів.

20 грудня 1963 р. відкрита нова сторінка в славній історії полтавського підприємства – з оновлених, реконструйованих цехів вийшов перший відремонтований тепловоз. Підприємство перейменовано на Полтавський тепловозоремонтний завод. У цей час на заводі реставруються потужні сучасні локомотиви декількох серій, виготовляються агрегати й машини для механізації трудомістких процесів на залізничному транспорті.

Нинішній тепловозоремонтний – це високомеханізоване підприємство, що широко використовує обчислювальну техніку, електроніку. На заводі найбільший серед подібних підприємств парк сучасних верстатів із числовим програмним керуванням. Тут працює понад 600 спеціалістів з вищою і середньотехнічною освітою, готуються для заводу кваліфіковані робітники інших спеціальностей. Активно співробітничає підприємство з науковими установами. Разом із ученими Інституту електрозварювання імені Є.О. Патона опрацьовується технологія відновлення деталей, вузлів і агрегатів методом наплавлення, плазмового напилювання, лазерного термозміцнення.

Встановлено прямі виробничі зв'язки з родинними підприємствами країн Євросоюзу: локомотиворемонтним заводом у Познані (Польща) й локомотивовагоноремонтним заводом імені Басила Коларова в місті Русе (Болгарія). Завод здійснює капітальний ремонт тепловозів для інших країн.

Ізюмські головні майстерні Північно-Донецької залізниці (тепер Ізюмський тепловозоремонтний завод) вступили до складу діючих підприємств

1915 р. у розпал Першої світової війни. Вони призначалися для ремонту рухомого складу, виробництва запасних частин і виготовлення металоконструкцій для колійних споруд залізниці. Майстерні склалися з паровозного, котельного, механічного, ковальського й ливарного цехів, електросилової станції й головного матеріального складу залізниці.

Свою виробничу діяльність Головні майстерні почали з виконання замовлень військового відомства й устаткування залізничного рухомого складу для перевезення військ. Ветерани заводу згадують, що в 1915 р. відремонтовано всього три паровози серії О-в, які залізничники жартома називали «ягнятами». Це було 50 років тому – на початку історії функціонування Ізюмських головних майстерень.

Свого часу майстерні були сучасним підприємством. Однак давалася взнаки технічна відсталість. Наприклад, після обробки деталей на верстатах їх доводилося підганяти вручну на місці. Молоток, зубило й напилек у руках слюсарів були універсальними інструментами. Відсутність пристосувань заповнювалася вмінням і досвідом кваліфікованих робітників. У таких умовах не можна було очікувати відчутного прогресу виробництва. І дійсно, за весь 1917 р. у майстернях було відремонтовано лише 18 паровозів серії О і Щ.

У 1920 р. почалося відновлення майстерень. За час світової та громадянської воєн тут накопичилося багато несправних і аварійних паровозів різних серій (С, Е, Щ, О, Б), з ремонту яких і стало відроджуватися виробництво. Технологія й організація їх ремонту в той час була досить примітивною. У паровозному цеху працювали спеціалізовані бригади робітників, кожна з яких при розбиранні паровоза демонтувала свій вузол, ремонтувала його й потім збирала на локомотиві. Обсяг ремонту визначав сам бригадир, він же через комору замовляв потрібні деталі й матеріали. Оперативне планування виробництва навіть у самому елементарному понятті було відсутнє. Паровози простоювали в ремонті по три й більше місяців, чекаючи виготовлення запасних деталей.

Пам'ятними залишається 1929 р., коли Головні майстерні були реорганізовані в паровозоремонтні заводи, для керівництва якими в системі НКШС було створено Всесоюзне об'єднання ремонтних заводів (ВОРЗ). Цей захід можна вважати початком широкого впровадження в ремонтне виробництво на залізничному транспорті індустріальних методів. Була докорінно перебудована система керування й організації на заводах, створених на базі колишніх майстерень.

В основу планування виробництва також були покладені нові принципи. Депо декількох суміжних залізниць для ремонту приписаних до них паровозів прикріплювалися до певного паровозоремонтного заводу. При останньому підйомному ремонті паровоза на нього в депо складався попередній опис майбутнього заводського ремонту, у якому вказувалося, які деталі повинні бути замінені на нові, відповідно до того який ремонт був потрібний для основних вузлів.

Такий опис надходив на завод за два місяці до відправки локомотива на ремонт. Це давало можливість виробничому відділу завчасно розподілити майбутній обсяг робіт на весь місяць, виходячи з рівномірного завантаження цехів, строків підготовки необхідних запасних частин і матеріалів. З урахуванням усіх обставин складався ступінчастий графік подачі паровозів у ремонт. Після узгодження з адміністрацією депо такий графік ставав обов'язковим для обох сторін. Ступінчастий графік був документом, що визначав строки початку й закінчення ремонту паровоза. Розроблялися також подекадні календарні графіки по всіх вузлових операціях, що полегшувало контроль над ходом виконання робіт.

Таким чином, з маленьких майстерень, побудованих на початку 60-х рр. XIX ст., сформувався залізничний остов могутньої фабрики з численними цехами і багатотисячною армією працюючих робітників. У залізничних майстернях будувалися і ремонтувалися тисячі старих і нових вагонів та сотні паровозів.

Список використаних джерел

1. *Kirpa G.M. Залізниці України: Історичний нарис / Г.М. Кірта, О.М. Пшінько, І.В. Агієнко. – Дніпропетровськ: Арт-Прес, 2001. – 326 с.*
2. *Кривопішин О.М. Південно-Західні залізниці на теренах України в другій половині ХІХ століття : Досвід акціонування та структурних перетворень / О.М. Кривопішин. – Ніжин : Вид-во «Аспект-Поліграф», 2012. – 548 с.*
3. *Бородин А.П. Служба подвижного состава на Юго-Западных железных дорогах в период десятилетия 1880-1889 гг. / А.П. Бородин // Инженер. – 1893. – №1. – С. 9–19.*
4. *Очерк правительственных отношений к постройке и эксплуатации железных дорог // Журнал МПС. – СПб., 1878. – Т. 2. – Кн. 1. – С. 120–138.*
5. *Новые станки, механические приборы и оборудования мастерских и паровозных зданий Юго-Западных железных дорог // Инженер. – 1885. – №6. – С. 230–236.*

References

1. Kirpa, G.M., Pshin'ko, O.M. and Agijenko, I.V. (2001). *Zaliznyci Ukrai'ny: Istorychnyj narys* [Ukrainian Railways : a Historical sketch]. Dnipropetrovs'k : Art-Pres, 326. [in Ukrainian].
2. Kryvopishyn, O.M. (2012). *Pivdenno-Zahidni zaliznyci na terenah Ukrai'ny v drugij polovyni ХІХ stolittja : Dosvid akcionuvannja ta strukturnyh peretvoren'* [South-Western railway on the territory of Ukraine in the second half of the XIX century : the Experience of corporatisation and structural change]. Nizhyn : Aspekt-Poligraf, 548. [in Ukrainian].
3. Borodin, A.P. (1893). *Sluzhba podvizhnogo sostava na Jugo-Zapadnyh zheleznyh dorogah v period desjatiletija 1880-1889 gg.* [Service of rolling stock in the South-Western Railways during the decade 1880-1889.]. *Inzhener [Engineer]*. Kiev. 1, 9–19. [in Russian].
4. (1878). *Ocherk pravitel'stvennyh otnoshenij k postrojke i jekspluatacii zheleznyh dorog* [Essay on government relations to the construction and operation of Railways]. *Zhurnal MPS* [Journal Of The Ministry Of Railways]. Sankt-Peterburg., T. 2, Kn. 1, 120–138. [in Russian].
5. (1885). *Novye stanki, mehanicheskie pribory i oborudovanija masterskih i parovoznyh zdanij Jugo-Zapadnyh zheleznyh dorog* [New machines, mechanical devices and equipment in shops and locomotive buildings of the South-Western railway]. *Inzhener [Engineer]*. Kiev. 6, 230–236. [in Russian].

Рецензент:

Коцур А.П., д.і.н., професор

Надійшла до редакції 04.12.2016 р.