

Комунальний заклад  
«Кіровоградський обласний інститут післядипломної  
педагогічної освіти імені Василя Сухомлинського»

# **Пам'ятки науки і техніки Кіровоградщини**

Матеріали 2-х обласних пам'яткознавчих студій  
імені Євгенії Чабаненко  
(19-20 вересня 2013 року, м. Кіровоград)

Рекомендовано вченою радою комунального закладу «Кіровоградський  
обласний інститут післядипломної педагогічної освіти  
імені Василя Сухомлинського»

Кіровоград  
2014

ББК 26.891 (4 Укр./Кір.)

П 15

Пам'ятки науки і техніки Кіровоградщини: Матеріали 2-х обласних пам'яткознавчих студій імені Євгенії Чабаненко, м. Кіровоград, 19-20 вересня 2013 року / за ред.: Л. Гайди. – Кіровоград, 2014 – 112 с.

Збірник містить матеріали досліджень з історії пам'яток науки і техніки, які знаходяться на території Кіровоградської області. Серед авторів – науковці, представники музеїв технічного профілю, педагоги-дослідники, керівники гуртків, краєзнавці-аматори. Вперше в історії краю представлено досвід виявлення, збереження та популяризації пам'яток науки і техніки, які є складовою історико-культурної спадщини регіону.

Видання розраховане на широкий загал, може використовуватися у навчально-виховному процесі загальноосвітніх і вищих навчальних закладів.

Рецензенти:

Л.С.Голодюк, завідувач кафедри теорії і методики загальної середньої освіти комунального закладу «Кіровоградський обласний інститут післядипломної педагогічної освіти імені Василя Сухомлинського», кандидат педагогічних наук.

В.І.Колос, заступник начальника управління – начальник відділу департаменту культури, туризму та культурної спадщини Кіровоградської облдержадміністрації.

© КОШПО, 2014

Відповідальна за випуск – Корецька Л.В.

## Зміст

<b>Передмова</b> .....	5
<b>Розділ I. Діяльність технічних музеїв Кіровоградщини</b>	
<i>Бондарчук Ю.</i> Музей історії Кіровоградського національного технічного університету.....	7
<i>Вівсяний О.</i> Музей історії Кіровоградського машинобудівного коледжу Кіровоградського національного технічного університету.....	14
<i>Кіреєв Л.</i> Музей Кіровоградської льотної академії Національного авіаційного університету.....	20
Парково-музейний комплекс «Кіровоградщина авіаційна».....	21
<i>Дьомін О.</i> Музей історії заводу «Червона Зірка»: скарбниця нашої пам'яті.....	21
<i>Костилюва Л.</i> Пожежно-технічна виставка.....	23
<i>Кулик Т., Моліс О.</i> Музей історії локомотивного депо Знам'янка.....	25
Музей сільськогосподарської техніки під відкритим небом у смт Петрове.....	27
Музей ракетних військ стратегічного призначення (філія Центрального музею Збройних Сил України).....	28
<i>Білошапка В.</i> З історії вшанування пам'яті Левка Мацієвича в Олександрівці (до 10-річчя створення меморіальної кімнати-музею).....	30
<i>Любарський Р.</i> Десять кабельтових на північ від Кіровограда (музей військово-морського флоту в с. Велика Северинка Кіровоградського району).....	34
<i>Ушакова С.</i> Колекція творів арт-зварювання Євгена Василевського.....	35
<b>Розділ II. Вивчення та популяризація місцевих пам'яток техніки</b>	
<i>Шевченко С.</i> Відображення етапів історії Центральної України в пам'ятках військової та цивільної техніки.....	36
<i>Бузько В.</i> Реалізація наступності та принципу історизму фізичної освіти у патріотичному вихованні учнів основної школи.....	38
<i>Армашова Н.</i> Петро Шумилов: людина, яка прославила Бобринець.....	43
<i>Головко С.</i> Млинові споруди на території Ульяновського району.....	44
<i>Головко О.</i> Історія Грушківського цукрозаводу – період становлення.....	47
<i>Жванко В.</i> Коло колонок і коло криниць (м. Олександрія).....	51
<i>Колісник Ю.</i> Пожежна вежа як пам'ятка техніки міста Олександрії.....	58
<i>Маруценко В.</i> Історія Долинського району в пам'ятних знаках господарської і військової техніки.....	59
<i>Маршанін А.</i> Пам'ятки військової техніки м. Кіровограда.....	67
<i>Мокряк Н.</i> З історії Карлівської машино-тракторної станції.....	72
<i>Негара Є.</i> Пам'ятки науки і техніки Новомиргородщини.....	74
<i>Пістрюга С.</i> Час додає не лише років, а й слави.....	77
<i>Покляцький Б.</i> Економіка Голованівщини від зародження до сьогодення.....	84

<i>Порхун І.</i> Визначна пам'ятка міста Новоукраїнки – млин В. Варшавського.....	85
<i>Плохотнюк А.</i> Трактор «Універсал» у с. Лозувата Ульяновського району.....	92
<i>Постолук П.</i> Пам'ятки техніки Маловисківщини.....	92
<i>Постриган В.</i> Пам'ятки історії виробництва, промислів та техніки XVIII- початку XX ст. на території Онуфріївського району .....	95
<i>Саражіна Т.</i> Дорога до зірок. В космосі наш земляк – Леонід Попов.....	96
<i>Смірнова Г.</i> Пам'ятки військової та цивільної техніки на Світловодщині.....	100
<i>Філіпова С.</i> Пам'ятки військової та залізничної техніки на території міста Знам'янки.....	102
<i>Фудар Н.</i> Сторінки з історії пам'яток техніки Вільшанщини.....	105
<i>Царенко Н.</i> Млин К. Смирнова – визначна пам'ятка архітектури.....	106
<i>Шепель Ф.</i> Штрих до історії кіровоградського трамваю.....	109
<i>Яковенко К.</i> Пам'ятки науки і техніки Добровеличківського району.....	110

## Передмова

В Україні прийнято Державну цільову соціальну програму підвищення якості шкільної природничо-математичної освіти на період до 2015 року, де вказано, що у процесі становлення і розвитку високотехнологічного інформаційного суспільства в нашій державі виникає необхідність у пріоритетності шкільної природничо-математичної освіти, орієнтованої на формування відповідних компетенцій. На сьогодні, коли педагоги відзначають низький рівень мотивації учнів до вибору технічних професій, виняткового значення набуває кадрове забезпечення технічних галузей виробництва з урахуванням реальних потреб ринку праці та вимог до якості виробничого потенціалу.

Одним із дієвих засобів зацікавлення дітей еволюцією знань з природничо-математичних дисциплін є ознайомлення з історією техніки та винаходів, вивчення історико-технічних та господарських особливостей краю. Пам'ятки техніки можуть бути застосовані як своєрідні й оригінальні засоби навчання, що відображають еволюцію технічних ідей. Важливим є процес використання цих відомостей на уроках предметів природничо-математичного циклу в поєднанні з формами позаурочної роботи.

Проблемами інтеграції потенціалу технічного пам'яткознавства в освітній простір займаються Центр пам'яткознавства Національної академії наук України, науково-дослідний інститут пам'яткоохоронних досліджень, профільні технічні музеї, громадські пам'яткоохоронні організації, працівники департаментів культури та охорони культурної спадщини облдержадміністрацій, краєзнавці-аматори. Важлива роль у формуванні професійного вибору молоді належить музеям при навчальних закладах технічного профілю.

З 2008 року на базі комунального закладу «Кіровоградський обласний інститут післядипломної педагогічної освіти імені Василя Сухомлинського» діє музейна кімната історії освіти Кіровоградщини, серед основних завдань якої: дослідження та популяризація історії технічної освіти, вивчення життя і діяльності відомих науковців, винахідників, організаторів цікавих технічних проектів тощо. Тут проводяться наукові конференції, студії, лекції, екскурсії, презентації видань та дослідницьких проектів, практичні заняття на базі фондів колекцій, зустрічі з творчими людьми, консультації тощо.

19-20 вересня 2013 року відбулись 2-і обласні пам'яткознавчі студії імені Євгенії Чабаненко з проблеми «Пам'ятки науки і техніки Кіровоградщини: дослідження та використання в освітньому просторі». Серед головних завдань – дослідження та популяризація пам'яток науки і техніки Кіровоградщини, використання їхнього потенціалу в освітньому середовищі; залучення педагогів, студентської та учнівської молоді, науковців, працівників музеїв і архівів, широких кіл громадськості до проблем дослідження й збереження історико-технічної спадщини рідного краю, зміцнення міжгалузевих зв'язків.

Спеціальний гість студій – Наталія Володимирівна Писаревська, директор Державного політехнічного музею, висвітлила питання «Державний політехнічний музей як центр дослідження та популяризації пам'яток техніки України».

Тематика студій виявилась цікавою, різноманітною і багатоплановою – це діяльність на Кіровоградщині технічних музеїв та комплексів; дослідження пам'ятних місць, пов'язаних із життям і творчістю видатних земляків; пам'ятки землеробства, виробництва і транспорту. Окрема група пам'яток пов'язана з історією та увічненням пам'яті про Велику Вітчизняну війну. Значна увага була приділена проблемам методики використання пам'яток науки і техніки в системі діяльності

навчальних закладів та сучасним технічним пам'яткоохоронним проектам на Кіровоградщині.

Плідна робота студій сприяла формуванню нового якісного інтелектуального продукту, адже цю проблему дослідники обговорювали вперше. Тепер, користуючись напрацьованим інформаційним ресурсом, як педагоги, так і учні зможуть отримати більш повне уявлення про широкий спектр матеріальних виявів життя мешканців краю на різних історичних етапах. Адже місцеві технічні об'єкти відображають процес становлення сучасного господарського потенціалу області.

Спілкування науковців та вчителів дозволило також виробити пропозиції щодо перегляду стратегії роботи з популяризації історико-технічної спадщини, адже цей напрям маловідомий мешканцям краю. Учасники зібрання мали можливість висловити свої ідеї щодо розвитку пам'яткознавчої справи у навчальних закладах як основи та підґрунтя формування якостей громадянина-патріота рідного краю.

Серед найбільш дієвих форм використання потенціалу технічного пам'яткознавства – курси за вибором, які є обов'язковою складовою переліку навчальних предметів як у старшій школі, так і в допрофільній підготовці.

Найбільш поширеною в області формою організації допрофільної підготовки учнів є гурткова робота. Заняття у гуртках технічного профілю відкривають широкі можливості для творчого розвитку дітей.

Вивчення історії технічної освіти Кіровоградщини, пам'яток науки і техніки, життя і діяльності відомих діячів-винахідників може бути складовою профорієнтаційної роботи з дітьми, сприятиме активному, конструктивному входженню молодих людей в сучасні суспільно-економічні процеси краю, формуванню їхнього інтересу до технічних галузей, розвитку досліджень у наукових товариствах учнів, здатності до прикладних видів діяльності, зацікавленості використовувати набуті знання в реальних умовах повсякдення.

У наш час, коли сотні тренінгів переконують у тому, що найефективніший шлях вибудовування успішного життя – це позитивне мислення, все українське асоціюється із занепадом, а молоді хочеться перемог, а не поразок. Тому вкрай важливо руйнувати стереотип щодо нашої провінційності. Визначення регіональної оригінальної системи технічних пам'яток сприятиме формуванню позитивного іміджу нашого краю.

Покладаємо надію, що видання матеріалів студій сприятиме розробці туристичних маршрутів, тематичних сайтів, презентаційних буклетів; підготовці спеціальної літератури, створенню віртуальних музеїв і брендів районів та міст; розвитку музеїв технічного профілю, увічненню місць, пов'язаних із життям та діяльністю видатних земляків через встановлення меморіальних дошок і пам'ятних знаків.

Книга включає два розділи: перший презентує потенціал музеїв вищих технічних закладів та провідних підприємств Кіровоградщини, а другий – нариси та історичні розвідки про історію та сучасний стан пам'яток науки і техніки у містах та районах області. Ця перша на Кіровоградщині збірка статей та коротких історичних розвідок з історико-технічної тематики може використовуватися як навчальний посібник.

Дякуємо авторам за надані матеріали, за працю й небайдуже ставлення до нашої минувшини та формування духовної аури краю. Сподіваємось, що книга започаткує серію видань з історії технічної творчості на Кіровоградщині, стане основою для більш ґрунтовних досліджень, кроком на шляху збереження і трансляції культурних цінностей та реалізації креативних соціокультурних проектів краю.

*Л. Гайда*



## РОЗДІЛ І ДІЯЛЬНІСТЬ ТЕХНІЧНИХ МУЗЕЇВ КІРОВОГРАДЩИНИ

**Юрій Бондарчук,**  
завідувач музею історії КНТУ

### **Проблеми та здобутки музею історії Кіровоградського національного технічного університету**

Загально визнаною умовою економічного, соціального, духовного розвитку будь-якої країни є дбайливе ставлення до її історико-культурної спадщини. Необхідна умова цього – розширення доступу до накопичених упродовж сторіч величезних духовних багатств, втілених у пам'ятках культури, збирати та зберігати які покликані музейні установи. Сучасне трактування культурологічного значення музею як навчально-виховного і рекреаційного закладу ставить нові завдання перед музейними працівниками щодо того, якою має бути музейна мережа навчальних закладів, щоб якісно і всебічно задовольняти потреби не лише співробітників і студентів, а й місцевих жителів, гостей і туристів.

У сучасних умовах актуальним видається залучення будь-яких форм активізації уваги широких кіл громадськості до навчального закладу. Зокрема, важливе місце у цьому процесі зайняв «Музей історії КНТУ».

Серед іншого, в музеї проводиться робота щодо модернізації наявної експозиції музею, оновлення експозиційного фонду, зміни подачі виставкового матеріалу з ухилом на інформаційність, видовищність і доступність сприйняття. Музей розпочав практику організації та проведення тематичних виставок, присвячених актуальним історичним датам і подіям у житті країни. Організуються тематичні наукові конференції. На базі музею щороку влаштовується виставка студентських творчих робіт.

В експозиції представлені найкращі та найкреативніші творчі роботи студентів нашого університету. Виставка привертає увагу широкого кола студентської молоді, викладачів, громадськості міста, створює добрий настрій та дістала схвальну оцінку глядачів, продемонструвавши високий художній рівень, багатогранність і розмаїття творчої палітри студентських робіт. Викладачі наголошували, що студенти, чії роботи представлені на виставці, – майбутня гордість не тільки нашого міста, а й усієї України. «Можливо, їхні твори недосконалі, однак вони перспективні. Це – революція душі, становлення нової людини. Попри все, Україна має жити через творчість, розум та почуття, а нове покоління має зробити більше, ніж ми», – наголосив ініціатор і натхненник виставки, проректор з навчально-виховної роботи Федір Іванович Василенко, чие життя зовсім недавно обірвалося і відійшло у вічність.

Кіровоградський національний технічний університет пройшов шлях, відстань якого складає майже століття, – це здобутки та звершення, збереження кращих традицій і досвіду у сфері наукової та педагогічної діяльності. Наш навчальний заклад бере свої витоки від Зінов'євського вечірнього робітничого інституту сільськогосподарського машинобудування, який було створено в 1929 році і має славу історію зростання та перетворення в національний університет України.

Музей університету зберігає та зосереджує історичну пам'ять про науково-педагогічний досвід, унікальний викладацький склад та кращих студентів, якими

пишається місто, регіон, країна. Завдяки наполегливій та подвижницькій праці колишнього керівника музею – Іллі Архиповича Федотова – вдалося зібрати чимало цікавих та цінних експонатів, ілюстративного матеріалу, уречевлених свідчень про славу історію нашого університету.

Разом з тим сьогодні музей потребує спільної турботи всіх, хто причетний до навчально-виховного процесу, аби не загубилися в часі значимі події багатогранного університетського життя. Співробітники та студенти вносять цікаві пропозиції щодо оновлення експозицій музею, приносять цінні документи та речі, що візуалізують та урізноманітнюють його фонди. Бажання долучитися до оновлення музейної експозиції свідчить про те, що громадська ініціатива, прагнення бути причетним до увічнення тих чи інших моментів, значимих, з точки зору тих, хто діяльно відгукнувся, можуть багато важити в умовах сучасного на загальнореабілізованого світу.

### **Літопис Кіровоградського національного технічного університету в експозиції музею «Історія КНТУ»**

Музей «Історії КНТУ» відтворює історичний шлях створення і становлення нашого навчального закладу, пошановує викладачів і науковців, працею яких забезпечувалися успіхи у навчальній, виховній та науковій сферах. Тих, хто творив добру славу колишнього Кіровоградського інституту сільськогосподарського машинобудування – нинішнього Кіровоградського національного технічного університету.

Нагадаємо, наш навчальний заклад безпосередньо бере свої витoki від Зінов'євського робітничого інституту сільськогосподарського машинобудування, який було засновано в 1929 році. У свою чергу, Зінов'євський інститут сільськогосподарського машинобудування було створено на навчальній базі колишнього Єлисаветградського земського реального училища, яке започаткувало становлення політехнічної освіти в центрально-українському регіоні.

Стрімке зростання капіталістичних виробничих відносин, характерне для другої половини XIX ст., вивело Україну з-поміж інших регіонів Російської імперії за рівнем розвитку промисловості, сільського господарства й торгівлі на одне з перших місць. Єлисаветград перетворюється в модерний культурно-освітній та промисловий центр степового краю. Відчувалася гостра потреба у вітчизняних інженерно-технічних кадрах. Нечисленні іноземні фахівці, які, проте, склали третину спеціалістів у країні і не мали зацікавленості у розвитку чужої економіки, уже не задовольняли потреб регіону.

У 1870 році Єлисаветградське повітове земство затвердило Статут чоловічого 7-ми класного училища за програмою реальної гімназії. 20 жовтня 1882 року за клопотанням земства зі столиці імперії надійшло «мнение Государственного Совета о применении к Єлисаветградскому училищу общего устава реальных училищ», тобто про надання ЄЗРУ прав урядових реальних училищ і перепідпорядкування відомству Міністерства народної освіти.

Таким чином, можна стверджувати, що історія політехнічної освіти регіону, осердям якої сьогодні є Кіровоградський національний технічний університет, веде свої першовитoki від Єлисаветградського земського реального училища, заняття в якому розпочалися у 1870 році в приватному будинку по вулиці Дворцовій. У 1873 році спеціально для цього навчального закладу було збудовано приміщення (нині пам'ятка архітектури XIX століття). Значних змін за 136-річну історію будинку не зазнав. Зараз у цьому приміщенні розташований машинобудівний коледж КНТУ. Тут продовжують освітні традиції своїх попередників та дбайливо зберігають історію.

Отже, історія нашого університету розпочалася у квітні 1929 року, коли рішенням колегії окрвиконкому на базі вечірнього робітничого технікуму сільськогосподарського машинобудування був створений Зінов'євський вечірній робітничий інститут сільськогосподарського машинобудування (ЗВРІСМ) із чотирирічним терміном навчання. Інститут, що цілком логічно, розташувався у приміщенні колишнього земського реального училища.

Директором інституту було призначено Сергія Гнатовича Воробйова, його заступником з навчальної частини Василя Івановича Янова, з січня 1932 року посаду заступника директора обіймав Федір Васильович Ніколаєв.

Студенти перших-третьох курсів навчалися за вечірньою формою навчання, а на четвертому – за денною. Вони звільнялися на останній рік навчання від роботи на виробництві й забезпечувалися стипендією за рахунок інституту. Розмір стипендії коливався від 116 крб. (1-й розряд) до 130 крб. (3-й розряд). Партгоспосередники отримували 150 крб. Як свідчать архівні матеріали, для інституту була актуальною боротьба із систематичними пропусками багатьох студентів, щоправда такі «прогули» пояснювалися затримкою студентів вечірнього відділення на підприємствах за основним місцем роботи.

З моменту створення інститут перебував у системі Вищої Ради Народного господарства (ВРНГ) СРСР і безпосередньо – у віданні Всесоюзного об'єднання сільськогосподарського машинобудування (Союзсільмаш). Загальне керівництво з програмно-методичної роботи здійснював Народний Комісаріат освіти УРСР.

З початку 1929-1930 навчального року все фінансове обслуговування інституту проводилося за рахунок Союзсільмашу.

Завдання інституту полягало в підготовці інженерів-виробничників для сільгоспмашинобудування з технологічним ухилом на спеціалізацію: ливарна, ковальсько-штампувальна, механоскладальна, деревообробна справи.

Процес навчання в інституті здійснювався за принципом децентралізації, а теоретичне навчання було розбито на цикли:

1. Соціально-економічний: політекономія, економічна політика, конкретна економіка, діалектичний матеріалізм, марксизм-ленінізм, історія техніки.

2. Спеціальний цикл: сільськогосподарські машини, технічне нормування, спеціальна технологія, спеціальне проектування, організація цеху.

3. Фізико-математичний: вища математика, фізика, хімія та теоретична механіка.

4. Загальнотеоретичний цикл: нарисна геометрія та креслення, прикладна механіка, опір матеріалів, деталі машин та проектування, теплотехніка, електротехніка, гідравліка, транспортні механізми та металографія.

5. Військовий цикл з піхотним ухилом, а пізніше – з артилерійським або військово-промисловим.

6. Цикл мов: німецька, англійська та українська.

Робота кожного циклу проводилася під керівництвом завідувача. Для кожного циклу були створені циклові комісії.

Керівництво виробничою практикою покладалося на інспектора-організатора безперервної виробничої практики, який у своїй діяльності опирався на Бюро керівників окремих спеціальностей, а саме: з ливарної, ковальсько-штампувальної справи, з механічної зборки та деревообробної справи. Матеріали програмового та звітнього характеру з виробничої практики здавалися безпосередньо навчальній частині.

За розпорядженням Союзсільмашу та ВРНГ СРСР колектив інституту отримав доручення організувати заочне навчання робітників, закріплених за ним заводів –

«Червона Зірка» та «Червоний Жовтень» (м. Зінов'євськ), «Гомсільмаш» (м. Гомель), «Червоний металіст» (м. Вітебськ) – загальною кількістю: інженерів – 32, техніків – 65, майстрів – 65.

На 1 грудня 1930 року в інституті навчалось 212 студентів, серед яких був зокрема і парттисячник Олександр Григорович Бутенко. На робітфаці навчалось 246 осіб.

В інституті працювало 37 викладачів, у тому числі 18 доцентів, 3 особи на професорських посадах (С.Г. Воробйов, П.Я. Ільшевич, Д.А. Толчинський), 9 викладачів і 7 асистентів. Навчально-технічний персонал в інституті представляли 48 осіб – 25 інженерів, 21 технік, 2 працівники обліку та звітності.

До складу навчально-виробничої частини входили: методичне бюро, керівником якого був доцент Володимир Михайлович Говоров, а також інженерна група – рада наукових робітників (РНР), яку очолював доцент Ілля Клеонікович Коробко. Ця група у складі Федора Васильовича Ніколаєва, Володимира Михайловича Говорова, Федора Леонтійовича Гомми розробила систему методичного забезпечення профілів ВНЗ (з відривом від виробництва):

1. Навчальні плани для Зінов'євського інституту (з відривом від виробництва);
2. Проекти розгорнутих навчальних планів з дисциплін і за роками навчання відповідно;
3. Календарні плани роботи інституту на I квартал 1933 року.

В інституті працювала аспірантура. У 1932 році в ній навчалися Іван Романович Дудник та Федір Васильович Ніколаєв. На 1933 рік планувалося зарахувати на навчання 3 аспірантів, а у 1934 році – 5.

В інституті діяли три кафедри: 1) фізико-математичних наук, завідувач – доцент Павло Якимович Ільшевич (закінчив Московський державний університет); 2) загально-технічних дисциплін, завідувач – доцент Ілля Клеонікович Коробко (закінчив Київський технологічний інститут); 3) спеціальних дисциплін, завідувач – доцент Давид Абрамович Толчинський (закінчив Політехнічний інститут у Швейцарії).

Матеріально-технічне обладнання інституту на 1 липня 1930 року складало 34474 крб.

У травні 1932 року відбулася перестановка кадрів: директором призначається випускник інституту Федір Васильович Ніколаєв, а його заступником – Федір Леонтійович Гомма.

На перший курс зараховували без іспитів тих, хто закінчив робітфак при інституті, а інших – за підсумками вступних іспитів. Навчальний рік поділявся на три семестри (триместри). Сесії відбувалися в лютому, червні та листопаді.

30 грудня 1930 року відбувся перший випуск студентів IV групи "С", які з урахуванням попереднього навчання в технікумі закінчили повний курс підготовки в інституті. Їм було присвоєно кваліфікацію інженерів-механіків сільськогосподарського машинобудування за фахом: ливарна справа – 5 випускників, механічна – 7, ковальська – 4, деревообробна – 5.

У різні роки ЗВРІСМ закінчили більше 350 спеціалістів. Серед них: В. І. Даниленко – тривалий час працював на господарській роботі, був директором машинобудівного технікуму, першим директором вечірнього відділення ХПІ; талановитий господарник А. П. Крючков працював директором «Червоної Зірки»; М. Д. Караманов працював директором заводу тракторних гідроагрегатів; Д. М. Матвеєв працював на господарській роботі, потім – заступником голови міськвиконкому, директором будівельного технікуму; Н. Поляков працював управправами ВРНГ СРСР, Б. Навроцький – доктор технічних наук, видатний

учений Київської політехніки, В.І. Климівський працював директором Кіровоградського заводу «Радіовиробів»; А.Ф. Подмазов – кандидат технічних наук, лауреат Державної премії, працівник ВІСХОМу; І.М. Іськов працював начальником виробничого відділу Міністерства тракторного і сільськогосподарського машинобудування СРСР; З. Резніченко – головний конструктор Ростовського заводу «Красный Аксай». Також серед випускників такі відомі особистості, як М.П. Брайченко, П.М. Попельницький, Д.Т. Сунько та інші.

Інститут працював недовго. 26 лютого 1933 року Наркомат важкої промисловості видав наказ №193 про ліквідацію Зінов'євського інституту сільськогосподарського машинобудування. Відповідно до цього наказу академічні групи I та II курсів були передані Зінов'євському технікуму сільськогосподарського машинобудування. Вже в лютому студенти розпочали навчання за навчальними планами технікуму, а третьо- та четвертокурсникам надавалася можливість закінчити навчання за спеціальними планами й одержати дипломи інженерів. Всього технікуму було передано 166 студентів. Не тільки приміщення та навчально-виробнича база інституту були підпорядковані технікуму, а й основне надбання Єлисаветградської політехнічної школи – науково-педагогічний колектив посилив викладацький склад технікуму сільськогосподарського машинобудування і уже в нових умовах продовжив славні традиції реального училища та інституту сільськогосподарського машинобудування.

В регіоні, де працювало багато підприємств сільськогосподарського машинобудування та спостерігався дефіцит керівних кадрів, необхідність відкриття вищого навчального закладу з роками ставала нагальною необхідністю. Як відомо, середина 50-х років у агропромисловому комплексі країни в цілому, а в нашому регіоні зокрема, позначилася інтенсивним розширенням та реконструкцією існуючих промислових підприємств, будівництвом нових заводів, фабрик, оснащенням сільськогосподарського виробництва модернізованою технікою.

Усі ці фактори обумовили гостру потребу підготовки інженерних кадрів з вищою освітою. У народному господарстві на інженерних посадах працювало чимало досвідчених фахівців з середньою спеціальною освітою, яким треба було надати можливість без відриву від виробництва вдосконалити фаховий рівень.

Така поважна причина обумовила видання Міністерством вищої освіти СРСР двох вагомих в історії розвитку політехнічної освіти у нашому місті наказів: про створення вечірнього відділення Харківського політехнічного інституту в Кіровограді (наказ за № 387 від 08.05.1956 року) та про організацію ректором Харківського політехнічного інституту, професором М.Ф. Семком вечірнього відділення ХПІ у місті Кіровограді на навчально-матеріальній базі технікуму сільськогосподарського машинобудування (наказ за № 425 від 13 червня 1956 року). Цим же документом визначалася дата розгортання відповідної роботи: 20 червня того ж таки 1956 року та план набору студентів (100 осіб) з таких спеціальностей: технологія машинобудування, металорізальні верстати та інструменти (50 осіб); машини та технологія ливарного виробництва (25 осіб); машини та технологія обробки металів тиском (25 осіб).

Директором Кіровоградського вечірнього відділення ХПІ за сумісництвом був призначений Василь Іванович Даниленко, який на той час очолював Кіровоградський машинобудівний технікум і мав великий досвід адміністративної та навчальної роботи.

З розвитком матеріальної бази та створенням кваліфікованого науково-педагогічного колективу в 1962 році відбулася реорганізація Кіровоградського вечірнього відділення у філіал Харківського політехнічного інституту з організацією

підготовки спеціалістів за денною та вечірньою формами навчання. В цей же період добудовується нове приміщення інституту на вул. Орджонікідзе, 6.

Обласні та міські партійні та радянські органи, промислові підприємства всіляко сприяли становленню навчального закладу. В результаті проведеної організаційної роботи 9 червня 1967 року за наказом Міністерства вищої і середньої спеціальної освіти України було створено Кіровоградський інститут сільськогосподарського машинобудування,

До складу інституту входило 4 факультети: сільськогосподарського машинобудування, механіко-машинобудівний, вечірній та загальнотехнічний.

У ту пору активно розвивається матеріальна база: створюються лабораторії збиральних машин, тракторів та автомобілів, підйомно-транспортних машин, металографії, дефектоскопії металів, промелектроніки, електроустаткування виробничних цехів, технології машинобудування, ливарного виробництва, обробки металів тиском, опору металів тощо. Розпочато і завершено будівництво нового навчально-лабораторного комплексу.

Останніми роками в умовах становлення Української держави колектив нашого університету ефективно працював над питаннями розгортання нових напрямків підготовки фахівців, впровадження нових навчальних технологій, комп'ютеризації навчального процесу, підготовки власних науково-педагогічних кадрів. Все це сприяло тому, що інститут досяг найвищого IV рівня акредитації освітньої діяльності.

У січні 1996 року ректором інституту обрано доктора технічних наук, професора, заслуженого діяча науки і техніки України Михайла Івановича Черновола. Михайло Іванович – випускник кафедри ремонту машин нашого навчального закладу. Після закінчення КІСМу в 1972 році за спеціальністю «Експлуатація та ремонт машин» та отримання кваліфікації «інженер-механік» він залишився працювати асистентом на цій же кафедрі. У 1977 році захистив кандидатську дисертацію «Експлуатація, відновлення та ремонт сільськогосподарських машин» у Саратовському інституті механізації сільського господарства. У 1980 році йому присвоєно вчене звання доцента.

В 1992 році М.І.Черновол захистив докторську дисертацію на тему «Технологічні основи відновлення деталей сільськогосподарської техніки композиційними покриттями» у Московському інституті інженерів сільськогосподарського виробництва імені В.П. Горячкіна, а в 1994 році Михайло Іванович отримав атестат професора. З 1995 року М.І. Черновол працював проректором з наукової роботи. З 1996-го обіймає посаду ректора університету. М.І. Черновол – голова спеціалізованої ради із захисту кандидатських дисертацій; голова ради ректорів вищих закладів освіти Кіровоградської області. У 2003-2004 рр. очолював Кіровоградську обласну державну адміністрацію. М. І. Черновол – автор понад 300 наукових праць у галузі надійності машин, відновлення деталей; 15 підручників та навчальних посібників, 4 монографій, 44 винаходів тощо. Підготував 7 кандидатів наук. Нагороджений орденом «За заслуги» (2004), Почесною грамотою Кабінету Міністрів України (2000), нагрудним знаком «Відмінник освіти України» (2000). У 2007 році Михайло Іванович обраний членом-кореспондентом Української академії аграрних наук. Восени 2013 року на зборах трудового колективу в черговий раз отримав довіру очолювати навчальний заклад.

Протягом 1996-2000 років була проведена структурна перебудова інституту і здійснено перехід на класичну систему: факультет – кафедра. Створено 10 нових кафедр. До ВНЗ приєднався колишній Кіровоградський машинобудівний технікум, який став його структурним підрозділом. Створено 5 навчальних комплексів.

Організована юридична служба. Створена власна система громадського харчування співробітників і студентів.

Таким чином, у другій половині ХХ ст. відбувся складний процес створення, становлення й розвитку вищого навчального закладу з підготовки інженерних кадрів для потреб реального сектора економіки. Основними етапами цього процесу стали: Зінов'євський технікум сільськогосподарського машинобудування, Кіровоградське вечірнє відділення Харківського політехнічного інституту, Кіровоградська філія Харківського політехнічного інституту, Кіровоградський інститут сільськогосподарського машинобудування та Кіровоградський державний технічний університет. Протягом цього періоду якісно змінилася система підготовки інженерних кадрів, набувши нового, необхідного суспільству рівня. Створюються потужні наукові школи, а впровадження розробок кіровоградських учених дало державі мільйонні ефекти.

Результатом плідної роботи колективу Кіровоградського інституту сільськогосподарського машинобудування стала Постанова Кабінету Міністрів України за № 1972 від 14.12.1998 року про реорганізацію нашого навчального закладу у Кіровоградський державний технічний університет.

Ураховуючи загальнодержавне і міжнародне визнання результатів Кіровоградського державного технічного університету, його вагомий внесок у розвиток національної освіти і науки, Президент України Л.Д. Кучма своїм Указом від 5 березня 2004 року надав університету статус національного.

Не можна не назвати тих керівників, які крок за кроком вели колектив навчального закладу до високого рівня університету. Це В.І. Даниленко, О.І. Баулін, В.М. Пестунов, В.О. Степанов, Г.Р. Носов, В.Р. Кучеренко, В.О. Кондратець, М.І. Черновол.

Сьогодні наш університет – потужний навчально-виховний і науковий центр України. Він успішно виконує своє головне завдання – відповідати вимогам часу, задовольняти потреби економіки регіону у висококваліфікованих кадрах. За роки свого існування підготовлено для народного господарства близько 35 тисяч фахівців. З них понад 5 тисяч спеціалістів для 65 країн світу. Серед випускників – відомі керівники та організатори виробництва, державні діячі, розробники нової техніки, винахідники, визнані вчені. Сьогодні більша частина викладачів Кіровоградського національного технічного університету – випускники Кіровоградського інституту сільськогосподарського машинобудування. Всі вони – палкі патріоти свого навчального закладу.

**Олександр Вівсяний,**  
заступник директора Кіровоградського машинобудівного коледжу  
Кіровоградського національного технічного університету

**Музей історії Кіровоградського машинобудівного  
коледжу Кіровоградського національного технічного університету**

Кіровоградський машинобудівний коледж Кіровоградського національного технічного університету веде свою історію від Єлисаветградського земського реального училища, у приміщенні якого він зараз знаходиться, і свято береже та примножує його традиції. Одним із засобів збереження пам'яті та виховання патріотизму є музей історії навчального закладу, в експозиціях якого і розкривається його славетна історія.

Першу сторінку в історію Єлисаветградського реального училища вписав міський голова О. Пашутін у 1897 році: «Мы сделали беглый очерк жизни Елисаветградского земского реального училища от времени его основания, не пропуская тех сторон его деятельности, которые имели и имеют по настоящее время просветительное значение для местного населения. Более подробное изложение истории училища еще ожидает своего автора, когда явятся и необходимые для этого источники. Лицам же, которые желают более ознакомиться с Елисаветградским земским училищем, рекомендуем в настоящее время главным образом «Сборники постановлений собраний Елисаветградского уездного земства», а также книгу Е.И.Борисова «Систематический свод постановлений Елисаветградского уездного земского собрания» за 1865-95 годы».

Реформи, що проводились у Російській імперії у другій половині ХІХ ст., сприяли широкому розвитку місцевого самоврядування та освіти. Так звана «класична» освіта з обов'язковим вивченням давньогрецької, латинської, французької та інших мов і літератур уже не задовольняла зростаючих потреб суспільства у кваліфікованих інженерах, економістах та інших спеціалістах. Питання про заснування навчального закладу, що давав би «реальну» освіту, порушувалось Єлисаветградським земством ще в 1860-х роках. Такий заклад мав готувати своїх вихованців до працевлаштування на фабриках і заводах – тобто давати «реальний» результат. Подібні реальні училища вже існували в інших містах – Одесі, Миколаєві, Кременчуці. До навчальних програм нових закладів освіти вводились, поруч із загальноприйнятими гуманітарними, й нові предмети: природнича історія, хімія, механіка, нарисна геометрія, креслення й малювання. Існуючі на той час навчальні заклади нижчого розряду – повітове училище, духовне училище та військова прогімназія – не могли забезпечити навчання на тому рівні, що диктувався розвитком виробничих сил та відносин.

Повітове земство розглядало відкриття середнього навчального закладу в Єлисаветграді як забезпечення потреби в підготовці освічених спеціалістів сільського господарства та машинобудування, а також сподівалось одержати достатньо підготовлених вчителів для народних шкіл, де переважно навчались селянські діти.

Земством було підготовлено Статут училища, який схвалив попечитель Одеського навчального округу. У документі зазначалось, що земство разом з Єлисаветградською міською громадськістю відкриває чоловіче семикласне училище за програмою реальної гімназії.

Єлисаветградське реальне училище було відкрито в 1870 році у приватному кам'яному двоповерховому будинку, розташованому на розі Дворцової вулиці навпроти театру. В 1873 році з приватного будинку училище було переведено до спеціально збудованої споруди. Повітове дворянство подарувало закладу просторе

місце з садом та збудувало двоповерховий будинок, затративши близько 100 тис. рублів. На утримання училища повітове та губернське земства щорічно виділяли близько 35 тис. рублів. Як зазначав О. Пашутін, «училище в 1870 г. начало свою жизнь под именем «земского высшего реального училища» с ежегодным ассигнованием на содержание его определенной суммы, к которой прибавлялась субсидия от города и сбор за право учения. К этим средствам впоследствии прибавились другие источники прихода, как-то: ассигновка херсонского губернского земства, проценты с запасного капитала училища и др.».

Приміщення для училища включали двоповерховий кам'яний будинок з житловим поверхом, бібліотекою, кабінетами природничих наук, фізичною та хімічною лабораторіями, квартиру для директора училища, дерев'яні служби та приміщення для земських стипендіатів. Всього – 36 житлових та 21 службова кімната. Сад, що оточував приміщення училища, складався з різних порід дерев та кущів, біля яких прилаштувалися таблички з написами латинською та російською мовами їхніх назв.

У початковій назві училища було слово «вище», але таким, як зазначав О. Пашутін, «могло быть понимаемо разве в отношении к низшим земским школам, в официальном же порядке оно, как частное, именовалось просто училищем 1-го разряда, без добавления слова «реальное»; и по общему положению не пользовалось правами правительственных училищ ни для учащихся, ни для учащихся. Находясь в ведении земства, оно подчинялось попечителю Одесского учебного округа и ближайшим образом дирекции училищ Херсонской губернии (до преобразования реального училища, первым его директором состоял г. Стули, затем г. Коленко (бывший директор Херсонской гимназии), умерший на службе земству в Елисаветграде и наконец г. Завадский)».

Училище було розраховане на 7-річний строк навчання, при ньому був відкритий підготовчий клас. На початковому етапі набір проводився в перші класи, не обмежуючи вік (10-13 років). У перший рік було набрано більше 150 осіб різного віку та соціального стану, що свідчить про значний інтерес до освіти. Навчання було платне: у підготовчому класі плата складала 25 рублів на рік, у 1 та 2 класах – від 15 до 22 рублів, у 3-4 класах – від 25 до 38, а в 5-7 класах – до 60 рублів. Від оплати за навчання могли звільнитись здібні діти та із малозабезпечених сімей.

Земство зі свого боку приділяло багато уваги становленню училища як особливо улюбленого «дітища». Керівництво всіма справами було надане спеціальному правлінню, «избираемому в составе четырех лиц с председателем во главе из земских гласных на три года, к которым присоединялся представитель от г. Елисаветграда и, кроме того, директор училища со своим помощником. Членам правления училища первых лет его жизни, а равным образом земским гласным принадлежат главные труды по общей организации училища. Имена гласных Н. А. Бракера, Н. А. Бошняка, А. А. Дикова, П. А. Зеленого (из коих некоторые были и председателями правления) и др. история училища, в особенности в первый период его жизни, должна считать как имена важнейших ее деятелей».

Повітове земство передбачало, що реальне училище буде виконувати не лише освітні функції, а також здійснюватиме просвітницьку роботу серед місцевого населення. Викладачі училища використовували всі доступні їм засоби впливу на населення, вони стали вихователями молоді порослі культурної інтелігенції міста. У 1876 році викладацький склад навчального закладу поповнився талановитим педагогом, викладачем історії В.М. Ястребовим, який 1883 року заснував при училищі перший на Єлисаветградщині музей, де було зібрано унікальні археологічні та етнографічні пам'ятки. До збирання музейних експонатів було залучено учнів училища та місцевих жителів.

Музей розташовувався у просторому приміщенні бібліотеки та складався з наочних посібників для викладання історії і географії, також до нього увійшла невелика колекція старожитностей із 240 предметів, а також 270 монет і медалей, 57 документів. У 1884 році, з дозволу правління училища, В.М.Ястребов експонує колекцію на IV-му Археологічному з'їзді, що проходив у Одесі. Особливо було відзначено документи, скріплені власноручними підписами імператриць Єлизавети Петрівни і Катерини II, імператора Олександра I, засновника Нової Сербії і колоніста Новоросії генерала І. С. Хорвата, французьких королів Генріха IV і Людовіка XVI. Старожитності надходили до музею не тільки шляхом пожертвувань, як раніше, а з початку 1887 року виділялися кошти на їх придбання. Ястребов став дійсним членом Московського Археологічного Товариства, Петербурзької Археологічної Комісії, «Одесского Общества Истории и Древностей». У рік смерті Володимира Миколайовича Ястребова (1899) в історико-географічному музеї нараховувалося 399 предметів, археологічна та етнографічна колекції налічували 2055 предметів. Нового завідувача музеєм не було призначено, предмети розбирались викладачами для класних занять, поступово губились. Музеєм вже ніхто не цікавився.

В 1876 році з Одеського університету для роботи в училищі приїхав визначний вчений-славіст В. Григорович. Але невдовзі він занедужав і у 1878 році його не стало. Учень Григоровича, викладач ЄЗРУ В. М. Ястребов зініціював відкриття пам'ятного бюста вчителю. На кошти земства та благодійні внески пам'ятник був споруджений. На його відкритті в 1892 році на Петропавлівському кладовищі Ястребов зазначив: «Біля підніжжя цього пам'ятника місцевий житель почерпне повагу до знань, інтерес до оточуючого населення та його минулого та примкне до спільної дружньої роботи на користь народній самосвідомості».

З 1870 по 1901 рік природознавець Г. Я. Близнін успішно поєднував наукову роботу з викладацькою діяльністю в училищі. У 1896 році він першим на півдні Російської імперії заснував астрономічну обсерваторію та добре обладнану метеорологічну станцію (метеостанція розміщувалася у правому крилі будівлі).

У 1880 році при училищі відкрилися вечірні рисувальні класи. Засновані з експериментальною метою за ініціативою академіка портретного живопису П. О. Крестоносцева, вони проіснували майже 40 років. У 1892 році художник П. Івачов писав у листі до відомого українського мовознавця О. Потебні: «Подібного учбового закладу в провінційних містах Росії не існує...». Після Крестоносцева в училищі та в рисувальних класах викладав талановитий художник і педагог Ф.С. Козачинський.

Тривалий час директором навчального закладу був прекрасний педагог та громадський діяч М. Р. Завадський.

Початкову освіту в училищі здобули відомі діячі науки, техніки та мистецтва – брати Тобілевичі (Микола Садовський та Панас Саксаганський), художники О. Осмьоркін, П. Покаржевський, С. Дудін; інженер, засновник Харківського авіаційного інституту Г. Проскура, композитор К. Шимановський, письменники Ю. Яновський та Є. Маланюк, білоруський драматург Р. Кобець, громадський діяч та меценат Є. Чикаленко, В. Тьомкін – один із творців держави Ізраїль та багато інших.

З 1882 року за клопотанням повітового земства Єлисаветградське реальне училище отримало права урядового навчального закладу та відійшло до відомства Міністерства народної освіти.

Основний навчальний корпус училища зазнав численних перебудов. У 1889 році в південно-західній частині головного фасаду з'явилися тріщини. Земський інженер Г. Шостовський після огляду будинку дав вказівки розібрати кладку і покласти в її товщу кілька залізних тяг зі штирями, а розібрану кладку поновити на

цементному розчині. Усі вказівки інженера було виконано, про що свідчать металічні тяги в південній та західній частинах головного фасаду.

Наприкінці 1890-х рр. земство здійснює давній задум побудувати при училищі пансіон для учнів та «домову» церкву. У 1893 році земство доручило земському інженеру Г. Шостовському складання проекту й кошторису будинку пансіону. Наступного року Одеському відділенню імператорського російського технічного товариства були представлені плани й кошторис будівництва пансіону на 100 осіб. У 1898 році було розпочато будівництво прибудови для пансіону в північному торці північно-східного фасаду.

13 червня 1899 року в присутності почесного попечителя училища Я. Є. Ерделі, членів правління К.В. Соколова-Бородкіна та Є. О. Безрадецького, міського архітектора О. Л. Лишневського відбулося освячення спорудженої при училищі прибудови та закладання приміщення, призначеного для домової церкви, з боку північно-західного дворового фасаду, в центральній його частині.

Будівництвом прибудови й домової церкви керував міський архітектор О. Л. Лишневський. Паркет для настилення підлог в прибудові поставлявся з м. Одеси (паркетна фабрика Духовського). Настилення паркету виконав майстер Мулевін. Майстер ліпних робіт Кравицький виконав роботи з ліплення для оздоблення церкви. Майстер Петренко виготовив хрест для церкви, майстер Запорожченко позолотив його, а майстер Мухін вставив дзеркальне скло. Цинкове покриття купола на церкві виконав майстер Бендюг. Архітектор Лишневський виконав проект іконостасу.

У «Звіті про стан Єлисаветградського реального училища за 1899 рік» знаходимо опис прибудови: «Приміщення училища значно розширюється новою прибудовою, кам'яною, 2-х поверховою, з напівповерхом. У цій прибудові є приміщення для домової церкви, бібліотеки, спеціально пристосований клас для малювання, світла й зручна кімната для метеостанції, простора шинельна, кілька запасних класних кімнат і два довгі коридори». Спорудження церкви було завершено в 1900 році, хоча внутрішні роботи тривали ще 2 роки. «Остаточне влаштування церкви затримується через недостатність коштів на виготовлення іконостасу та придбання церковної начиння», – відзначається в «Додатку до звіту «Єлисаветградської міськуправи за 1903 рік». Там же зазначається, що класні приміщення досить світлі й просторі, всі підлоги як в класах, так і в коридорах наслані паркетом. Кабінети були обладнані цілком достатньою кількістю посібників для успішного проходження курсів, з них особливо добре був обладнаний природничо-історичний.

З початком Першої світової війни дещо ускладнились умови для навчання. У 1916 році у приміщенні училища працювали також жіноча гімназія та евакуйоване до Єлисаветграда Проскурівське реальне училище та місцеве початкове. У 1917 році частина приміщень училища, а під час літніх канікул вся споруда була зайнята під військовий госпіталь. Влітку 1918 року в приміщенні реального училища був розміщений штаб легіону Українських Січових Стрільців.

У 1919 році, у зв'язку з реорганізацією народної освіти, Єлисаветградське реальне училище припинило свою діяльність.

Після цього в його приміщенні функціонували: Єлисаветградська профтехшкола, робітфак, вечірній робітничий інститут сільськогосподарського машинобудування, технікум сільськогосподарського машинобудування, який було відкрито в 1930 році.

Першим директором Зінов'євського технікуму сільськогосподарського машинобудування був Семен Степанович Дяченко. В 1931-1932 навчальному році було відкрито вечірнє відділення технікуму.

Більшість спеціальних дисциплін у довоєнний період викладали інженери заводу «Червона Зірка», які працювали у технікумі за сумісництвом. Підготовка спеціалістів проводилась за спеціальностями: холодна і гаряча обробка металів, обробка металів різанням, сільськогосподарські машини.

У 1944 році технікум відновив роботу, перервану війною. Директором було призначено О. І. Стеценка, який перебував на цій посаді до 1948 року. Поновленню роботи технікуму передувала величезна робота з часткової реконструкції матеріальної бази і навчального корпусу, який перебував у жалюгідному стані – без вікон, меблів і т.п. Силами учнів і викладачів частина вікон та дверей була зашклена, частина – замурована цеглою і забита фанерою. Заняття в першому семестрі проводились в холодних аудиторіях, оснащених саморобними столами і стільцями.

У 1946 році відбувся перший післявоєнний випуск техніків-технологів.

У 1948 році було знову відкрито вечірнє відділення технікуму, яке діяло до 1996 року (в 1993 р. був останній прийом студентів на вечірнє відділення). В цей період очолював навчальний заклад А. К. Зелений (1948-1951).

З 1951 по 1954 директором технікуму був Г. Т. Пивовар. За його керівництва було закінчено будівництво двох гуртожитків для студентів технікуму (1952).

У 1954 директором було призначено В. І. Даниленка. Саме в цей період навчальний заклад зазнав найбільших змін.

У 1963 році в Гайвороні був відкритий філіал вечірнього відділення Кіровоградського технікуму сільськогосподарського машинобудування, згодом у 1976 році цей філіал став самостійним технікумом.

У 1964 році технікум розпочав будівництво нового 4-поверхового навчального корпусу, який був зданий в експлуатацію в 1969 році, що дало змогу значно збільшити кількість студентів та покращити матеріально-технічну базу.

В 1969 році технікум сільськогосподарського машинобудування було перейменовано в машинобудівний.

В 70-80-х роках технікум був одним з найбільших навчальних закладів Мінтракторсільгоспмашу СРСР. Так, в 1980-1984 роках технікум нараховував 1600 студентів денної форми навчання і 600 вечірньої, заняття проводили 98 висококваліфікованих викладачів. У цей період технікум очолювали: Ю. С. Щирський (1970-1977) та З. І. Власова (1977-1982), які багато зробили як для зміцнення і розширення матеріальної бази, так і для покращення підготовки молодих спеціалістів.

За роки свого існування технікум підготував близько 25 тисяч фахівців для народного господарства країни. Багато з них працювали на заводах тракторного і сільськогосподарського машинобудування не лише України, а й Росії, Білорусії, Казахстану, Узбекистану. Майже всі керівники і спеціалісти адміністративних та виробничих підрозділів нашого міста й області, директори заводів, їхні заступники, головні інженери, головні механіки, головні конструктори, головні технологи, начальники цехів свого часу закінчили Кіровоградський технікум сільськогосподарського машинобудування. Серед них: О. П. Грінчук, А. С. Саєнко, Н. Є. Волошин, Г. А. Говура, В. М. Желтобрюх, А. М. Замковий, Г. В. Бугреєв, Д. С. Котіков, А. М. Сокалюк, Р. Г. Грінберг, В. М. Жабко, М. А. Ніколенко, Б. М. Сухачов, Г. Г. Слюсаренко, Л. А. Івашук, В. П. Григор'єв, Є. П. Шелудяков, А. Ф. Алексеєнко, А. П. Мунтян, А. Р. Анісімов, Є. І. Меркотан, Є. С. Володимирський, А. І. Ворона, А. І. Шрамко, С. В. Томашпольський, А. Ф. Литвиненко, В. І. Коріний та інші.

Деякі випускники технікуму продовжили навчання в інституті й пізніше стали викладачами КНТУ: Н. П. Мамутенко, О. Б. Єгурнов, І. І. Кальмуков, І. А. Остроухов, Л. І. Безуглий, М. Є. Яненський, В. І. Тараненко, І. Н. Москальов,

В. А. Петренко, О. Д. Криськов, В. В. Мошнягул, Г. Ф. Олейніченко, А. І. Валявський, В. С. Запорожченко та інші.

Ряд випускників навчального закладу продовжили навчання в КІСМі і після його закінчення стали працювати в технікумі: В. П. Заватій, В. А. Селезньов, Ю. М. Іванюта, Н. Д. Гідулянова, М. І. Слюсарев, С. Я. Ткаченко та інші.

Також у Кіровоградському машинобудівному коледжі КНТУ працюють такі його випускники: В. Б. Слободян – завідувач відділення, А. І. Махтієнко – завідувач навчально-виробничих майстерень, В. Б. Бояр, В. Л. Малий, Є. В. Ковальчук – майстри виробничого навчання, Г. С. Гаманенко, Л. В. Морозова, Д. О. Лиходід, О. В. Рябая, І. О. Бойко, М. В. Брайко, С. М. Білоус, Т. В. Дяченко, С. М. Доляк, С. В. Коваленко, Н. А. Шаповалова, Н. О. Гаращенко, О. Л. Пелих, Ж. С. Галінова – викладачі спецдисциплін, В. О. Кравчук – інженер з техніки безпеки, П. Й. Хитровський, В. М. Капець – завідувачі лабораторій та інші.

З 1982 по 2008 рік директором Кіровоградського машинобудівного коледжу був Микола Іванович Гордієнко. За період його керівництва створена та вдосконалена навчально-матеріальна база, збудовано дев'ятиповерховий студентський гуртожиток на 645 місць (1985 рік), розширена та оновлена база навчально-виробничих майстерень, організована дільниця верстатів з ЧПУ; у навчальний процес впроваджено обчислювальну техніку, створено комп'ютерні класи.

У 1997 році машинобудівний технікум, як самостійний навчальний заклад, було ліквідовано й реорганізовано в технікум Кіровоградського інституту сільськогосподарського машинобудування.

У 2008 році технікум перейменовано у Кіровоградський машинобудівний коледж Кіровоградського національного технічного університету. З цього ж року директором Кіровоградського машинобудівного коледжу КНТУ є Микола Володимирович Сторожук – доцент, кандидат технічних наук, член-кореспондент Академії будівництва України.

Зараз коледж – це вищий навчальний заклад першого рівня акредитації, де навчається більше 800 студентів з 7 спеціальностей: бухгалтерський облік; економіка підприємства; технологія обробки матеріалів на верстатах і автоматичних лініях; інструментальне виробництво; обслуговування верстатів з ПУ і РК; обслуговування та ремонт автомобілів і двигунів; обслуговування комп'ютерних систем та мереж.

Розміщується коледж у двох навчальних корпусах, де є кабінети й лабораторії, актова зала, бібліотека з читальною залюю, дві спортивні зали, стрілецький тир, музей історії коледжу, медпункт та адміністративно-господарські служби. Коледж має міцну матеріальну і методичну бази для проведення навчання і виховання студентів на належному рівні.

Сьогодні Кіровоградський машинобудівний коледж КНТУ – це монолітний колектив, колектив професіоналів-одномумців, який впевнено дивиться у завтрашній день. Коледж, як і раніше, залишається провідним навчальним закладом регіону, який готує висококваліфікованих фахівців для народного господарства України.

Всі етапи розвитку навчального закладу висвітлені в музеї навчального закладу, який було створено у 1980 році, з нагоди 50-ї річниці заснування машинобудівного технікуму, після проголошення незалежності України його було реконструйовано. Щороку музей відвідують близько тисячі чол.. Серед відвідувачів музею не тільки студенти коледжу, учні шкіл, мешканці міста та області а й громадяни Росії, Білорусії, Польщі, Болгарії.

Музей коледжу включено до екскурсійного маршруту історії розвитку інженерної освіти Кіровоградської області.

**Леонід Кіреєв,**  
директор музею Кіровоградської льотної академії  
Національного авіаційного університету

### **Музей Кіровоградської льотної академії Національного авіаційного університету**

Музей закладу створено відповідно до рішення командування, партійної організації та профспілкового комітету Кіровоградської школи вищої льотної підготовки цивільної авіації СРСР від 28 червня 1970 року і відкрито у 1971 році.

Оскільки музей було засновано при навчальному закладі, то він мав і відповідний профіль. Це – історія авіації, розвиток авіаційної науки і техніки, досягнення радянських конструкторів, льотного складу тощо. Експозиції музею використовувались викладацьким складом при введенні у спеціальність курсантів практично усіх спеціальностей.

Приміщення музею було досить скромним, тому кількість експонатів теж була невелика.

У 2001 році, коли навчальний заклад, пройшовши етап Кіровоградського вищого льотного училища, змінив свій статус на Державну льотну академію України, для музею було виділено більш просторе приміщення площею понад 200 кв.м, з них 160 – це зала для експозицій.

На той час було затверджено Положення про музей при навчальному закладі (наказ Міністерства освіти України №151 від 30.05.1997). У зв'язку з цим дещо були розширені і завдання музею, що відобразилось і на змісті експозицій. Так були оформлені розділи:

- Історія навчального закладу з часів заснування.
- Коротка історія розвитку літаків.
- Ветерани Великої Вітчизняної війни.
- Сувеніри і подарунки від випускників з багатьох країн світу різних років випусків.
- Кабіна літака АН-24 (тренажер), який користується великим успіхом у відвідувачів.

Наявний фонд цікавих оригінальних експонатів дає можливість виконувати завдання музею:

- Розширення та поглиблення загальноосвітньої і професійної підготовки молоді.
- Надання допомоги педагогічному колективу навчального закладу.
- Вивчення, охорона та популяризація історії та культури рідного краю.

Особливої уваги заслуговує культурно-просвітницька робота серед мешканців краю. У Кіровограді наш музей – це єдине місце, де люди різного віку можуть дізнатись щось нове для себе про цікаву галузь техніки, авіатранспорту і науки. Тому відвідуваність музею досить висока – за рік орієнтовно до двох тисяч гостей. Це окремі відвідувачі, які дізнались про музей через Інтернет або від знайомих, групи учнів практично з усіх куточків області, студенти технікумів, інститутів, університетів, випускники льотної академії. Головна задача – це, звичайно, профорієнтація випускників шкіл, тому цій категорії відвідувачів приділяється особлива увага.

### **Парково-музейний комплекс «Кіровоградщина авіаційна»**

Один з найпривабливіших на Кіровоградщині туристичних об'єктів – парково-музейний комплекс, який поєднав у собі рекреаційно-відпочинкові зони з музеєм авіаційної техніки під відкритим небом, а також музеями, музейними кімнатами, виставково-експозиційними залами та макетним стендами, присвяченими висвітленню понад столітнього шляху розвитку всіх видів авіації на Кіровоградщині в контексті історії розвитку Державної льотної академії України, сучасних досягнень авіаційних підприємств цивільної авіації, підрозділів військово-повітряних сил України.

Парково-музейний комплекс «Кіровоградщина авіаційна» – це привабливе місце для відпочинку кіровоградців і гостей міста, постійне місце зустрічей та проведення відповідних заходів ветеранів-авіаторів. Комплекс задовольняє пізнавальні культурно-освітні та культурно-дозвілєві запити туристів і мешканців міста.

Завдяки представленим моделям літаків, інформаційні стенди викликають зацікавленість учнівських груп історією авіації на Кіровоградщині. Розповіді про досягнення авіаційних підприємств і організацій, в тому числі військових підрозділів, біографій авіаторів, історії розвитку авіаційної техніки, історії трудового і військового героїзму, подвигів авіаторів Кіровоградщині сприяють вихованню у відвідувачів почуття патріотизму та гордості.

З буклету «Парково-музейний комплекс  
«Кіровоградщина авіаційна»

**Олег Дьомін,**  
заступник голови профкому ПАТ «Червона Зірка»

### **Музей історії заводу «Червона Зірка» – скарбниця пам'яті та презентаційна картка історії і традицій**

Кіровоградське підприємство з виготовлення сільськогосподарської техніки «Червона Зірка» багате не лише своєю історією, а й цікавими традиціями. В цьому році підприємству виповнилось 139 років. На ньому зароджувалось вітчизняне сільгоспмашинобудування.

Завод, заснований у 1874 році англійськими підприємцями, братами Робертом і Томасом Ельворті в Єлисаветграді, був першим і єдиним підприємством, котре спеціалізувалось на випуску сівалок не лише в Російській імперії, але й в Європі.

Серед традицій червонозорівців хотілося би відзначити, передусім, музей історії заводу «Червона Зірка».

Вперше музей нашого підприємства був створений у 1966-1967 роках в одній з кімнат на п'ятому поверсі приміщення по вул. Орджонікідзе, 7, де розміщувалось ГСКБ (потім ПКІ). За відсутності ліфта, це було не найкращим рішенням. І все ж музей було створено, і він почав активно працювати. В січні 1968 року Міністерством культури УРСР музею історії заводу було присвоєно найменування «Народний музей».

При розробці у 1970-1971рр. проекту реконструкції підприємства було передбачено розташувати музей у заводоуправлінні – житловому будинку засновників заводу Роберта і Томаса Ельворті. Така можливість з'явилась на початку 90-х років, коли приміщення вивільнилось після переїзду дирекції і служб

підприємства в новий інженерно-лабораторний корпус. На початку 1994 року, завдяки директору заводу В. М. Гутнику та голові профкому В. І. Діхтярю, було прийнято рішення про створення нового музею у будинку Ельворті.

Після реставрації та капітального ремонту будівлі музей відчинив двері для всіх бажаючих. Активно і плідно під керівництвом завідувача музею Ю. І. Антонова над створенням музею працювали: художники І. О. Грабко, Ю. О. Іваненко, В. П. Гевел, А. О. Буряков; столяри-модельники В. Г. Титаренко, О. В. Берест, В. Н. Пархоменко, В. В. Мазуренко; фотограф М. В. Китрар. Здійснювали своєчасну і оперативну допомогу трудові колективи інструментального цеху (О. І. Стуліко, О. І. Булах), цеху механізації (Г. А. Красножон, О. В. Іщенко), ремонтно-будівного цеху (В. В. Жеребченко, Є. М. Старілов), енергоцеху (О. М. Громко, І. І. Решко).

Зараз музей налічує понад 3500 експонатів, з котрих близько 900 одиниць розміщено в експозиціях шести залів музею. Музей унікальний – єдиний в Україні, а враховуючи поважний вік підприємства, єдиний на всьому пострадянському просторі. Варто зазначити, що всіх нових працівників та молодь ознайомлюють з історією підприємства. З моменту офіційного відкриття, з жовтня 1998 року і по теперішній час, музей безкоштовно відвідало більше 12000 чоловік – це, в основному, старшокласники шкіл, студенти ВТУ, технікумів та вищих навчальних закладів, військовослужбовці, місцеві мешканці, пенсіонери, гості міста, різноманітні делегації, включаючи й іноземні. За ці роки музей відвідали гості з 38 країн світу.

При спілкуванні зі студентами, як правило, тема обирається відповідно з урахуванням майбутньої професії. Пізнавальною для майбутніх економістів та бухгалтерів буде інформація про заробітну плату на підприємстві у ХІХ столітті, купівельну спроможність та товари, які можна було придбати за відповідну зарплату. Майбутні конструктори знайомляться з сільгосптехнікою, яка використовувалась у господарствах, з архівними кресленнями соломоторки, просорушки, млина, парових молотарок (прототипів майбутніх комбайнів), з принципами їх роботи. Для майбутніх інженерів-механіків та технологів корисною є інформація про обладнання, яке використовувалось на підприємстві в позаминулому столітті, – від токарних та фрезерувальних бормашин, які не мали свого двигуна, до сучасних автоматичних ліній та конвейерів.

Більш старше покоління з особливою увагою сприймає інформацію про революційний рух, боротьбу з фашизмом та трудові перемоги.

При спілкуванні зі школярами ведеться невимущена розмова із запитаннями та заохоченнями за правильну відповідь. Учень, як правило, отримує сувенір-магніт із зображенням музею або рекламний буклет.

Традиційно 8 січня – в день визволення Кіровограда від німецько-фашистських загарбників і на День Перемоги – всі працівники підприємства та ветерани збираються біля Меморіалу «Червонозорівської слави». Величезний монумент, що зображує робітника, який вручає воїну зброю для захисту Батьківщини (скульптор А. Мацієвський, архітектор А. Губенко), було відкрито в липні 1974 року. 661 червонозорівець загинув у роки Великої Вітчизняної війни. Всі прізвища золотими літерами вибиті на меморіалі та вписані в Книгу пам'яті.

У липні 1979 року біля корпусу №90 відбувся мітинг, присвячений відкриттю п'єдесталу «Червонозорівці – хліборобам» із встановленими на ньому двома сівалками. Сівалки символізують розвиток, зростання підприємства від перших днів заснування до сьогодні. Це втілення спільної, самовідданої, творчої праці робітників, техніків заводу, конструкторів ГСКБ. Автор п'єдесталу з сівалками – головний художник заводу Г. Гиренко, конструктор – Л. Ковальова. Над

спорудженням п'єдесталу старанно працювали бригади монтажників цеху механізації і верстатобудування І. Шадурського та В. Стахурського.

У 2004 році, до 130-річчя заводу, було відкрито пам'ятник засновникам підприємства братам Роберту і Томасу Ельворті, який розташований біля музею (скульптор – заслужений художник України М. Олійник, та В. Кривенко – заслужений архітектор України). Кошти на створення пам'ятника і скверу були зібрані працівниками заводу, спонсорами, онуками і правнуками Р. Ельворті. Пам'ятник є візитною карткою не лише підприємства, а й міста.

У 2012 році експозиція музею поповнилась унікальним експонатом – кінною дисковою сівалкою «Ельворті» випуску 1898 року. Дивовижним є той факт, що до придбання сівалки вона використовувалась у господарстві с. Великі Сорочинці на Полтавщині.

На той час дискові сівалки були забезпечені подвійними дисками, які мали вид конусів і виготовлялися з найкращої сталі з полірованою поверхнею і не мали аналогів у світі. Практична, економічна, універсальна, вона дозволяла зберігати 2 пуди насіння (32,76 кг.) на десятину (1,09 га) при посіві та давала приріст урожаю більше 10 пудів на десятину. Крім хлібних культур, сівалкою висівали горох, бобові культури, кукурудзу, мак, льон, люцерну. Сівалка використовувалась як для малих (7, 9, 11, 13 і 14-рядні), так і для великих господарств (17, 19, 21, 23 і 25-рядні). Завдяки регулятору глибини висіву, вдавалося досягати вологого шару в ґрунті. Всі ці новації на той час були запатентовані.

Для працівників підприємства під час обідньої перерви в їдальні демонструють пізнавальні фільми про історію міста, заводу, споріднених сільгоспідприємств світу, ознайомлюють з новими технологіями, обладнанням та сучасними машинами.

Без зайвого пафосу зазначу: наше минуле – це наша гордість, з помилками та гарними мріями, а наше майбутнє – це наша совість. І яким буде наше майбутнє, залежить від нас з вами, від нашого ставлення до історії, культури, духовності.

**Людмила Костилюва,**  
керівник Кіровоградської пожежно-технічної виставки-музею

### **Про діяльність пожежно-технічної виставки-музею Управління Державної служби України з надзвичайних ситуацій у Кіровоградській області**

Відкриття виставки-музею відбулося 24 вересня 1995 року, саме цього дня виставка прийняла перших відвідувачів.

Пожежно-технічна виставка-музей створювалась з метою навчання населення та проведення профілактичної роботи серед різних категорій відвідувачів, а також через необхідність наголосити на важливості проблеми виховання серед населення культури безпеки, привернення уваги суспільства до професії рятувальника, виховання нового покоління на славних традиціях пожежної охорони та підвищення авторитету служби.

Музей збудували за новітнім принципом локального освітлення, за допомогою якого з'явилась можливість впливати на емоційний стан відвідувачів та виконати головну мету музею – більш ефективно здійснювати профілактичну роботу.

Сьогодні пожежно-технічна виставка-музей має 3 зали:

- зал історії;
- зал техніки та служби;
- зал профілактики.

Перший розділ музею розповідає про славетну історію пожежної охорони Кіровоградщини. Зал прикрашає унікальна діорама «Пожежа Єлисаветграда 1834 року», яка створювалась 9 років місцевим художником-діорамістом Миколою Риженком. Діорама дозволяє більш яскраво уявити, як наше місто виглядало під час пожежі. Тут розповідається про одну з восьми пожеж за 100 років, під час якої місто вигоріло майже повністю.

Все, що знаходиться в залі техніки та служби, дозволяє наочно показати пересічному громадянину за допомогою якого технічного оснащення працівники пожежної охорони виконують свої службові обов'язки, якими інструментами користуються для того, щоб якнайшвидше врятувати людей з місця пожежі, ліквідувати її та врятувати ті матеріальні цінності, які опинилися у вогні. Саме тут проводиться профілактична робота щодо запобігання хибним викликам. Про смертельно небезпечний вплив диму на органи дихання та захист від нього, технічне оснащення пожежних підрозділів і багато різних тонкощів дізнаються відвідувачі у залі, який дозволяє докладніше розкрити суть служби.

Найважливіший, дуже цікавий та незвичний зал – це зал профілактики, адже у ньому проводиться основна просвітницька робота. Змінити легковажне ставлення до питань безпеки життєдіяльності та підняти свідомість людини до належного рівня – головна мета експозиції. Дуже цікаво представлено макет щодо з'ясування причин виникнення пожежі у побуті. Адже більше всього пожеж трапляється саме у домівках, тому дуже доцільно нагадати та переконати відвідувачів, що правила пожежної безпеки треба не тільки знати й пам'ятати, а ще й обов'язково їх виконувати – тільки тоді можливо захистити себе від зайвих проблем. Важко переоцінити вплив речових доказів на свідомість пересічного громадянина. Цікава та вражаюча дзеркальна діорама «Квартира до і після пожежі» завершує тему попередження пожеж у побуті. Діорами «Столярний цех», «Магазин» наочно показують, що на початковій стадії пожежі важливо почати боротьбу з нею, по можливості скориставшись вогнегасником. Але найголовніше переконати відвідувачів, що пожежу краще попередити, ніж загасити. Використання відеоапаратури, якою оснащені зали музею, дає змогу демонструвати документальні кадри з місця пожежі. Це дає можливість проаналізувати ситуацію та жахливі наслідки пожежі.

У 2010 році журі першого Всеукраїнського конкурсу на кращий громадський музей визнало пожежний музей одним з переможців у номінації «Експозиційне оформлення». Високу винагороду музей отримав за принцип локального освітлення, що дозволяє виокремлювати саме ті елементи експозиції, про які веде мову екскурсовод. Крім того, гра світла і тіні дозволяє впливати на емоційний стан відвідувачів. Такий вибір журі зробило тому, що, перш за все, впадає в очі оформлення музею і просвітницька робота з дітьми. А завдяки освітленню і дзеркальним діорамам у технічному плані музей є кращим в області.

Нині основною формою роботи виставки є екскурсії. Організуються вони планово, через установи, організації та навчальні заклади області. Пожежно-технічну виставку-музей відвідують різні категорії населення, але більшість – це, звісно, діти шкільного віку.

Загалом, за 18 років роботи музею, ознайомилось з його експозицією понад 70 тисяч мешканців міста та області. В середньому кожного року музей відвідує близько 4000 жителів Кіровоградщини.

Багато цікавих фактів також представлено у виданні «Історія пожежної охорони Кіровоградщини (1841-1997)» – автори О. І. Полтанов, В. А. Доманський, В. М. Очкала, Л. Б. Костилева.

**Тетяна Кулик,**  
директор Знам'янського міського краєзнавчого музею  
**Олександр Моліс,**  
головний зберігач фондів музею

### **Музей історії локомотивного депо Знам'янка**

Наприкінці 1960-х – початку 1970-х років у локомотивному депо станції Знам'янка працювало кілька подвижників історії підприємства: Г.П. Проценко, начальник депо у 1941-1950 роках, І.М. Ткаченко, начальник відділу кадрів депо, О.І. Пухальський, В.Д. Самборський, В.М. Горб – художник-декоратор депо. Це були старі паровозники, які готували депо і станцію до Великої Вітчизняної війни, відбудовували залізничні підприємства після визволення Знам'янки, запроваджували тут електровозну тягу і першими освоювали її. Ці люди створили шість альбомів історії депо, три масштабні макети Знам'янки різного часу, вони стояли біля витоків Музею історії локомотивного депо.

28 жовтня 1968 року в корпусі ремонтних цехів локомотивного депо була відкрита кімната-музей його історії. В експозиції представлені знаряддя праці, інструменти, деталі локомотивів, які належали періоду паровозів. На стендах представлені фото, друковані матеріали, картосхеми, присвячені видатним працівникам депо, періоду Великої Вітчизняної війни, частково – періоду встановлення радянської влади у Знам'янці та довоєнних часів.

Поступово, під враженням від музеїв історії залізничного транспорту, вищих навчальних закладів залізниці, музеїв історії депо великих промислових міст України і СРСР, розгорнулася робота із створення повнокровного музею історії депо Знам'янка. Група ветеранів депо, за підтримки керівництва, партійної організації та профспілкового комітету, створила широкий фонд історичних матеріалів, технічних пристроїв, фото, особистих речей, наданих родинами залізничників. Для приміщення музею була відведена велика кімната на другому поверсі корпусу профспілкового комітету депо.

Верхній ярус приміщення музею утворився з живописного поясу ситуаційних картин з життя депо і всієї Знам'янки 1869-1980-х років. У створенні цього живописного поясу і сюжетних та інформаційних ілюстрацій брали участь художники-декоратори депо В.М. Горб, Г.О. Василевський, І.В. Маковецький. Велике сприяння створенню музею надали начальники депо різних часів В.В. Ягубець, Б.Г. Голубничий, В.З. Дамінов, секретарі партійної організації депо В.П. Шушпан і М.Д. Гроценков. Значну кількість моделей і макетів виготовили Г.П. Проценко і В.М. Долбієв. І.М. Ткаченко написав лекцію-путівник «Музей історії локомотивного депо». Новий музей було урочисто відкрито 9 червня 1983 року.

У період незалежної України відбулися великі зміни як суспільно-політичного, так і технічного характеру. На наших очах з'явилися нові технології і вдосконалення у залізничній та музейній справі. Ці нові умови вимагали не лише ідейно-наукової перебудови, а й модернізації дизайну музею. Протягом 2011-2013 років, за сприяння Управління Одеської залізниці, Управління Придніпровської залізниці, локомотивного депо м. Котовськ, локомотивного депо м. Дніпропетровськ, було здійснено ремонт приміщення музею, встановлено нові стенди та демонстраційні площини у музеї, створено нову музейну експозицію. Наприкінці 2012 – на початку 2013 року під керівництвом профспілкового комітету депо (голова В. М. Хохлов) і заступника з роботи художньої самодіяльності депо В. А. Половко група ветеранів депо та молодих слюсарів створила нову експозицію депо, змонтувала оновлені макети, стенди, демонстраційні площі, які виготовлені з сучасних матеріалів за

єдиною схемою дизайну. У цій роботі відзначилися А.С. Білоус, В.І. Моліс, Л.Я. Бондар, В.Т. Олійничук, В.О. Мар'єнко, В.М. Попруга.

Оновлений музей був урочисто відкритий на початку червня 2013 року. У святі відкриття музею взяли участь начальник служби локомотивного господарства Одеської залізниці Ж.В. Лебедев та міський голова м. Знам'янки І.Б. Крижановський.

Експозиція музею складається з чотирьох розділів:

1. Паровозне депо Знам'янка кінця XIX – початку XX ст. (1873-1917);
2. Депо в період громадянської війни, початку радянського часу та довоєнного періоду (1917-1941);
3. Депо у період Великої Вітчизняної війни (1941-1945);
4. Технічні перетворення і видатні люди локомотивного депо Знам'янка у післявоєнний період (від 1945 року – до теперішнього часу).

Одразу від входу починається секція, присвячена витокам залізничної справи. Представлені фото і друковані матеріали її розгортання в Україні, Російській імперії, у Західній Європі. Демонструються фото першобудівничих залізниць України, конструкторів залізничної техніки. Поряд, на стелажах, представлені реальні робочі інструменти залізничників кінця XIX – початку XX століть: чотириметрові кочерги і лопати до котла паровоза, механічні ключі та слюсарні інструменти, гасові й карбідні ліхтарі різних типів і країн. Наприкінці представлено макет паровозного депо Знам'янка початку XX століття.

Наступний розділ присвячений революційним подіям початку XX століття. Тут ми бачимо світлини про революцію 1905 року, фото головного лікаря залізничної лікарні А.В. Лисенка, який був головою страйкового комітету залізничників, копії документів поліції і дирекції залізниць того часу. Далі розгортається відображення подій революції 1917 року і громадянської війни. Представлено макет бронепотягу «Свобода або смерть», фото керівників Знам'янської ради та ревкому, зображення зброї початку XX ст.

Далі розповідається про передвоєнний період, висвітлюються події відновлення та технічної модернізації 1930-х років. Тут представлені зразки почесних прапорів і нагород, фотокопії документів, нові на той час пристрої електротехніки, зображення паровозів новітніх серій. На стендах – фото передових керівників, машиністів, ремонтників Г.Н. Голубничого, Ф.Г. Гудзя, П.М. Найденка, А.О. Поляруса, І.К. Гузя, працівників депо і станції, репресованих у період сталінізму.

Великий розділ музею присвячений подіям Великої Вітчизняної війни. Тут розміщено багато макетів та моделей, зокрема зруйнованого паровозного депо, яким воно було під час визволення у грудні 1943 року; моделі танків «Знам'янської танкової колони», модель літака-бомбардувальника «Знам'янський паровозник», модель літака-винищувача, на якому воювала знам'янська дівчина, дочка машиніста Є.П. Прохорова. На стендах і у вітринах представлені особисті речі та нагороди залізничників – учасників війни та воїнів – визволителів Знам'янки, їхні фото, світлини бойових прапорів частин, картосхеми боїв за визволення Знам'янки і бойових шляхів частин, які визволяли місто. Низка світлин ілюструє трудовий подвиг залізничників, які відбудовували депо, станцію і місто після воєнного лихоліття. Ми можемо побачити фото зруйнованого міста, відновлювальних робіт, нового будівництва, початок роботи відбудованих підприємств Знам'янки.

Експозиція останнього розділу присвячена післявоєнному періоду історії депо. Найважливішою справою цього часу був перехід від паровозної до електровозної тяги. Задля цієї мети були збудовані нові приміщення і об'єкти депо, макети яких демонструються. З'явилися нові інструменти, агрегати та апарати діагностики, які представлені в експозиції. Демонструються світлини нових локомотивів, які

експлуатувалися на коліях Знам'янки у 1960-х - 2000-х роках. Технічну модернізацію здійснювали люди. Фото, нагороди і особисті речі передових залізничників демонструються на фото і у вітринах. Тут представлені Герой Соціалістичної Праці Г.С. Рикунів і старший майстер депо М.М. Зубаха, керівники залізниць і депутати Верховних Рад СРСР і України Г.П. Лютенко і С.Ф. Погрібний, В.М. Орленко і В.М. Малєєв, ушавлені машиністи В.П. Радинович і Я.Л. Гауя. Світлини і сувеніри, постаті в національних костюмах розповідають також про співробітництво деповців Знам'янки із залізничниками країн Східної Європи у 1960-х-1980-х роках.

Окрема частина експозиції висвітлює новітній період розвитку залізниці. Тут представлені матеріали про «Столичний експрес» Київ-Дніпропетровськ і швидкісний потяг «ІНТЕРСІТІ+», впровадження в роботу депо нанотехнологій та інформаційних технологій, новітню сенсорну техніку, яка поступово надходить у депо.

Серія вітрин розповідає про талановитих людей колективу депо: про відзначених нагородами спортсменів депо, футбольну команду «Локомотив», яка веде свою історію від 1920-х років, про художню самодіяльність депо, театральні колективи. Особливо пишається депо народним аматорським хором «Джерело», який у 2013 році відзначив 25-у річницю від дня заснування, незмінним керівником якого є В.А. Кулик-Солодка. У вітринах представлені нагороди, вимпели, медалі, завойовані спортсменами, артистами, музикантами локомотивного депо.

Останній сектор експозиції присвячений підростаючій зміні залізничників – учням Знам'янського професійно-технічного училища №12. Воно веде свою історію від школи фабрично-заводського навчання, створеної у 1924 році. Училище готує висококласних спеціалістів за всіма залізничними спеціальностями. Майже всі залізничники Знам'янки некерівного складу є випускниками ПТУ-12. На стенді представлені світлини навчально-виховного процесу училища, а також технічні вироби, виготовлені учнями цього училища.

У музеї історії зберігається близько 20 альбомів фото і тематичних ілюстрацій, які присвячені історії локомотивного депо Знам'янка, видатним залізничникам і керівникам підприємства, спортивній справі та художній самодіяльності депо. Вони є окремим доробком і змістовним додатком експозиції.

Музей історії локомотивного депо займає площу 109 кв. м. У фондах музею зберігається близько 1,5 тис. музейних предметів, з яких в експозиції представлено 551 експонат. Директором музею працює ветеран праці депо А. С. Білоус. Екскурсії проводять В.І. Моліс, А.С. Білоус, В.Т. Олійничук.

### **Музей сільськогосподарської техніки під відкритим небом у Петрово**

Родзинкою музейної справи Петрівського району стало відкриття на базі районного історичного музею експозиції раритетної сільськогосподарської техніки під відкритим небом, яка є єдиною в області.

Ініціатором створення виставки став голова Петрівської районної державної адміністрації Юрій Георгійович Самохвал.

На виставці експонується плуги, трактори, сівалки та інші зразки сільськогосподарської техніки, за допомогою якої місцеві мешканці десятиліттями обробляли землю.

На час урочистого відкриття експозиції, яке відбулось на свято Дня незалежності у 2010 році, виставка містила лише 5 експонатів техніки. Зараз їх більше 20. Вони демонструють усі види аграрних робіт від оранки до збору урожаю.

Вся техніка була передана до музею керівниками агроформувань району, серед експонатів музею є сівалки виробництва заводу «Червона Зірка».

У музеї сільськогосподарської техніки також представлено:

- Трактор «Універсал», випуск було розпочато у 1934 році на Ленінградському заводі імені Кірова (колишній «Червоний Путилівець») замість існуючого до цього «Фордзон-Путилівець». Прототипом для Універсалу було обрано американський «Фармолл», тут він випускався до 1940 року. З початком Великої Вітчизняної війни і до 1943 року на території СРСР не залишилось жодного тракторного заводу, всі вони були зруйновані. Тому 24 лютого 1943 року ЦК ВКП(б) та Рада Народних Комісарів прийняли Постанову про будівництво у місті Володимирі в Росії потужного тракторного заводу. Таким чином, у 1944-55рр. трактор «Універсал» випускається на Володимирському ТЗ. Він був першим радянським трактором, що працював на гасі, у великих кількостях експортувався за кордон. Загалом у період з 1934 по 1955 роки двома заводами було випущено 211500 машин. Потужність трактора – 22 кінські сили (16.2 кВт).

- Трактор Т-34 – гусеничний, сільськогосподарський, загального призначення. Використовувався для виконання основних сільськогосподарських робіт з повного обробітку ґрунту і збирання врожаю з навісними, напівнавісними та причіпними машинами і приладами на підвищених швидкостях. Міг бути використаний на дорожніх, меліоративних будівельних та інших роботах, а також для перевезення вантажів поганими дорогами. Завод-виробник – Харківський тракторний завод, початок серійного виробництва з 1962 року.

- Косарка КІР – 1,5. Має ширину захвату 1,5 м, призначена для скошування та подрібнення кукурудзи, соняшника, трав та інших культур при закладенні їх на силос або використання в якості зеленого корму. Під час руху косарки передній щит нахиляє рослини. Молоткові ножі барабану, зустрічаючи на своєму шляху нахилені рослини, зрізають їх, подрібнюють і викидають цю масу у жолоб, який складається із трубопроводу і поворотної секції з дифузом. Під дією повітряного потоку, який утворюється під час роботи подрібнюючого барабана, маса потрапляє до транспортного засобу. Повертаючи секцію рукояткою черв'ячного механізму або гідравлічним пресом, масу рівномірно розподіляють по кузову транспорту.

*За матеріалами презентаційного буклету  
«Петрівщина: родзинка музейної справи»*

### **Музей ракетних військ стратегічного призначення**

(Філія Центрального музею Збройних Сил України)

Один із унікальних військових музеїв України, музей ракетних військ стратегічного призначення, заснований 30 жовтня 2001 року. Для його створення були використані бойова позиція і командний пункт ракетного полку 46-ї ракетної дивізії Ракетних військ стратегічного призначення.

До складу музею входять бойова стартова позиція з: шахтно-пусковою установкою, командним пунктом запуску ракети шахтного базування, наземним обладнанням (холодильний центр, енергоблок, вартове приміщення з автоматизованими системами охорони) і різноманітними допоміжними механізмами ракетного комплексу «ОС», які збережені у первісному вигляді.

На території бойової позиції розміщена також експозиція спеціальної ракетної техніки. Утримують технічне обладнання і механізми у робочому стані колишні офіцери-ракетники, які несли бойове чергування на зазначеному ракетному комплексі.

### ***Шахтна пускова установка***

Вказана установка – це шахта глибиною 35 метрів, яка є високо захищеною фортифікаційною спорудою. Вона виконана технічно з апаратурним відсіком, захисним пристроєм і стаканом. Загальна вага захисного пристрою складає 121 тону. Безпосередньо до стакану шахти був прикріплений контейнер з ракетною РС-22.

Ці комплекси знаходились на бойовому чергуванні з 1989 по 1999 рік. Поруч установки розташовано макет головної частини ракети РС-22 (СС-24).

### ***Укріплений командний пункт***

Конструкція шахти укріпленого командного пункту виконана аналогічно шахті пускової установки і є такою ж захищеною. Її глибина – 40 метрів. Це металевий контейнер довжиною 33 метри (діаметр 3,3 м.), вагою 125 тонн, який має 12 відсіків. У кожному з них знаходиться апаратура та обладнання, кожна частина виконує свої особливі функції.

Бойова обслуга пуску в складі 2-х осіб постійно несла бойове чергування в 11 відсіку на 30-метровій глибині протягом 6 годин по чергово. Для їх доставки до місця чергування в укріпленому командному пункті застосовувався вантажно-пасажирський ліфт. Командний пункт міг надійно функціонувати в різних умовах, в тому числі автономному режимі упродовж 45 діб.

Вартові приміщення – це споруда, яка складається з підземної та наземної частин. Вони призначались для охорони і оборони об'єктів позиційного району. Вхід у вартове приміщення здійснювався через люк-патерни.

Зміна у кількості 2-х осіб несла бойове чергування протягом тижня і постійно перебувала в середині вартового приміщення. На даху вартового приміщення розташована баштово-кулеметна установка, в якій встановлено кулемет Калашникова ПКТ. Така ж установка розміщена на даху споруди №6, в якій перебувала чергова зміна.

В експозиційних залах музею споруди №6 відвідувачам розкривається історія 46-ї ракетної Нижньодніпровської, ордена Жовтневої Революції, Червонопрапорної дивізії, яка розпочала бойовий шлях у роки Другої Світової війни і завершила його у жовтні 2001 року, залишивши для нащадків Музей ракетних військ стратегічного призначення.

Музей знаходиться за адресою: Кіровоградська область, Голованівський район, смт Побузьке.

*За матеріалами буклету  
«Музей ракетних військ стратегічного призначення»  
(філія Центрального музею Збройних Сил України)*

**Василь Білошапка,**  
зберігач фондів Олександрівського районного краєзнавчого музею

### **З історії вшанування пам'яті Левка Мацієвича в Олександрівці (до 10-річчя створення кімнати-музею)**

У центрі смт Олександрівка дивом зберігся будинок, в якому з'явився на світ один з перших вітчизняних льотчиків, талановитий конструктор, український громадський діяч Лев (Левко) Макарович Мацієвич.

Вітчизняний корабельний інженер і льотчик, капітан Левко Макарович Мацієвич народився 13 січня 1877 року в містечку Олександрівці, загинув 7 жовтня 1910 року в Петербурзі, де й похований. Закінчив Харківський технологічний інститут (1901) і Миколаївську морську академію (1906). З 1908 року служив у Морському технічному комітеті, потім був призначений у Відділ повітряного флоту. Брав участь у спорудженні в Севастополі броненосця «Іоанн Златоуст». Займався питаннями теорії і практики авіації. Створив у 1909 році проект гідролітака. Автор першого в світі проекту авіаносця. Розробив ряд проектів підводних човнів і протимінних загороджень.

В 1910 році у Франції закінчив льотну школу А. Фармана, організував приймання літаків і двигунів, замовлених для Росії, вивчав організацію льотного навчання. В Росії був учасником багатьох успішних польотів, в т. ч. першого нічного (одночасно з М. Єфімовим). Підняв у повітря перших у Росії пасажирів. Загинув під час польоту при проведенні першого Всеросійського свята повітроплавання (став першою жертвою російської авіації). Під час навчання у Харкові був активним членом студентської Української громади. Один із засновників Револьюційної Української Партії (РУП). У Севастополі вів українську національно-політичну роботу серед робітників. У Петербурзі став активним членом місцевої Української громади. Протягом 1906-1910 рр. надавав значну матеріальну допомогу українському політичному рухові, зокрема партіям РУП, УСДРП; фінансував видання цих партій [4, с. 125-42; 5, с. 174-175; 3, с. 164 ].

Ідея вшанування пам'яті Левка Макаровича Мацієвича з'явилась ще в середині 1960-х років, коли велась робота з підготовки тому «Кіровоградська область» для багатотомного видання «Історія міст і сіл Української РСР». Це питання обговорювалось і наприкінці 1960-х років [2, с. 109]. Та тоді не склалось... Встановленню меморіальної дошки, напевно, перешкодили політичні погляди Л. М. Мацієвича.

Тільки в 1997 році дошку все-таки відкрили. Трапилось це 6 вересня [4, с. 187]. Дошку виготовив кіровоградський скульптор Аркадій Мацієвський. Ідея була реалізована завдяки тому, що її підтримала потужна на той час політична сила – Соціал-демократична партія України (об'єднана). На церемонії відкриття були присутні керівник партії, міністр юстиції України Василь Онопенко, лідери обласної і районної організацій СДПУ(о) Сергій Пересунько та Віктор Присяжнюк, керівники району, інші гості з Кіровограда та Києва. Саме Сергій Пересунько, Віктор Присяжнюк та автор цих рядків і були рушійною силою у цій важливій справі.

Та хотілося більшого – відкрити у цьому будинку ще й музей славного земляка. Про це 19 червня 2001 року у районній газеті «Вперед» з'явилась стаття краєзнавців-ветеранів Григорія Жаботинського, Івана Сухини, Степана Кононенка «Л. М. Мацієвич гідний більшого» [1]. Вони закликали владу створити хоч невелику музейну кімнату в будинку, де народився відомий земляк.

Ідея відразу не була реалізована, але засіла в головах людей і почала набувати реальних обрисів. У 2003 році досягнуто домовленості з орендарями будинку, де

народився Л. М. Мацієвич, щоб вони виділили кімнату для музею. Одночасно почався пошук матеріалів для експозиції та фінансових ресурсів. В останній справі не зарадили ні народний депутат України Віктор Бойко, ні Міністерство культури і мистецтв України. Відгукнувся лише уродженець Олександрівки, російський підприємець, вчений, військовий і політичний діяч Борис Кузик. На його кошти й здійснено було поїздки до Харкова для збору матеріалів, розпочато ремонт приміщення та виготовлення експозиційного обладнання.

Процитую спогади одного з ініціаторів створення кімнати-музею Л.М. Мацієвича краєзнавця, заслуженого працівника культури України Івана Петренка, який у той час працював у Олександрівській райдержадміністрації:

«Щоб створення музейної кімнати видатного земляка не видавалося приватною справою кількох диваків, виникла потреба поставити все це на, так би мовити, державні рейки. З цією метою Білошапка розробив проект розпорядження голови районної державної адміністрації, в якому відкриття майбутнього музею пов'язувалося з виконанням Програми розвитку музейної справи в Олександрівському районі. Це розпорядження, обґрунтоване мною, голова райдержадміністрації О.С. Ковтун підписав на початку травня 2003 року. Ним, зокрема, передбачалися не тільки конкретні терміни проведення всіх робіт з виготовлення експозиції музею Мацієвича, а й вказувалася дата відкриття музею – 7 жовтня 2003 року та закріплювалися відповідальні за виконання всіх робіт. Контроль за виконанням цього розпорядження було покладено на заступника голови районної державної адміністрації Л.Ф. Нечепоренко. Я ж постійно доповідав про хід робіт з облаштування музею, визначав дати проведення нарад з цього приводу, запрошував на них всіх відповідальних працівників. Участь у цьому процесі Л. Ф. Нечепоренко було дуже важливою. З усією відповідальністю за доручену справу взялися директор районного краєзнавчого музею І.О. Шулик, завідуючий фондами музею В.В. Білошапка, численні ентузіасти.

За власною ініціативою Білошапка відвідав Державний архів Харківської області, де, на превелике здивування, збереглася у відмінному стані особова справа студента Харківського технологічного інституту Левка Мацієвича, яка недоторканною пролежала на архівних полицях понад століття. За окрему плату вдалося отримати якісні копії всіх документів, що містилися у справі нашого земляка.

У Харкові Василь Вікторович розшукав внучату племінницю Л.М. Мацієвича, яка, як родинну реліквію, зберігає сімейні альбоми родини Мацієвичів.

Проблемами створення кімнати-музею Л.М. Мацієвича перейнялися деякі наші земляки. Допомога музею від Ю. Рябцева, М. Іщенка, О. Кравченка, І. Скічка, І. Шулика, Н. Луценко, Т. Дзядевич, К. Бондаренко та інших була безкорисливою та дуже цінною.

Б.М. Кузик, матеріальна допомога якого новостворюваному музею була визначальною, пізніше теж передав для музею цінне фото з місця поховання Л. М. Мацієвича в Санкт-Петербурзі.

На початок осені 2003 року для новоствореного музею були придбані деякі предмети домашнього вжитку кінця XIX - початку XX століття. Над їх придбанням та реставрацією сумлінно попрацювала І.О. Шулик, яка виявила велику ініціативу і винахідливість як у пошуку матеріалів для ремонту кімнати, так і в залученні до цього спеціалістів. Значна частина ремонтних робіт була проведена самими музейними працівниками.

На початок вересня 2003 року, за місяць до запланованого відкриття, чітко вималювалися загальні риси музейної кімнати. Стіл, віденський стілець, буфет та

старовинний годинник створювали атмосферу житлової кімнати-кабінету кінця XIX століття. Дві вітрини та стіни були призначені для документів та фотографій з життя видатного земляка» [2, с. 111-114].

7 жовтня 2003 року в будинку по вул. Леніна, 64 в смт Олександрівці було урочисто відкрито кімнату-музей Л. М. Мацієвича. Дата відкриття була приурочена до дня трагічної загибелі видатного земляка.

Знову процитуємо спогади Івана Петренка:

«На мітингу з нагоди відкриття музейної кімнати виступили голова райдержадміністрації О.С. Ковтун, заступник голови райдержадміністрації Л.Ф. Нечепоренко, про коротке життя нашого земляка змістовно розповів В.В. Білошاپка. Учасники мітингу були дуже уважними, адже подія була неординарною, а мовлене біля мікрофона цікавим. Атмосферу урочистості посилювала мелодія Мирослава Скорика, тужливі акорди якої сприймалися в органічній єдності з подією, яка відбувалася. На зовнішній стіні будинку було встановлено дві гранітні плити, одна з яких вміщувала портрет нашого земляка періоду його юності, а на іншій був текст з відзначенням внеску Б.М. Кузика у створення музею. Перед початком мітингу ці гранітні плити були вкриті білою тканиною, яку потрібно було зняти. Зняти біле покривало було доручено І. К. Сухині, який у кінці 60-х років працював у РК КПУ і ще тоді виступив з ініціативою вшанувати пам'ять Мацієвича. І хоча з цього тоді нічого не вийшло, Іван Карпович у 2003 році став членом ініціативної групи зі створення музейної кімнати. Через хворобу прибути на початок урочистостей І. К. Сухина не зміг, однак на їх закінчення все-таки прийшов. Тому знімав покривало з художньо виконаних гранітних плит, кожна з яких є пам'яткою історії, ветеран педагогічної праці, незмінний керівник станції юних техніків упродовж десятків років С. І. Кононенко, вихованці якої встановлювали всесоюзні та республіканські рекорди з авіа- та ракетомодельювання.

Після зняття покривала відбулося перерізання червоної стрічки на вхідних дверях музею. Це здійснили голова райдержадміністрації О.С. Ковтун та голова районної ради О.С. Невмержицький. Вмістити всіх бажаючих музейна кімната не змогла. Тому музей першими відвідали «почесні гості». Екскурсію для них провів Білошاپка. У вузькому коридорі приміщення я лише міг спостерігати за реакцією перших відвідувачів. На їхніх обличчях був і подив, і неприхована увага, непідробний інтерес, адже переважна більшість з них навіть не здогадувалася, ким був їхній земляк Левко Макарович Мацієвич. Підійшов до мене та став поруч й І.К. Сухина, який, подолавши хворобу, вирішив приєднатися до нас.

Музейна кімната вдалася. Вона затишна та багата матеріалами. Тим, хто її створював, вдалося майже неймовірно – зібрати по крихтах відомості про всі етапи життя прославленого ще за життя земляка» [2, с. 116-117].

Так почала функціонувати філія Олександрівського районного краєзнавчого музею – кімната-музей Л. М. Мацієвича.

В 2010 році у будинку, де народився Л. М. Мацієвич, вивільнилася ще одна кімната і з'явилась змога розширити музей. Тим паче, що того року виповнювалось 100-річчя з дня загибелі Л. М. Мацієвича. Було вирішено до цієї дати провести міжнародну науково-практичну конференцію та створити другу чергу музею. Відповідне розпорядження видав голова Олександрівської райдержадміністрації Валерій Авксентьев.

На проведення цих заходів потрібні були кошти. Тут знову прийшов на допомогу Б. М. Кузик. Фінансово сприяли справі також громадська організація «Земляцтво Олександрівщини» (м. Київ), ряд підприємців району. Організаційну

допомогу надали голова районної ради Станіслав Степанов та заступник голови райдержадміністрації Лариса Нечепоренко.

24 вересня 2010 року у приміщенні Олександрівської дитячої музичної школи відбулась Міжнародна науково-практична конференція «Левко Мацієвич: видатний конструктор, авіатор, український політичний діяч». Її організатори – Олександрівська районна державна адміністрація, Олександрівська районна рада, Національний університет «Києво-Могилянська академія», Кіровоградський державний педагогічний університет ім. В.К. Винниченка, Кіровоградська обласна організація Національної спілки краєзнавців України, громадська організація «Земляцтво Олександрівщини», Олександрівський районний краєзнавчий музей, громадська організація «Олександрівська районна спілка краєзнавців».

На конференції побували науковці, вчителі, краєзнавці, музейні та бібліотечні працівники, студенти, курсанти, дослідники тематики конференції, представники влади і громадськості з Санкт-Петербурга, Харкова, Києва, Кіровограда, Олександрівки, серед яких виконавчий директор Міжнародного благодійного фонду відродження Києво-Могилянської академії, член Національної спілки письменників України Володимир Кобзар. На конференції була присутня ціла делегація викладачів і курсантів Державної льотної академії України, у складі якої були громадяни України, Туркменістану та Екваторіальної Гвінеї. Серед доповідачів на конференції був і професор Національного університету «Києво-Могилянська академія», доктор філологічних наук, член Національної спілки письменників України Володимир Панченко (м. Київ). Заочним учасником конференції був начальник Управління із збереження культурних цінностей Федеральної служби з нагляду за дотриманням законодавства в області охорони культурної спадщини, лауреат Кіровоградської обласної краєзнавчої премії ім. В.М.Ястребова, заступник голови Кіровоградського земляцтва «Єлисаветград» Віктор Петраков (м. Москва, Російська Федерація). Через службу зайнятості він не зміг прибути на конференцію. Однак кожен учасник і гість конференції отримав поштову листівку про Л. М. Мацієвича, одним з авторів проекту якої був Віктор Петраков [6, с. 31-33].

Потім учасники конференції вирушили до будинку, де народився Левко Мацієвич і поклали кошик живих квітів до меморіальної дошки на його честь, сфотографувались. Гості оглянули кімнату-музей Л. М. Мацієвича – філію Олександрівського районного краєзнавчого музею, де до конференції було оформлено ще одну експозиційну кімнату.

Таким чином, на осінь 2010 року сформувалась нинішня експозиція кімнати-музею Л. М. Мацієвича, де можна побачити численні фотографії і документи, що розповідають про багатогранне життя і діяльність сина неба і землі. У музеї зберігаються речі побуту того періоду, макети літака «Фарман-4» (один з них подарований Державною льотною академією України в 2011 році), на якому літав і загинув авіатор. Кілька книжок початку ХХ століття подаровані родичами Л. М. Мацієвича, які мешкають у Харкові. У вітринах музею можна побачити конверти із зображенням Л. М. Мацієвича, випущені 1997 та 2006 року в Україні, книги Володимира Панченка та Віктора Петракова про Л. М. Мацієвича [7, 8]. Привертає увагу фото російського космонавта Юрія Маленченка (він родом із м. Світловодська на Кіровоградщині), подароване його мамою Ніною Іванівною, речі конструктора ракетно-космічної техніки Володимира Ковтуна, книги і фото з автографами російських космонавтів, американських і канадських астронавтів, бортовий журнал космічного корабля «Союз», ручка американського астронавта та багато інших цінних експонатів, пов'язаних з авіацією і космонавтикою.

Тож варто відвідати цей невеликий музей, щоб поринути у долю Левка Мацієвича – людини, яка за короткий вік встигла чимало зробити для України, Росії, вселюдського поступу вперед.

### Література

1. Жаботинський Г. Я. та ін. Л. М. Мацієвич гідний більшого // Газета «Вперед». – 2001. 19.06.
2. Кузик Б. М., Білошапка В. В. Духовні скарби рідної землі: Історико-краєзнавчі нариси. – Д.: АРТ-ПРЕС, 2007. – 584 с.
3. Кузик Б. М., Білошапка В. В. Кіровоградщина: історія та сучасність центру України. В 2-х т. – Д.: АРТ-ПРЕС, 2005. – Т. 2. – 452 с.
4. Кузик Б. М., Білошапка В. В. Олександрівка. Погляд крізь віки. – К.: Мистецтво, 2001. – 240 с.
5. Кузик Б. М., Білошапка В. В. У плині часу. Енциклопедія Олександрівщини. – К.: Мистецтво 2002. – 320 с.
6. Міжнародна науково-практична конференція «Левко Мацієвич: видатний конструктор, авіатор, український політичний діяч» // Збірка праць Олександрівського районного краєзнавчого музею. Випуск восьмий / Укл. В. В. Білошапка. – Олександрівка, 2010. – 60 с.
7. Панченко В. Є. Небо Левка Мацієвича / В. Є. Панченко; упоряд. ілюстр. В. В. Білошапка. – К.: видавництво «Пульсари», 2009. – 52 с.
8. Петраков В. В. Лев Мацієвич: памятна книжка: біографія, документи, публікації / В. В. Петраков. – Москва: Фонд содействия авиации «Русские Витязи», 2010. – 192 с.

**Роман Любарський,**  
журналіст газети «Народне слово»

### Десять кабельтових на північ від Кіровограда

Станіслав Пролуненко – бізнесмен, засновник і упорядник першого на Кіроворадщині приватного музею військово-морського флоту у с. Велика Северинка. У молодості він служив машиністом на великому протичовновому кораблі «Красний Кавказ». Першим, хто надихнув Станіслава на створення музею, був Олександр Воронов, знавець та майстер ретроавтомобілів. Далося взнаки й багаторічне спілкування із знавцями колекцій технічних зразків.

Музей розташований на другому поверсі майстерні площею більше 160 кв.м., складається з двох кімнат і нагадує корабельну кают-компанію Тут зібрані фото з морської тематики кінця ХІХ – початку ХХ століть, речі, ремінні бляхи, годинники, картини, обмундирування.

Музеєм опікується громадська організація – обласний осередок Всеукраїнської асоціації ветеранів-підводників на чолі з В. Гребенюком.

Виконує роль своєрідного центру військово-патріотичного виховання молоді.

*«Народне слово» 11 серпня 2011 року – С.6.*

**Світлана Ушакова,**  
завідувач відділу мистецтв  
Кіровоградської обласної універсальної наукової  
бібліотеки імені Дмитра Чижевського

### **Колекція творів арт-зварювання Євгена Василевського**

Євген Василевський з 1965 року проживає у місті Кіровограді, захоплення художньою обробкою металу супроводжує все його життя.

Працює автор у досить незвичайній техніці, яка називається арт-зварювання. Як матеріал для своїх робіт, пан Василевський використовує різноманітний металобрухт та металеві відходи. Вигляд металобрухту, напевно, не викличе естетичної насолоди в жодної людини. Однак є людина, яка в змозі побачити в цьому прекрасне і навіть створити з цього витвори мистецтв.

За словами майстра, матеріал для своїх скульптур він знаходить всюди, де тільки можливо: це відходи – і промислові, і побутові. «Іноді люди самі приносять мені ті речі, якими вони вже не користуються і не хочуть накопичувати їх удома... Повірте, у мене чимало ідей, як із цього мотлоху зробити оригінальні скульптури!», – коментує пан Василевський.

Кіровоградський митець знайшов, напевно, найкраще застосування тому, що люди зневажливо називають відходами, які забруднюють навколишнє середовище. Він показав всім нам, що навіть із сміття можуть вирости прекрасні квіти і з'явитися досить екзотичні комахи і тварини...

В особистій колекції Євгена Василевського знаходиться близько 200 творів, це роботи різних розмірів і тематики. Частина з них постійно експонується у Кіровоградській універсальній науковій бібліотеці імені Дмитра Чижевського. З 2008 року тут відбулися чотири персональні виставки Євгена Василевського.

А з 2013 року працює постійно діюча експозиція у холі першого поверху бібліотеки – величезні комахи, дракони, фантастичні тварини незмінно привертають увагу користувачів та гостей закладу, викликаючи здивування та захоплення. А дивуватися є чому. Адже усі представлені роботи демонструють нестандартне оригінальне мислення та художнє бачення, тонке відчуття біоніки, спорідненість живої і неживої природи.

Василевський – винятково витончений майстер, який працює з жорстким, грубим матеріалом, металом та металобрухтом.

Найвдячніша глядацька аудиторія пана Євгена – діти. Адже усі роботи можна торкати руками, гратися з ними. Кожна екскурсія для дітей – це завжди безліч питань, міркувань вголос, реплік здивування та захвату. Такого більше не побачиш ніде. Розглядаючи і вивчаючи роботи, діти проникаються глибинною філософією майстра, який своєю творчістю промовляє: «Відкрий новий світ, вчись дивитись і бачити».

Дивовижні роботи автора – це гордість бібліотеки, візитівка міста, справжнє сучасне мистецтво світового рівня.



## РОЗДІЛ II ВИВЧЕННЯ ТА ПОПУЛЯРИЗАЦІЯ ПАМ'ЯТОК НАУКИ І ТЕХНІКИ НА КІРОВОГРАДЩИНІ

**Сергій Шевченко,**  
кандидат історичних наук,  
доцент Кіровоградського державного педагогічного  
університету імені Володимира Винниченка

### **Відображення етапів історії Центральної України в пам'ятках військової та цивільної техніки**

Найдавніші пам'ятки військової техніки на Кіровоградщині відображають етап мілітарної експансії імперії Романових на землі Запорізької Січі у XVIII ст. Із часів існування тут російської фортеці св. Єлисавети залишилися дві гармати на території меморіальних валів по вул. Ушакова.

У господарській структурі краю, багатого родючими чорноземами, важливе місце завжди посідало сільське господарство і промислові галузі його обслуговування. З пам'яток історії цього профілю в обласному центрі по вул. Чорновола на постаменті встановлено кінну сівалку «Росія», випуск якої Єлисаветградський завод Ельворті започаткував 1888 року, і тракторну сівалку «СЗ-36», освоєну його наступником – Кіровоградським заводом «Червона Зірка» 1970 року. Це підприємство в галузі сільськогосподарського машинобудування було серед провідних у Російській імперії та СРСР [1].

У механізації села радянська влада вбачала важливий засіб підвищення продуктивності праці та пропаганди колективного способу господарювання. У 1929 році професію тракториста на машинах зарубіжного виробництва освоїв Олександр Гіталов з Новоукраїнського району. У зв'язку з тим, що цей район був дослідно-зразковим, Зінов'євський окружком Компартії (більшовиків) України підтримав клопотання його керівництва про повне укомплектування машинно-тракторних станцій (МТС) тракторами протягом 1930 року [2, с. 140]. У 1931 році Гіталов пересів за кермо першого радянського трактора ХТЗ, через 2 роки очолив бригаду, яка працювала на цих машинах. На колісному тракторі механізатор працював і в перші повоєнні роки. У 1948 і 1958 роках [2, с. 110] хлібороб удостоєний звання Героя Соціалістичної Праці. В 1985 році трактор ХТЗ було встановлено у центрі с. Комишуватого Новоукраїнського району, де жив і працював відомий механізатор [3].

Ключова роль у механізації сільського господарства відводилася МТС. 15 листопада 1929 року Зінов'євський окружком партії закликав наймитів, бідняків і середняків сприяти створенню машинно-тракторних станцій [4, арк. 147]. Того року було організовано, зокрема, Долинську МТС. У передвоєнні п'ятирічки вихідці з навколишніх сіл працювали тут на десятках колісних та гусеничних тракторів. Кращі з них у 1939 році були учасниками Всесоюзної сільськогосподарської виставки. У 1983 році у м. Долинській на честь перших трактористів МТС на постаменті встановлено трактор «Універсал» [5, с. 264]. Довоєнну працю механізаторів увічнено

також в «Універсалах» у смт Новгородці, с. Красносілці Олександрівського району та інших населених пунктах. У центрі с. Макарихи Знам'янського району на постаментах встановлено трактор «Універсал – 2», віялку «Зернівка» і плуг. На жаль, спроби технізації сільського господарства, самовіддана праця механізаторів не унеможливили голодомору в Центральній Україні та в інших регіонах.

На відміну від оборони, тривалим було визволення Кіровоградської області від німецько-фашистських загарбників. Жорстокі бої зав'язалися на підступах до Олександрії. 6 грудня 1943 року місто звільнив Червонопрапорний механізований корпус, який на честь цього отримав назву «Олександрійський». У період визволення Знам'янки вирішальну допомогу регулярним частинам надали партизанські загони Діброви, Володіна, Кришталя. На привокзальному майдані 1981 року встановлено пам'ятний знак «Паровоз ЕУ 683-21», який першим прибув на звільнену станцію, доставляючи потім звідси військові ешелони в Кіровоградському і Смілянському напрямках. Із західного боку міста на гранітному постаменті знаходиться радянський бойовий танк періоду війни [6, с. 18]. Танк «Т-34» встановлено також в Олександрії. Визволення Кіровограда 8 січня 1944 року увічнено, зокрема, в пам'ятках військової техніки – гарматах біля штабу МНС по вул. Шевченка та на подвір'ї обласного краєзнавчого музею; автомобілі з реактивною установкою «Катюша» – біля автовокзалу, танк «Т-34» – по вул. Родимцева. Літак і гармату встановлено у Світловодську. Війська 3-го Українського фронту у березні 1944 р. визволили південні райони Кіровоградщини. Пам'ятні знаки визволителям встановлено, зокрема, в м. Долинській (у т. ч. танк «ЧС-3» та літак «МиГ-15»), Варварівці (гармата).

Окупація завдала значні збитки сільському господарству області. Зокрема, було вивезено техніку колгоспів, радгоспів, МТС. Протягом 1944 р. на визволеній території Кіровоградщини машинно-тракторні станції отримали 525 тракторів, 583 автомашини і 50 комбайнів [7, с. 59]. У 1977 році автомобіль «ЗИС-5В», випущений Московським заводом ім. Сталіна, встановлений в Олександрівці. Пам'ятка увічне внесок автомобілістів у роки війни, відбудови і розвитку господарства. Ця машина використовувалася з 1944 р. в Олександрівській МТС ім. Петровського (згодом – АТП) [8, с. 140]. Великих збитків фашисти завдали промисловості краю. У її відбудові значне місце відводилося залізничному транспорту. За період окупації у Гайвороні було зруйновано вокзал, депо, пошкоджено колії, знищено багато паровозів і вагонів. У 1946 році на тепловозоремонтний завод з депо Таллінн-Вятка був доставлений паровоз «МТ-202». По завершенні ремонту він кілька десятиріч використовувався у виробничих цілях, 1984 року встановлений у центрі міста, як пам'ятний знак [9, арк. 23].

Таким чином, на Кіровоградщині є різноманітні пам'ятки техніки. Військову історію представляють гармати, танки, паровоз, літаки, автомобіль; цивільну – сівалки, віялка, плуг, трактори. Вони встановлені переважно в радянські часи, відображають непросту історію ХХ століття. Включення відвідин цих пам'яток до туристичних маршрутів, уроків-екскурсій, планів класних заходів у навчальних закладах урізноманітнює, унаочнює методи краєзнавчої і навчально-виховної роботи. Більшій її ефективності має сприяти вихід довгоочікуваного «Зводу пам'яток історії та культури». Інтерес викликають і пам'ятки техніки в музеях області. Цікавою стала демонстрація сільгосптехніки біля Петрівського районного музею.

#### Джерела та література

1. «Красная звезда»: Краткий очерк истории Кировоградского ордена Трудового Красного Знамени завода сельскохозяйственных машин «Красная звезда».

– Днепропетровск: Промінь, 1974. – 127 с.

2. Сільське господарство Кіровоградщини (1944 – 1975): Зб. документів і матеріалів. – Дніпропетровськ: Промінь, 1987. – 248 с.

3. Петренко І. Подвиг тракториста // Радянське село. – 1985. – 10 серпня.

4. Державний архів Кіровоградської області (ДАКО). – Ф. П-2. – Оп. 1. – Спр. 2459.

5. Кіровоградская область // Памятники истории и культуры Украинской ССР: Каталог-справочник. – К.: Наук. думка, 1987. – С. 259–273.

6. Проценко В. А. Знаменка: Путеводитель. – Днепропетровск: Промінь, 1987. – 64 с.

7. Воспоминания об освобождении Кіровоградщины (материалы, статьи и рассказы). – Кіровоград: Типографія издательства «Кіровоградська правда», 1945. – 63 с.

8. Кузик Б. М., Білошапка В. В. Кіровоградщина: історія та сучасність центру України: В 2 т. – Дніпропетровськ: АРТ-ПРЕС, 2005. – Т.2. – 452 с.

9. ДАКО. – Ф. Р-286. – Оп. 1. – Спр. 544.

**Вікторія Бузько,**

вчитель спеціалізованої ЗШ І-ІІІ ступенів №6  
Кіровоградської міської ради

### **Реалізація наступності та принципу історизму фізичної освіти у патріотичному вихованні учнів основної школи**

*Стаття присвячена презентації посібника для формування інтересу учнів до вивчення фізики в сучасній загальноосвітній школі. Особлива увага у передбачуваній методиці розвитку пізнавального інтересу концентрується на дотриманні принципів наступності та історизму у процесі навчання фізики в основній школі й зокрема у патріотичному вихованні школярів.*

*Ключові слова: методика навчання фізики, наступність, принцип історизму, інтерес учнів, патріотичне виховання.*

**Постановка проблеми.** Шкільний курс фізики відрізняється від курсу загальної фізики не лише змістом і обсягом навчального матеріалу та процесуальними аспектами його реалізації у навчальному процесі, а й тими функціями і основними завданнями, які перед ним ставляться у зв'язку із формуванням і вихованням особистості підлітка шкільного віку, підготовленого до обрання майбутньої професійної діяльності, до продовження навчання і формування активного і вдумливого до перетворень оточуючого світу громадянина. До того ж фізика, як будь-яка інша наука, є частиною загальнолюдської культури, яка свідчить про розвиток суспільства взагалі.

Зрозуміло, що не всі школярі стануть фізиками, не всім з них знадобляться фізичні знання в тому обсязі, як це окреслено профільними програмами для майбутньої професійної діяльності, але всі випускники шкіл мають бути

культурними людьми, мати правильні уявлення про історію науки, роль і місце фізики в житті людини. Тут досить важливим є виховання, котре завжди має місце у процесі навчання фізики і, зокрема патріотичне виховання. Таким чином, зміст фактичного матеріалу шкільного курсу фізики, наприклад, історичного аспекту теж відіграє важливу роль у навчанні.

Для реалізації наступності та принципу історизму з метою формування пізнавального інтересу учнів основної школи до фізики нами підготовлений і вже апробований навчальний посібник «Видатні діячі в галузі фізики і техніки Кіровоградщини» [1]. Метою даного посібника є обґрунтування необхідності дослідження історичних постатей рідного краю та ознайомлення з їхніми досягненнями в галузі фізики та техніки, а також реалізація патріотичного виховання на уроках фізики та в позакласній роботі з учнями.

До основних аспектів з даного напрямку методики навчання фізики ми відносимо такі, що передбачають наступне: щоб викликати стійкий інтерес в учнів до фізики як науки вчителю необхідно розкривати еволюцію фізичних ідей, з'ясувати причини, що спонукали учених прийняти ту або іншу ідею, аналізувати механізм наукового пошуку, атмосферу творчого процесу дослідника. При цьому, розповідаючи про народження нових наукових ідей та їхньої еволюції, вчителеві важливо не нехтувати деталями, деякими дрібницями, цікавими епізодами, бо саме такі моменти можуть оживити розповідь активізувати пізнавальну діяльність школяра. Разом з тим не слід випускати з поля зору того, що стійкий інтерес до предмета вивчення і навчання породжують не дріб'язкові епізоди, а сам процес пошуку істини з його внутрішньою логікою.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Поняття «наступність» розглядається як методологічний принцип організації педагогічного процесу на різних ступенях навчання (С. М. Годнік, А. А. Киверляг, А. В. Литвин та ін.); як педагогічна закономірність, яка виявляється в єдності педагогічного процесу (П. Н. Олійник); як загально педагогічний принцип, що забезпечує неперервний зв'язок між різними сторонами, етапами навчання та виховання (О. Г. Мороз, Ю. А. Кустов, В. Н. Мадзігон та ін.); як система, яка включає структурні компоненти, що відповідають основним компонентам процесу навчання (А. В. Батаршов); як вимога до організації освіти, яка забезпечує взаємозв'язок всіх її сторін (Л. А. Савінков); як система освітньо-виховної роботи, у кожній послідовній ланці якої продовжується закріплення, розширення і поглиблення знань, умінь і навичок, що склали зміст навчальної діяльності на попередньому етапі (А. А. Люблінська та ін.); як реалізація зв'язків між компонентами навчального процесу (Ю. А. Кустов); як зв'язок у системі уроків (Б. А. Ананьєв). Весь спектр підходів до визначення наступності в освіті та виявлення її сутності свідчать про багатоаспектність та універсальність зазначеного феномену.

Методологічною основою розуміння сутності і закономірностей складних об'єктів, дидактичної теорії і практики, які неперервно розвиваються, є принцип історизму. Історичний підхід до явищ і процесів, що постійно еволюціонують, є одним із компонентів діалектичного методу, який розглядає минуле, сучасність і майбутнє цих об'єктів, явищ і процесів у діалектичній єдності, виходячи не тільки з їх динаміки і мінливості в часі, але саме з їх розвитку, тобто незворотної, спрямованої і закономірної зміни явищ і процесів реальної практики, яка визначає напрямки і характер їх історичної трансформації.

Тут варто наголосити про те, що зокрема, В. Н. Мощанський і Є. В. Савелова виділяють чотири найважливіші функції ролі історизму у навчанні фізики. До цих функцій відносять такі:

- історизм у навчанні фізики є одним з важливих засобів розвитку в школярів інтересу до науки;
- історизм сприяє підвищенню якості знань учнів;
- історизм – один із засобів формування наукового світогляду учнів у навчанні фізики;
- історія науки – один із засобів морального й патріотичного виховання школярів [3, с. 7].

**Виклад основного матеріалу.** У процесі навчання курсу фізики в основній школі вагомим є широке використання матеріалу з історії науки, зокрема: включати історичні відомості в огляди вступного й узагальнювального характеру, у короткі повідомлення на уроці (з рефератами можуть виступати самі учні), відтворювати на уроці історичні досліди (або окремі їхні деталі, елементи пристроїв), практикувати проведення конференцій і тематичних вечорів, присвячених життю і діяльності видатних учених або особливо важливому періоду розвитку науки тощо.

За цих обставин, як показує практика, дуже важливо, щоб учитель на основі історичного матеріалу, викликав у кожного учня почуття подиву й захоплення взаємозв'язком фізичних явищ і процесів, оригінальністю й простотою експериментів, на основі яких ученим удавалося встановити найважливіші закономірності. Якщо учень відчуває інтерес до досліджуваного об'єкта чи питання, то він відповідно краще сприймає весь навчальний матеріал. Знайомство з історією науки, з біографією видатних учених-фізиків, з біографією співвітчизників не тільки показує, як треба мислити, щоб зрозуміти природу, але й застерігає нас від неправильних дій і спотворених уявлень про фізичні основи, що пояснюють досліджувальні об'єкти.

Знайомлячи учнів з історією науки, учитель показує, як створюються фізичні теорії, яка роль гіпотез у розвитку фізики, у чому полягають особливості наукового експерименту; на матеріалі історії учні отримують уявлення про методи фізичного дослідження, що відіграє величезне значення для формування світогляду і для формування умінь і навичок самостійного вивчення оточуючого світу та природи.

Знайомство учнів із життям, діяльністю та поглядами видатних учених (як вітчизняних, так і зарубіжних) дозволяє на уроці поставити низку важливих проблем: добра і зла, гуманізму й сенсу життя, патріотизму та національної гордості, соціальної відповідальності вчених тощо. Тому сутність історичного підходу до вирішення проблем ефективного навчання фізики полягає в тому, щоб при розробці методики вивчення фізичних понять та ідей та особливо у процесі систематичного вивчення фізики в основній школі акцентувати увагу на таких моментах:

- виявити, які помилки були допущені в історичному процесі формування цих понять та ідей;
- встановити конкретні причини цих помилок в історичному еволюційному розвитку фізики;
- побудувати методику викладання цих питань так, щоб у їхньому трактуванні були усунуті причини, які могли б викликати помилки у учнів.

Крім того, багато вчених-фізиків, займаючись вивченням природи, думали й над тим, як зробити наукові знання надбанням людей, суспільства. При цьому вони опрацьовували низку питань, що були пов'язані з педагогічними проблемами, які треба було вирішувати. Наприклад, А. Ф. Йоффе висловлювався про перспективи реформи фізичної освіти в середній школі. У свій час і відомий фізик-теоретик А. Ейнштейн також звертався до аспектів педагогічної діяльності. У цьому аспекті для вчителя фізики цікавими є деякі з висловлювань Альберта Ейнштейна про педагогічні проблеми, зокрема про роль історизму в навчанні: «Зміст науки можна

осягати й аналізувати, не вдаючись у розгляд індивідуального розвитку її творців. Але при такому односторонньому об'єктивному викладі окремі кроки іноді можуть здаватися випадковими успіхами. Розуміння того, як стали можливими й навіть необхідними ці кроки, досягається лише, якщо простежити за розумовим розвитком індивідуумів, що сприяють виявленню напрямків цих кроків» [4, с. 91].

Про роль емоції в навчанні А. Ейнштейн писав: «Акт подиву, очевидно, настає тоді, коли сприйняття вступає в конфлікт із досить встановленими у нас світом понять. У тих випадках, коли конфлікт переживається гостро й інтенсивно, він, у свою чергу, впливає на наш розумовий світ. Розвиток цього розумового світу являє собою у відомому змісті подолання почуття подиву — безперервна втеча від „надзвичайного”, від „дива» [5, с. 133].

На вирішення низки навчально-методичних проблем з фізики були націлені також праці відомих фізиків, зокрема І. К. Кікоїна, А.Д. Сахарова, В.О. Фабриканта та ін. [2]. Історизм у викладанні фізики припускає, насамперед, розкриття еволюції фундаментальних фізичних ідей. Здійснювати це можна на спеціальних уроках-лекціях, присвячених історичним оглядам основних етапів розвитку поглядів на важливі фізичні проблеми. Такі огляди доцільно проводити або у кінці великих розділів курсу фізики, або на початку розділу, коли вони носять вступний, підготовчий чи пропедевтичний характер. Головною метою заключних оглядів є узагальнення і систематизація знань учнів з певної проблеми. Головною ж метою вступних оглядів є постановка проблеми та попереднє обґрунтування ідеї (наприклад, ідеї поля), оскільки часом ніякими іншими засобами переконання учнів у справедливості ідеї, крім апеляції до історії науки, ми не володіємо.

Розглядаючи, як поступово виникла, розвивалася й затверджувалася та чи інша ідея, виділяючи логіку й етапи її еволюції, ми показуємо учням, на чому заснована наша переконаність у її істинності, і тим самим уводимо цю ідею як закономірний підсумок розвитку науки.

У методичній літературі виокремлюється низка таких прикладів використання історизму у процесі навчання фізики, серед яких:

- вступні історичні огляди, що слугують засобом обґрунтування нових знань і перспективних напрямків досліджень;
- заключні історичні огляди з метою систематизації й узагальнення існуючих знань та можливостей практичного їх використання;
- описи історії окремих відкриттів, фундаментальних дослідів, що є засобом обґрунтування одержаних знань;
- біографії вчених та фрагментарні біографічні відомості з життя і діяльності вчених, що слугують формуванню окремих рис та цілісної активної особистості учня;
- задачі, приклади і завдання з історичним змістом.

Особливе місце серед зазначених варіантів використання історизму належить біографіям учених, що можуть бути подані або в досить повному викладі, або у вигляді окремих фрагментарних відомостей про вченого.

Тут, на нашу думку, досить важливим дидактичним завданням є визначення змісту й форми подання біографічних відомостей про вчених як специфічного навчального матеріалу.

У курсі фізики середньої школи взагалі, і зокрема у 7-9 класах основної школи практично дуже не просто хоча б коротко дати інформацію про кожного ученого. Доводиться робити повідомлення лише про деяких з них, і при цьому повнота викладу біографічних відомостей про різних учених, буде неоднаковою. Тому найчастіше біографічні навчальні матеріали бувають двох типів:

- детальні життєві описи окремих основоположників фізичної науки;
- фрагментарні відомості про деякі сторони особистості і наукової діяльності окремих вчених.

Знайомлячи учнів з тим, як думали, як шукали істину кращі представники фізичної науки, корисно озброїти учнів хоча б деякими елементами стилю наукового мислення, оскільки в нашу епоху в будь-якій сфері людської діяльності кожна людина має враховувати принципи наукового мислення. Біографічний матеріал у зв'язку із цим повинен учити школярів науковому підходу до вирішення повсякденних проблем. Це означає, що в біографію вченого треба включити не тільки відомості про те, що він зробив та який його внесок у науку, але варто виокремлювати і те, що його змусило звернутися до цієї проблеми, чому він обрав саме таке вирішення її, чому він думав так, а не інакше.

У підготовленому нами посібнику [1] розглядається методика висвітлення у процесі ознайомлення школярів з основами фізики та астрономії історичного матеріалу, який пов'язаний з життям і діяльністю тих вчених фізиків, які народилися і працювали на території Кіровоградської області.

У першому розділі – «Методологічні аспекти принципу історизму у формуванні природничо-наукового світогляду на уроках фізики» — розкрито значення і роль історизму в курсі фізики середньої школи, вивчені психолого-педагогічні аспекти розвитку дидактичної категорії принцип історизму. Розглянуто важливість ознайомлення учнів з творчістю й поглядами видатних фізиків, розглянуто аспекти морального виховання у навчанні фізики на історичному матеріалі та значення використання матеріалів з історії фізики для естетичного виховання учнів.

У другому розділі – «Учні Єлисаветградської гімназії» – досліджено життєвий і творчий шлях І. Є. Тамма, Б. М. Гессена, Г. Е. Лангемака, які навчались в Єлисаветградській чоловічій гімназії.

У третьому розділі – «Вони народилися і працювали на Кіровоградщині» – детально розглянуто біографічні факти життя і праці фізиків Ю. В. Кондратюка, М. Ф. Герасюти, С. О. Довгого, С. У. Гончаренка, Г. Г. Півняка, В. М. Струтинського, В. Й. Сугакова, О. В. Андріяша та астронома Г. М. Петрова.

Апробація матеріалів посібника в загальноосвітніх середніх закладах освіти переконує, що зв'язок навчання фізики з історією та розвитком творчості багатьох поколінь, з історичними фактами життя і діяльності дослідників таємниць природи не тільки дозволяє дати учням основної школи міцні знання, але й виховує в них високу моральність, сприяє формуванню естетичних поглядів та смаків, є невідкладним й обов'язковим елементом наступності поколінь і патріотичного виховання.

Ознайомлення школярів із життям, діяльністю і поглядами вітчизняних вчених дозволяє поставити й успішно розв'язувати важливі проблеми як патріотизму і соціальної відповідальності учених, так і формувати у школярів активну життєву позицію.

Разом з тим експертна оцінка свідчить, що вивчення історичного матеріалу, який пов'язаний із життям і діяльністю тих вчених фізиків, які народилися і працювали на території Кіровоградської області, сприяє підвищенню інтересу та зацікавленості до фізики учнів усіх середніх загальноосвітніх навчальних закладів різних типів в умовах профільного навчання.

## Література

1. Бузько В. Л. Видатні діячі в галузі фізики і техніки Кіровоградщини. Посібник для вчителів фізики та астрономії. / В. Л. Бузько. – За ред. проф. С. П. Величка. – Кіровоград: ФО-П Александрова М. В., 2010. – 116 с.
2. Голин Г. М. Фізика о преподавании физики. / Г. М. Голин. – М.: Наука, 1979. – 64 с.
3. Мощанский В. Н. История физики в средней школе. / В. Н. Мощанский, Е. В. Савелова. – М.: Просвещение, 1981. – 205 с.
4. Эйнштейн А. Собрание научных трудов. Т. 4. / А. Эйнштейн. – М.: Наука, 1967. – 280 с.
5. Эйнштейн А. Физика и реальность. – Сборник статей. / А. Эйнштейн. – М.: Наука, 1967.

**Наталія Армашова,**  
вчитель Новоградівської ЗШ І-ІІІ  
ступенів Бобринецького району

### **Петро Шумилов: людина, яка прославила Бобринець**

Одним із найвідоміших вчених, які прославили місто Бобринець, був Петро Павлович Шумилов. Він народився 14 червня 1901 року. Дитячі та юнацькі роки пройшли в нашому місті, тут він з відзнакою закінчив гімназію і працював викладачем математики та фізики з 1919 по 1923 рік.

Згодом Петро Шумилов вступив на фізико-математичний факультет першого Московського державного університету, вразивши прийомну комісію знаннями з вищої математики. Ще студентом він проявив наукові здібності та був запрошений академіком Лейбензоном на дослідницьку роботу до Науково-дослідного нафтового інституту. Дослідження Петра Павловича в області гідравліки та теплопередачі стали першим кроком до створення нової наукової галузі – нафтової гідравліки.

Викладацька діяльність, якою займався вчений в Московському університеті, Московському нафтовому інституті, а згодом і в Азербайджанському індустріальному інституті та Азербайджанському державному університеті, добре поєднувалась з його теоретичними дослідженнями й практичною роботою в промисловості.

З 1932 року Петро Павлович почав працювати над проблемою турбобура і, як результат, розробив теорію малогабаритних багатоступінчастих турбін турбобура, створив (у співавторстві) багатоступінчастий турбобур і спосіб турбінного буріння вертикальних і нахилено-спрямованих свердловин.

Ось що писав він в одному із листів своїй дружині про цей період роботи: «Мне удалось построить изящную циркуляционную теорию турбин, о которой во всей известной мне технической литературе нет никаких указаний. Мне удалось теоретически раскрыть глубокую тайну одного монопольного капиталистического общества в Германии, так называемого «Kaplan-turbinen-conzern», которое в течение двадцати с лишним лет скрывало от всего мира секрет расчета и теории сверхбыстроходных турбин... Сейчас вся наша работа в конторе турбинного бурения проводится под углом зрения реализации именно этих моих идей... Теперь уже... я несу ответственность не только за миллионы рублей, которые нам отпускает нефтяная промышленность, но и вообще за судьбу турбинного бурения. Ибо, если бы я не справился с моей задачей, то это значило бы, что не только я был бы выброшен как глупый фантазер, но и само турбинное бурение было бы признано негодной

идеєю. Я связал с этой задачей чрезвычайно много и ничего не желаю с большей силой, ни к чему не стремлюсь с большей энергией, как к превращению моих идей в реальный факт. Быть виновником двойной-тройной добычи нефти в недалеком будущем – такова моя «честолюбивая» цель...»

З перших днів Великої Вітчизняної війни, після того, як йому неодноразово було відмовлено в проханні відправити його на фронт, вчений переключився на розробку нового виду зброї – реактивної протитанкової. Ось що він писав 5 квітня 1942 року: «Работаю много и напряженно на полигонах, на заводах. Работа глубоко интересная и многообещающая. В подробности входить не могу, но скажу, что в конце апреля, в мае будем иметь важные результаты». І його останній лист дружині за три тижні до загибелі: «... В настоящее время все сделано и проверено в тысячах испытаний, поднятое дело настолько большое и важное, что затраченное на него время – полгода напряженной работы – не является слишком большим. Я имел возможность вылететь на пару дней к вам. Но это на пять дней прервало бы работу. И я решил, что я не имею права сейчас это делать. Страшно тоскую по детям. С каким бы удовольствием отправился вместе с ними куда-нибудь за город на зеленую лужайку. Проклятая война – отняла все радости нашей жизни... Времени терять нельзя ни одной секунды! Вот почему я много раз откладывал свой вылет в Уфу и откладываю сейчас. Я должен сделать все здесь до последнего винтика и не только здесь, но и двинуть это гаду в самое сердце».

Трагічний випадок, що стався 17 серпня 1942 року, під час випробування нової зброї, обірвав життя Петра Павловича Шумилова. Багатогранну його діяльність високо оцінив уряд. Він був нагороджений орденом Леніна і тричі удостоєний Державної премії СРСР.

Бобринчани свято шанують пам'ять про свого земляка. На приміщенні Бобринецької загальноосвітньої школи I –III ступенів № 5, де він навчався і працював, встановлено меморіальну дошку. Вулицю на якій проживав вчений, названо його іменем. У місцевому краєзнавчому музеї створено експозицію про видатного земляка, доктора технічних наук П. П. Шумилова.

**Сергій Головко,**  
керівник гуртків Ульяновського центру  
дитячо-юнацької творчості

### **Млинові споруди на території Ульяновського району**

Поява перших знарядь для розмелення зерна на території Побужжя пов'язана з проникненням на ці землі ідеології землеробства та первісних громад, в економічному житті яких певну частку вже займало вирощування зернових культур. Технологія виготовлення цих перших зернотерок не потребувала спеціальних кам'яних порід та складних навичок. Для виготовлення зернотерок застосовувались місцеві породи граніту, чарнокоту, габро.

На поселенні перших землеробів півдня України буго-дністровської культури Мельникова круча, розкопаному у рамках Середньобузької експедиції у 1949 році В. Даниленком між селами Червоне озеро та Сабатинівка зернотерок не виявлено.

Залишки перших знарядь, якими обробляли зерно, зустрічаються на всіх 7 локалізованих поселеннях Раннього Трипілля вздовж річок Південний Буг, Синиця та Куца Балка на території Ульяновського району. Значна їх кількість вказує на те,

що кожен рід чи сім'я заготовляли запаси борошна власними силами і, очевидно, що зернотерки не були особливо цінним знаряддям – вироблене досить швидко і безболісно замінювалось новим. Зустрічаються вони також на двох поселеннях Сабатинівської культури епохи пізньої бронзи на півдні району.

Незважаючи на низьку продуктивність, прості у виготовленні зернотерки застосовувались у побуті ще в перші століття нової ери. Їх можна знайти практично на більшості поселень черняхівської культури на території району. В цей період уже існували такі млинові споруди, як жорна.

Наявність архаїчних знарядь праці поруч з більш сучасними прослідковується протягом всієї еволюції технологій. Обумовлюється це економічною доцільністю, звичаями та наявністю коштів для придбання більш дорогого сучаснішого знаряддя або відсутністю часу для його виготовлення.

Цікаві матеріали дали результати розкопок млинової споруди, яка складалася з великого плоского каменя, покладеного у коло діаметром 1,5 м. з жорном посередині. Плоске жорно, або лежак, був зроблений з місцевого граніту, виходить якого є навпроти, на другому березі річки. Цей комплекс знаходився в нижній течії р. Синиця. Форма жорна ромбічна (0,36 - 0,40 м). Поверхність рівна і шорстка, посередині є випуклість, в якій зроблена конічна ямка глибиною 3 см. Верхнє жорно, або бігун не виявлено. Очевидно, після пожежі обмазку розгребли і верхнє жорно зняли, щоб використати його в іншому місці.

Технологія млина, а також тип жернов ще примітивні. Останні приводились в дію людиною. Проте розміри самого млина допускають можливість використання тягової сили. Очевидно, ця технологічна споруда обслуговувала невелике поселення чи групу поселень, які знаходились поруч.

Пrawdopodobно, що млин перебував під окремими навісом, неподалік від входу до господарської будівлі, де зберігалися запаси. Кам'яна огорожа, поставлена насухо з підсипкою землі, залишки якої збереглися, виконувала водовідвідні функції під час дощів.

Залишки привозної та місцевої кераміки, яка подібна до кераміки пізніх черняхівських племен та раннього періоду пеньківської культури, а також інші знахідки, датують IV-V ст. н.е. Жителі поселення займались землеробством, скотарством та рибальством, на що вказують численні теракотові грузила для сіток. Знайдена кладова, де в достатній кількості розміщувалися горшки для зберігання зерна, а також корчаги і амфори, які вказують на значний достаток мешканців поселення.

Водяні млини почали будувати в Стародавньому Римі ще в часи Юлія Цезаря. Про це в своїх хроніках згадують історики Вітрувій та Страбон. Давньоруські літописи свідчать про існування подібних млинів у Київській Русі. На території Середнього Побужжя вони очевидно появились в XV-XVI ст.

У Речі Посполитій млинарні споруди, як і винокурні, до середини XVI ст. перебували в державній власності, право на користування якими надавалось фізичним особам в оренду. Відомі універсали короля Сігізмунда III про надання жителям права на переробку зерна.

Проте, чи були вони в той час на території району, невідомо, хоча на їх вірогідне існування вказують декілька переказів мешканців сіл Кам'яна Криниця та Вільхова.

Після періоду Визвольної боротьби українського народу та Руїни, під час остаточного масового залюднення території району, водяні млини поступово почали з'являтися у всіх більш-менш великих селах. Будувались також вітряні млини, але їх було небагато. Пояснюється це наявністю добре вираженої системи річок, які

протікають в меридіональному напрямку вздовж пасм Христинівського піднесення. Русла річок мали на багатьох ділянках значний перепад висот і достатню витрату води протягом року. Все це робило будівництво водяних млинів більш доцільним.

Така закономірність в частці водяних та вітрових млинових споруд підтверджується дослідженнями у сусідніх Черкаській та Вінницькій областях.

Так, на Черкащині, в західних районах переважали водяні млини, а у східних, де річки носили рівнинний характер – вітряні. У сусідніх степових районах Миколаївської та Одеської областей навпаки – переважали вітряні млини.

Водяні млини слід уже розглядати як складні інженерно-гідротехнічні споруди, оскільки для спорудження власне млина потрібно було спорудити спочатку дамбу та створити невелике водосховище (ставок). Це приводило до контролю за стоком річок та періодичних заходів з очистки русла від водної рослинності та намулу. З появою ставків виникає ще один напрям господарювання – розведення риби.

Власне споруда млина будувалась з місцевого матеріалу в місцевих архітектурних традиціях. Як правило, перші млини були дерев'яні, з другої половини XIX ст. фундаменти млинів почали робити кам'яними. З кінця XIX – початку XX ст. будівлі млинів стають повністю кам'яними.

Проте були й винятки. На прикладі млина кінця XIX ст. у селі Данилова Балка можна спостерігати поєднання новітніх на той період технологій та традиційних будівельних матеріалів. Будівля млину була здійснена цілковито з дерева, хоча була вона достатньо велика, мала 4 жорна. Силова установка була парова, виготовлена на заводах у Німеччині. Млин користувався великим попитом серед жителів навколишніх сіл. Був період, коли працював він у дві зміни.

Поява водяних млинів та їх удосконалення неодмінно приводило до необхідності виготовлення якісних жорен з твердих кам'яних порід. Одним із центрів виробництва млинового каменя в Україні є Чигирин. Каменоломні на Замковій горі були відомі ще з XVI ст.

Розквіт млинарної справи на території Ульяновського району припадає на початок XX ст. Так, лише в селах нинішньої Луполовської сільської ради діяло 3 водяні млини. З цих млинів зберігся лише водяний млин у центрі села Луполове, побудований у кінці XIX ст. К.Д. Смирновим. Інший млин, який знаходився на південній околиці села Луполове, був розібраний в першій половині XX ст.

Третій млин, локалізувати який в західній околиці села Гренівка ми не змогли, був скоріше за все наплавний, що не типово для нашої місцевості. Але такі млини поширені в Придніпров'ї, Волині та Польщі. Якраз жителі Гренівки й були вихідцями з Центральної Польщі.

На подальшу долю водяних млинів Ульяновщини в XX ст. вплинули три негативні фактори. Перший – встановлення Радянської влади, одним з декретів якої було обов'язкове безкоштовне розмелення зерна мешканцям села, на території якого знаходився млин. Другий етап занепаду млинарства – колективізація та централізація виробництва. І, нарешті, електрифікація сіл, де дешева електроенергія зробила більшість водяних млинів нерентабельними.

Млини, які залишились, були електрифіковані. Найдовше працював Луполовський водяний млин, який зупинився на початку 80-х років XX століття після пожежі.

## Література

1. Горленко В. Ф., Бойко І. Д., Куницький О. С. Народна землеробська техніка українців. – К., 1971 – С. 104.
2. Даниленко В. Неолит України. Главы древней истории Юго-восточной Европы. – К.: Наукова думка, 1969.
3. Симонович Е. О. Млинове спорудження перших віків н. е. на Південному Бузі // Археологія – Т. V. АН УРСР. К., 1952.
4. Царенко Н. В. Млиарна справа Смирнових. // Моя Кіровоградщина – перлина скіфського степу – Кіровоград, 2009.
5. Матеріали туристсько-краєзнавчих експедицій творчого об'єднання учнівської молоді «Podolia infarior» Центру дитячої та юнацької творчості м. Ульяновка, 2005-2013.

**Олександр Головко,**  
співробітник агрохолдингу «Мрія»

### **Історія Грушківського цукрового заводу: період становлення**

Кожна технологічна споруда та підприємство мають свою історію, яку потрібно дослідити та описати. А надто, коли мова йде про Ульяновський цукровий завод, який можна вважати містоутворюючим. Він був найдавнішим та найбільшим підприємством у нашому місті. Виникнення цукроварні нерозривно пов'язане з економічним розвитком Російської імперії, швидким ростом капіталізму. Її історію доцільно розглядати скоріше не в контексті історії цукроваріння, яке в Україні виникло в 20-х роках ХІХ ст., але як перший поштовх для подальшого економічного розвитку краю.

Одним із домінуючих факторів для будівництва заводу були сприятливі ґрунтові, кліматичні та соціальні умови регіону для вирощування цукрового буряка. Наявність значної кількості працездатного населення, основу якої склали малоземельні та безземельні селяни навколишніх сіл Шамраєвого, Грушки, Юзефового, Мечиславки, давала можливість розглядати їх як основну масу сезонних робітників заводу.

Ці передумови повністю виправдались вже в перші роки роботи цукрового заводу. Кардинально змінюється характер посівних площ у сільському господарстві навколишніх сіл. Для отримання реальних грошей як у великих латифундіях, так і в дрібних господарствах збільшуються площі під вирощування цукрового буряка. Так, в Україні протягом лише 60-90-х років ХІХ століття його площі зросли з 75 тис. до 350 тис. десятин. Збільшувались прибутки населення, які з часом вкладались у розвиток у дрібних промислів.

Рішення про будівництво заводу прийняла княгиня Марія Болеславівна Строганова, уроджена Потоцька. За її дорученням Северин Валицький у жовтні 1870 року укладає договір з купцем першої гільдії Чернігівської губернії Яковом Лукіним на виготовлення цегли та спорудження заводу і допоміжних будівель. За цією домовленістю, Я. Лукін зобов'язується випалити на цегельному заводі Грушківського маєтку М. Строганової один мільйон штук цегли (за потреби й більше). З документів відомо, що Я. Лукін взяв підряд лише на виготовлення цегли та мурування стін, а решту робіт (риття котлованів, доставка піску, вапна, каміння тощо) виконували інші підрядники.

Зберігся цікавий документ від 6 жовтня (за старим стилем) 1874 року, згідно з яким 4 жителів села Мечиславки зобов'язувались до 2 січня 1875 року доставити на завод 25 стосів дров з лісу «Пусте». Несподіваним для нас виявилось те, що це посвідчення оформлялось між керуючим Шамраївським заводом та сільським головою. Тобто в перші роки цукроварня називалась Шамраївською, а вже пізніше виникла офіційна назва – Грушківський цукрозавод.

У подальші роки заготівля дров для потреб виробництва, як головної енергетичної сировини, стала ваговою часткою для заробітку багатьох місцевих жителів. Водночас це слугувало подальшому розвитку лісового господарства.

Місце під майбутнє підприємство облюбували майже в 5 км від Грушківського маєтку на березі невеликої мальовничої річки Синиці, яка, протікаючи через широку долину біля майбутнього заводу, стискалась скелями – виходами кристалічних порід. Це створювало ідеальне місце для будівництва дамби та водосховища. Більша з них, з правого берега, на ній зараз знаходиться будівля гуральні – пам'ятка архітектури XIX ст.

Характерні зрушення кам'яних прошарків вказують на те, що з неї та зі Скалки – кам'яного зрізу на південному вигоні річки за 600 метрів вниз за течією – добували каміння для будівництва. Ймовірно, скеля біля дамби була частково підірвана, про що говорить велика глибина за мостом. Старожили міста згадують, що ще до війни на «Скалці» періодично вирубували каміння.

Річка мала піщані береги, за винятком болотистої, багатой на підземні джерела левади між сучасним стадіоном та колишнім будинком нарсуду. Майже через сто років дно ставу в багатьох місцях ще залишалось піщаним з домішками жорстви.

Технічне керівництво будівництвом здійснювали два інженери, запрошені з Франції. На жаль, їхні імена нам невідомі. Роботи розгортались швидкими темпами. Протягом року Я. Лукін отримував часті одноразові грошові суми, одна з них складала 10900 руб. З іншого боку, робоча сила, яку набирали з селян, була дешевою.

На кінець 1872 року майже всі виробничі будівлі були завершені: головний корпус, майстерні, деякі склади, двоповерхова казарма для робітників (колишній старий клуб цукрозаводу), а також збудовано 10 хат (з 20, передбачених умовою) для кваліфікованих робітників, так звані «Хатки». Можна впевнено сказати, що саме тут з'явилися перші житлові будинки майбутнього селища.

Чи збереглися будівлі тих часів? На жаль, аналіз спогадів жителів міста, архівів інвентарбюро вказують на те, що три кам'яні будинки, які донедавна вважались першими в місті, були побудовані в 1916 році. А ті перші 20 будинків були глинобитні, під соломою, лише деякі вкриті гонгом.

Хоча будівництво цукроварні проходило досить успішно та швидко, коштів на завершення не вистачало. Тому в 1872 році організовується «Товариство на паях Грушківського цукрового заводу», статут якого був затверджений царським двором 26 січня (за старим стилем) наступного року.

Засновниками «Товариства» стали Григорій Строганов, якому належав контрольний пакет акцій, відомий вже нам Северин Валицький, купці – французький підданий Густав Вандермейлен, швейцарський підданий Фрідріх Енні, а також Буйсу та Сорокоумовський. «Товариство» випустило 500 акцій (паїв) по 1000 руб. кожна.

Як свідчить особистий рахунок акціонерів, станом на 1 лютого 1873 року у його складі було 66 осіб, які й володіли цими акціями. Збереглась одна з акцій тих часів під № 082, яка була видана панам Ротермунду та Вайсу.

Було прискорено завезення з Бельгії технічного обладнання, а також законтрактовано в графині М. Строганової 1051 десятину землі під вирощування цукрового буряка. На першому засіданні «Товариства» в Києві 12 лютого 1873 року

акціонери підраховали, що для підготовки цукроварні до виробництва ще не вистачає 250000 руб. Тому було прийняте рішення про позику їх у Київському комерційному банку.

Протягом весни й літа 1873 року всі будівельно-монтажні роботи завершили, і восени того року завод дав першу продукцію.

Завод будувався в період, коли впроваджувалась нова технологія, так звані вогневі виробництва замінялись паровими (останній вогневий завод у Чернігівській губернії закінчив своє існування в 1876 році). Можна впевнено сказати, що виробництво оснащувалось за останнім словом тогочасної техніки, хоча вона була ще досить недосконалою. Але у технологічних процесах, в яких машини можна було замінити робочою силою, перевага все ж віддавалась людській праці, оскільки робоча сила була дуже дешевою.

Так, різка буряка, що проводилась на спеціальних тертках, завантаження дифузорів стружкою проводилась вручну. Проте вже на території заводу було прокладено майже 400 м рейкових під'їзних шляхів, по яких штовхали вагонетки. Енергетичною базою слугувала парокотельня потужністю 36 кінських сил, яка працювала на дров'яному паливі. Освітлювався завод гасовими лампами. Застосування дифузорів для отримання соку повністю витіснило преси, які на цукрових заводах України проіснували ще до 90-х років XIX ст.

На фото 1901 року зображено загальний вигляд Грушківського цукрового заводу. Цікаво, що за всі роки існування зовнішній вигляд основних будівель майже не змінився.

На прикладі цукрового заводу можна бачити залежність виробництва від економічних, людських, а в подальшому й політичних чинників. Так, Грушківська цукроварня взяла кредит у банку та вчасно вступила в дію. А вже у 1873 році територію Російської Імперії охопила економічна криза, яка зачепила легку, харчову промисловість, торгівлю, кредитну систему та негативно вплинула на цукрову промисловість.

Упав попит на цукор, вартість його знизилась на 20-25%, внаслідок цього знизився загальний рівень виробництва цукру. Пропрацювавши 4 роки в умовах кризи, в 1877 році підприємство не змогло розрахуватись з Київським комерційним банком за позику, отриману раніше, і змушене було продати рухоме майно заводу департаменту уділів. У наступних 1878-1881 рр. керівництво заводу здійснювалось спільно представниками Київської удільної контори та компанії.

Але вже в 1882 році завод та навколишні землі повністю перейшли в розпорядження Київської удільної контори, яка здавала його в оренду. Досить тривалий час його орендарями були німецькі барони Шмідт і Гінсбург. Починаючи з 1904 року, аж до націоналізації його Радянською владою в 1918 році, головним орендаром, але по суті повноправним господарем, став Леонід Тимофійович П'ятаков, який на той час був головним інженером Київської удільної контори.

Власники цукроварні до 1884 року відправляли в різні кінці Росії та на експорт цукор і привозили необхідне обладнання із залізничної станції Любашівка. Зв'язок з останньою здійснювався гужовим транспортом по ґрунтовій дорозі, яка з'єднувала Київ та Одесу і проходила через Умань і Любашівку.

У 1872 році паралельно з будівництвом Грушківської цукроварні в місті Житомирі було створено акціонерне товариство на чолі з інженером-залізничником Хом'яковим. Воно почало будувати вузьку залізничну колію, яка зв'язувала міста Житомир, Вінницю, Гайворон та станцію Голта біля міста Ольвіополя (нині Первомайськ).

Будівництво цієї залізничної гілки було вигідне купцям, що скуповували на експорт зерно та іншу сільськогосподарську продукцію та місцевим капіталістам. Ця колія проходила поблизу Грушківського цукрового заводу, і тут у 1882 році було побудовано невеличку станцію, котру назвали Грушка. Перший поїзд через цю станцію пройшов восени 1884 року.

Спорудження залізниці поблизу цукрового заводу, збільшення площ під посіви цукрового буряка, а також наявність великої кількості дешевої робочої сили сприяли збільшенню потужності цукроварні. Наприклад, якщо у сезон 1891/1892 рр. завод переробив 144,9 тис. берківців (один берковець становить 12 пудів), то в наступному виробничому сезоні продуктивність заводу зросла на 25,1 тис. берковців. Кількість робітників збільшилась за рік на 140 чоловік і склала 604 робітники.

Швидкий економічний ріст, розвиток техніки, значне накопичення капіталу на той час дозволили Л. Т. П'ятакову в 1904 році провести реконструкцію заводу, в результаті якої продуктивність виробництва за добу порівняно з 1893 роком зросла майже в півтора рази і склала приблизно 3000 берковців. Від станції Грушка до заводу були підведені залізничні шляхи. Призаводські економії, які займались виросуванням цукрового буряку, Л. Т. П'ятаков, у свою чергу, здав в оренду поміщикам.

Завод поступово розбудовувався, впроваджувались у виробництво нові технічні досягнення. Головний орендатор П'ятаков Л. Т. жив у Києві, а на завод приїздив в основному влітку, досить часто з родиною. Бухгалтерія змушена була щоденно відправляти йому звіти про роботу заводу в Київ. Кожен день кур'єр їздив у Голованівськ, де було найближче поштове відділення і відправляв кореспонденцію. Це було не вигідно, тому влітку 1910 року при заводі було відкрито поштове відділення, яке називалось «П'ятакове». Воно обслуговувало також населення Даниловобалківської волості.

З початком імперіалістичної війни 1914 року на цукроварню прибув Л. Т. П'ятаков. Продуктивність заводу в роки війни не знижувалась, за сезон 1914/1915 років завод не зменшив обсягів виробництва і переробив 650 тис. центнерів буряків.

Виникнувши на зламі століть, Ульяновський цукровий завод став наріжним каменем економічного розвитку краю та майбутнього міста. Наслідком його виникнення та подальшого розвитку були поява залізничної станції, млина та гуральні (досить потужної на той період), допоміжних виробництв, двох робітничих висілків та перших об'єктів соціальної сфери, що врешті призвели до створення районного центру та пізніше міста.

### Література

1. Історія міст і сіл Української РСР: Кіровоградська область. - Київ, Інститут історії АН УРСР, 1972.
2. Історія УРСР. - Т.4. - Київ: Наукова думка, 1965.
3. Одеський державний обласний архів. - Фонд 773. - Од. зб. 1.
4. ОДОА. - Фонд 773. - Од. зб.4.
5. ОДОА. - Фонд 773. - Од. зб.296. Кіровоградський державний обласний архів: спогади. - Ін.№395
6. Центральний Державний історичний архів України. - Фонд 503. - Опис 1. - Од.зб. 1.
7. ЦДІА,України. - Фонд 453. - Опис 15. - Од. зб.693.
8. ЦДІА України. - Фонд 730. - Од. зб.69.

9. Обзор Подольской губернии. - Кам'янець-Подільськ, 1892.

10. Труды Подольского епархиального историко-статистического комитета. - Кам'янець-Подольськ, 190.

11. Матеріали краєзнавчих експедицій туристично-краєзнавчого гуртка в м. Ульяновка. - Ульяновка, 2004, 2005.

**Валерій Жванко,**  
вчитель Попельнастівської ЗШ I-III ступенів  
Олександрійського району

## **КОЛО КОЛОНОК І КОЛО КРИНИЦЬ**

### **Колонки**

«Хто смітить чи плює в криницю, у того болячки на язиці з'являться», – такий забобон вигадали наші пращури тисячі років тому, щоб уберегти чистоту питної води від нерозумних людей.

Ще 40-50 років тому більшість жителів нашого міста пила з емальованої кружки, зачерпнувши нею воду з відра. В одноповерхові будинки, а таких була більшість, воду приносили відрами з криниць і колонок.

Майже всі олександрійці, хоча б одного разу, у дитинстві нахилялися і пили з чавунної вуличної колонки. Пили з долоньок, стулених човником або стоячи на колінцях, нахиляли голову і намагалися вхопити губами потужний водяний струмінь. А потім витирали мокрий пісок долонею, рукавом або майкою чи полами сорочки. Витирають і зараз... Та тільки колонок поменшало.

Смачна була вода, Не зважаючи на її справжній хімічний склад та користь! Діти нашого міста бігали до колонок після «козаків-розбійників», гри в «штандера», «класики», «вибивного» чи після «далеких мандрів». А особливо питоньки хотілося після футболу. Смачно пилося. Пили по-всякому та найсмачніше було пити «з головою». Це було не скільки пиття, скільки купання-вмивання-миття голови. В літню спеку до річки не завжди добіжиш, а колонки були скрізь...

А вулична їжа? Після вишень, шовковиці, кавунів, а восени і молодих горіхів – пальці і пісок не завжди були охайними. Та й ноги...

Майже кожен вмивався там сам або «вмивав» велосипед, меншу сестричку чи братика. Щоб не лякати маму, діти, заюшені кров'ю, бігли до колонки, якщо кров раптово йшла носом. Або після бійки, коли того ж таки носа хтось розбивав....

Колонки довгий час були помітним елементом міського ландшафту. Можна навіть назвати їх «малими архітектурними формами». Нам, малим, вони нагадували велику іграшку з сюрпризом. Натисни – і все буде мокрим...

Чавунний капелюшок робив цей технічний пристрій схожим на казковий грибок або гномика. І носик з кирпатим крючечком для відра – теж був якимись бадьоро-задавакуватим. А масивна поворотна ручка (були й такі конструкції) мені нагадувала булаву. Повідривали їх у 90-х. І точно, не на булави гетьманам.

Диво було й у тому, що в спеку, хоча масивні чавунні корпуси неймовірно нагрівалися (не всидиш!), вода з них струменіла холодна. Автомати з «газірівкою» були не такі цікаві. Коло автоматів не було трави і великих дерев, що дають тінь, там не було вологої землі і паличок, якими ми копали «канали», а потім «проводили» ними воду.

На вулицях нашого міста стояли, і деінде залишаються й зараз, колонки двох типів: московські та системи Черкунова. Ними ще можна скористатися. Зовні вони

мало чим відрізняються, але конструктивно, московські надійніше захищені від замерзання взимку і від потрапляння інфекцій у водогін. Ось що говорила санітарна інструкція часів СРСР: «В ряде населенных мест широко распространены колонки системы Черкунова. Работает колонка следующим образом: при нажмиме на рукоятку открывается клапан, пропускающий воду из водопровода, и вода по трубе поступает к потребителю. Когда рукоятку отпускают, клапан закрывается, а оставшаяся в трубе вода через отводную трубку стекает в железный бачок, который расположен на дне колодца. Без этого вода в трубе замерзнет и колонка выйдет из строя. Основным недостатком колонки системы Черкунова является то, что в ежекторный бачок, а через него в колонку может поступать загрязненная вода из колодца. В смотровой колодец вода может попадать как из почвы, если стенки и дно колодца недостаточно герметичны, так и с поверхности через неплотности в крышке. Лучшими в санитарном отношении являются колонки московского типа».

Останні, просто сенсаційні, знахідки 2013 року свідчать, що у деяких районах міста ще на початку ХХ століття було прокладено водогін і, відповідно, розміщено індивідуальні водорозбірні колонки у приватних дворах. Але дозволити собі подібні розкоші могли лише найзаможніші городяни.

І лише з 1948 року (за словами Олексія Миколайовича Рубана, багаторічного директора водоканалу) почалося масове встановлення водорозбірних приладів на вулицях Олександрії. Користуватися ними могли вже всі бажаючі. Більшість жителів проживало тоді в одноповерхових будинках приватного або комунального секторів, тож носили воду від колонок до дому відрами.

Відповідно з дому відрами виносили помії. Їх виливали в окрему яму, що обладнувалась збоку вуличного туалету. Лайно періодично відкачувалося спеціальними машинами. Діти в тодішніх комунальних дворах слова такого не знали, особливо не церемонилися, і називали ці машини просто – «гам...возками». О, це була ціла подія! Тому і зустрічали їх радісними вигуками: «Гам...возка приїхала!»

Ми не знали тоді, що в народній мові для позначення цієї професії було інше слово, – «золотарі». Слово, в якому поєднано і м'який гумор, і повага до неprestижних, але вкрай необхідних професій.

Та повернемося до чистої води. Носити воду було недалеко, бо колонки стояли густо. Візьмемо за приклад рідну вулицю Діброви чи Шевченка. Ще й зараз діючих та не діючих колонок на кожній з них близько десятка.

В сильні морози місце біля колонок перетворювалося на казкову крижану гірку і «навсібокискобзалку». Скобзатися і дивитися було приємно. Та тільки підійти і набрати води, особливо старим людям, було неможливо. Тому бабуся взимку посилала по воду мене. Не скажу, що був обережний і навмисно не розхлюпував там воду на лід...

По маркуванню колонок видно, що випускало їх не одне підприємство. Є різні зразки. Зараз, у 2013 році, на обслуговуванні «Водоканалом» лишається приблизно 70-80 колонок, включаючи непрацюючі – близько 104 одиниць. Подібні діючі пристрої є ще у Мартоіванівці.

У літню спеку для нас, вуличних дітей, колонки були жаданими друзями. З них пили навіть ті, хто жив у «квартирах». Але забігати в «квартиру» було дуже небезпечно. Заскочиш на хвилинку водички попити, а тебе більше й не випустять «надвір». Заставлять їсти чи, ще страшніше, – спати вдень або митися... Ми розрізняли тоді ці поняття. Купатися – любили, митися, як і Том Соєр – неєе...

Найзатишніші, майже інтимні куточки біля колонок були: у дворі вечірньої школи, поблизу лугопарку, 16-го садочку, в провулочках і двориках біля пожежної команди, спортшколи, міської лікарні, хлібозаводу, у дворі культосвітнього

училища, у двориках по Шевченка та по 6-го Грудня... І майже коло кожної колонки бував простенький квітничок з айстрами, чорнобривцями та півниками.

Сьогодні, у внутрішньому дворіку культосвітнього училища талановитими людьми створено диво! Невеличка зелена оаза з «фейерверком» квітів тулиться навкруги декоративної криниці (на місці демонтованої колонки). Є де присісти, дуже зручно для відпочинку і спілкування. Та й очам – приємно.

Зверніть увагу, й зараз, поруч з більшістю колонок, оселяється дуже щедрий подорожник. Тож ми, діти, бігали туди по ліки, як до аптеки. Ліпили ті листочки то на збите коліно, то на подряпаний лікоть, то до стертої п'яти...

Бур'янів тоді в місті було повно, тож собаки, діти і коти знали, куди і по яку травичку бігти. А ще ми мазали подряпини соком «чистотелу», кущі якого росли під кожним парканом, стіною, сараєм. Ну, а якщо дуже пекло і боліло, то найчастіше ми зализували рани язиками, або мастили слиною...

Собаки пили разом з нами. Або ось так: собаки покоління 60-х, 70-х років (XX ст.) хекали й чекали, поки «наточать» води у відра дорослі люди, а потім вже допивали рештки з жолобу, якщо такий був, або з калюжі, поміж камінням. Вода на бруківці довго не стояла.

Дядьки їх ганяли, жінки боялися. Коли ж до колонки підходила зграя дітей, то й собаки підступали ближче... І, майже як ми, довгими червоними язиками хлебтали, губами сьорбали й смоктали, ротами ковтали, дудлили, цмулили, цідили – все що ми поналивали і понабрехали...

Нас теж звідти ганяли, як собак. Бо собаки, як і ми, приходили до колонок не тільки пити, а й гратися. Так само стрибали, відскакували від бризок, штовхалися жартома навколо калюжі... Собаки хіба що з рота не прискали водою одна на одну, не робили «бризкалок» із пляшок від шампуню та не готували «водяних бомб» з презервативів.

Були колонки з масивною поворотною ручкою. Крутнув її, підняв догори – і ти вільний, не те що коли при колонці ричаг. У них траплялися такі тугі пружини, що поки набіжить відро – пальці посиніють. З такої – самому не напиться. Натиснеш на неї з усієї сили, повиснеш всім тілом на ричазі – вода потече. Нахилишся, послабиш тиск – і вода зникає перед самісіньким носом. Тому до таких колонок ходили цілою ордою. Бувало, що хтось один сідав на ричаг, але якщо був легкий, як горобчик, то сідали й удвох, а пили по черзі.

Для багатьох дітей приїзд до олександрійської бабусі був великою пригодою ще й тому, що треба було ходити по воду до колонки або колодязя. В молодих містах – Жовтих Водах, Світловодську або в мегаполісах – подібного не було. Про це сьогодні згадує багато дорослих людей.

### **Криниці**

В Олександрії існують криниці ще з довоєнних часів. Ними й досі із задоволенням користуються люди, ідуть і їдуть звідусіль, щоб набрати води для сім'ї. Звісно їдуть ті, хто знає...

З давніх часів – найсмачніша вода була саме з криниць. Їх мережа охоплювала не тільки околиці Олександрії. У самому центрі, по вулиці Свердлова, до 70-х років ХХ століття жила-була криниця... Там, якщо дивитися з Європейської площі, знаходиться зараз ліве крило «білого дому».

Заради будівництва цього «комуно-паралелепіпеда» було знищено (1972-73) останню старовинну церкву (Новотроїцьку) нашого міста. За спогадами старожилів, вона мала високохудожній розпис на стінах, пишну ліпнину, кольорові вітражі у вікнах та над дверима...

По сусідству з церквою знесли також декілька приватних будинків, у дворі одного з яких і була та криниця, відома ще з XIX століття. Коло її користувачів було досить широке. Воду брали і для церковних потреб, і для школи Волотковського (тубдиспансер), і для будинку лікаря Вишневецького (гороно). А поруч і сьогодні знаходиться ще декілька старовинних споруд: пожежна частина, велика синагога, казначейство.

Вода потрібна була по всьому місту. Та саме ці вулиці – реально були центральними вулицями Олександрії. А жителі центру хотіли пити тільки якісну воду. Той, хто не мав власної криниці, мусів на межі XIX-XX століття купувати воду у водовозів.

Відомий краєзнавець Федір Мержанов у своїх спогадах пише: «На площаді Революції стояла городская паровая водокачка. Там водовozy напoлняли свої бочки и развозили воду по домам. Сытая слепая лошадь тащила 50-тиведерную бочку, на передке сидел старик-водовоз с неизменной люлькой в зубах».

Але значна частина городян не мала ні грошей, ні криниць. Вони... вони пили з копанок. З простої ями, краї якої були так-сяк укріплені. А ще влітку збирали дощову воду, взимку – топили сніг.

Начальство ж про своє здоров'я завжди дбало ретельніше. Ось що повідомляє у своїй книзі «Петриківські бувальщини» патріарх олександрійського краєзнавства Федір Плотнір: «Готуючись до приїзду російського імператора Олександра II з родиною та численною свитою на великі військові маневри, що проходили в кінці літа 1888 року південніше Нової Праги, місцева влада направила з Олександрії в Нову Прагу земського лікаря П. Є. Вострикова для обстеження і, зокрема, визначення джерел високоякісної води. Особливий вибір Порфірія Єрмолайовича зупинився на так званому Молодецькому колодязі, що на Вакарині неподалік річечки на лівому її березі. На певний час була встановлена цілодобова охорона колодязя і з нього возили воду для столичних вельмож».

Вода рідного краю була найсолодшою – що з криниці, що з копанки, що з колонки. Для тих, хто тут народився і провів дитинство, вона такою й залишається. Але насправді ж високоякісна вода – тільки в деяких олександрійських криницях. Вік їх – понад сто років і про кожна з них є місцева легенда. Але зараз кожна така криниця потребує і спеціального захисту, і фахових та чесних аналізів.

Відома батьківська криниця, з якої дитиною пив Дмитро Чижевський – олександрієць зі світовим ім'ям. Будинок його батька (вул. Шевченка, 66) розташований «...на розі вулиць Шевченка, (колишня Центральна) та Свердлова (колишня Бульварна) по червоних лініях вулиці, головним фасадом звернутий до міського парку.

У 1904 році будинок із садивою придбав дрібнопомісний дворянин, колишній офіцер, гласний Олександрійського земства І. Чижевський (1865-1923). Протягом 1904-1907 добудований. В глибині двору споруджено флігель, **колодязь**, майданчик для гри в крокет, висаджено фруктові дерева, квітники, декоративні кущі».

Такі райські куточки не були в Олександрії винятком. Подібне облаштування міщанського двору було на межі XIX-XX століття стандартним для центральної частини міста. За прикладами не треба далеко ходити. Лише зазирніть у столітні двори одноповерхової Олександрії...

Коли руйнували приватний сектор під забудівлю «п'ятиэтажками», знайшлися мудрі люди, які захистили деякі криниці від руйнування. Є такі поблизу БК «Світлопольська» (або в просторіччі «Світлополка»), на проспекті (у дворі магазину «1001 дрібниця»), по вулиці Калініна...

Води на вул. Калініна, за спогадами Михайленко Валентини Григорівни, 1938 р.н., криниці, довго не було. З'явилася вона тільки після війни: «...Як дядьки з фронту поприходили, люди склалися (грішми) і викопали криницю у дворі діда Каплуна. Це не кличка – це прізвище, а звали його – Дмитро. Пізніше викопали ще одну криничку, в баби Дуні Бутильчихи, в неї кіз було багато. Жила вона в напівземлянці, по даху якої паслися і стрибали козенята. А до того воду носили коромислом аж від... там де зараз «Світлополка». Ідеш, а тобі років одинадцять, відра тіліпаються, вода розхлюпується, по піввідра додому приносила, і знову йшла. Бувало, що зустрінеться стара жінка, то пожаліє, зламає гілочку з клена та й покладе у відро зверху, щоб вода не гойдалася... Ще довоєний колодязь був, вода така добра...»

Звідтіля ж, 11-річною дівчинкою, тим самим коромислом, тільки раніше (1941-42 рр.), носила воду і моя мама. Від того коромисла все життя на її плечах були рубці. Пам'ятаю як дитиною торкався їх, а мама...

До колодязя ходив разом з дідом Жоржем. Він завжди відсторонював мене, малого, від корби, що шалено оберталася на рівні моєї голови і просив бути коло криниці обережним, пояснюючи і показуючи, що може бути...

\*\*\*

Цікаво спостерігати, як трансформуються народні уявлення щодо води в індустріальну добу. Якщо в давнину криницю копали біля верби, мотивуючи це прикметою, «де срібліє вербиця, там чиста водиця», то в місті вербу висаджували біля колонок. І хоча дерево вже ніяк не могло впливати на якість води в металевих трубах, воно безумовно виконувало декоративно-естетичну функцію.

Звичай садити дерево або кущ калини поблизу колодязя чи колонки – це рештки давнього народного звичаю шукати воду там, де «чисте місце». На моїй пам'яті верба була посаджена, доглядалася всіма, і виросла – поруч з колонкою, що позаду Братської могили (давній скіфський курган). Тепер там товстий пеньок і непрацюючий корпус тієї колонки...

А жителі 43 та 45 будинків по проспекту, останні сорок років живуть з вербою, яку висадили поряд з трьома каналізаційними люками. І хоча смердючі витoki вона не очищує, ілюзію чистоти коло двору створює. Величні руїни тієї верби видніються й досі поблизу «Муравейника».

Та й на площі, навкруги фонтану – теж були посаджені верби, а не акації... Зрозуміло, це можна пояснити прагматичними міркуваннями – верба швидко росте, дає гарну тінь... тим краще це характеризує як сучасних озеленювачів міста, так і наших прагматичних предків. На нову декоративну роль дерева, вказує і сучасна мода на ландшафтну архітектуру в приватних володіннях.

Майже весь набір давніх українських типів водяних джерел мало наше місто та його околиці. Колодязі копані лугові, степові для пастухів і худоби, джерела-криниці біля річок, джерела і криниці в лісі, копані колодязі на вулиці, спершу громадські, а потім приватні, криниці польові для землеробів, озера-копанки на присадибних ділянках...

До 80-х років проіснувало озеро-копанка (поблизу АТБ «Будинок взуття») у приватному дворі, замість городу. Дід розводив і ловив там вудкою карасиків. Через Березівку навскоси (у приватному будинку поряд з готелем «Топаз») до сьогодні існує копана-рукотворна криничка, з неї поливали город.

Місцеві жителі розчищали джерела поблизу урвищ єврейського кладовища (меблева фабрика), вздовж Березівки по «ЗБ», з них пили пастухи, що ближче до центру, пасли кіз, а далі – пасли й корови. Наше, пацаняче плем'я на велосипедах

знало, де є смачна вода у межах міста. І хоча ми й жили у центрі, траплялося, що на околицях розчищали знайомі джерельця, які замулилися. Ми не ділили місто на наші і не наші райони. Для нас все місто було – наше. І кожна жива криничка у ньому повгамовувала нашу спрагу і знімала втому.

Нехай це й пафосно звучить, але в Олександрії декілька століть зберігалися давні підземні джерела, які напували «соками рідної землі» не одне покоління з тих народів, що проживали-побували тут. В якому стані ці джерела зараз? Це риторичне питання і до спеціалістів, і до місцевої влади...

## СМІТТЯ І Г...НОВОЗКИ

Раз вже мова зайшла про санітарний стан міста, згадаємо про те, як воно у 60-80 роках прибиралося. У центрі сміття вивозили спеціальні машини. «Мусорки» були схожі на жука, з довгим, одвислим задом. Саме там знаходився гідравлічний прес, що ущільнював відходи. Жука-вонючку автівка нагадувала і своїм смородом.

Водій також не виглядав охайно. Зупинившись посеред двору, він або його помічниця дещо істерично калатали у дзвіночок. Такий самий, як у школі. Серед літа, кожного дня, почувши його, у нас калатало і стискалося серце... Невже пора до школи, неville канікули закінчилися?

Від радощів, що це не школа прийшла, а «мусорка» приїхала, двір наповнювався дитячими криками: «Мама, мусор привезли!» Тоді всі вибігали у двір із помийними відрами. Відра були металевими, і спорожнивши, їх ще й довго «вибивали» об край кузова. Гвалт і стукіт піднімався тоді неймовірний.

До того ж у дворі одночасно опинялися майже всі дорослі й діти. І це теж було вкрай небезпечно. Бо тут нашим мамам сусідки-пенсіонери про нас все і доповідали. Хто з нас, що розбив-зробив-зламав, і що кому сказав, і якими словами...

А мами нас за це могли і в хату забрати, і вуха накрутити, і батькові увечері розповісти... Тож від жіночого галасу, взаємозвинувачень і сварок, діти тікали разом з котами і собаками, а потім всі разом виглядали з під кущів, чи вже можна виходить? І поки машина не рушала, бабки не розходилися. Та сміття по місту збирали не тільки машинами...

Екзотики Олександрії 1960-80-х додавали також старці, що збирали лахміття. На проспекті вони не показувалися, їздили околицями. Правда околиці починалися зразу, за сто метрів за проспектом. Ті діди міняли старі пальта, матраци, «кухвайки», ганчір'я – на глиняні свистульки у вигляді голуба чи курочки. Як згадує Петренко Тетяна 1957 р.н. і Микола Сльота 1956 р.н., діди возили також голки до примусів і керогазів.

Цей вид заробітку досить давній, про його існування в Олександрії писав Федір Мержанов: «Помимо торговли в магазинах и на базаре существовала также торговля вразнос и вразвоз, сопровождаемая монотонными выкриками: «точить ножи, ножницы», «сахарное мороженое», «кастрюли, ведра починаем», «старые вещи покупаем» и т.д. Собиратели тряпок снабжали детвору блестящими «драгоценностями» за сданное тряпье».

Йшла і йшла собі конячина неквапно. Тупотіли копита, торохкотіли колеса у воза. Позаду візника лежав великий совок і віник, щоб підбирати кінські яблука, які продавали для «мазки». Стояв там і ящик, у який збирали те «добро». Діди і літом, і зимою мали на голові шапку-вушанку.

Коли я питаю друзів, чи дід кричав щось, мені відповідають: «Для чого йому було кричати? Ми ж весь час були на вулиці. Бігали... Грالیся... Жили там... Як тільки він з'являвся, наприклад, на Осипенко, всі діти, аж до самої залізниці, вже

тягли з сараїв та горищ лахміття... Вся вулиця його бачила, і ми злітали до нього як пташенята».

Ті діди з свистульками були симпатичнішими за «бомжів», що збирають сьогодні старі «пальта і куйфайки» на смітниках.

Прибирала місто і така потрібна «штука», як ливнева каналізація. Грати її найдовше затримались у нижньому місті, поблизу Будинку культури АЄМЗ... (їх покрали тоді ж, як і ручки з колонок.) А в дворі того Будинку культури, між колишньою (у 60-х роках!) дитячою бібліотекою і танцювальним майданчиком, в каналізаційному колодязі – ловились карасики. Чув малим про таке. Чи то колодязь був зруйнований, чи спеціально з'єднаний з Березівкою, щоб риби запливали... невідомо. А ловив їх, начебто короткою вудкою, прямо з асфальту, мій знайомий, театральний електрик Віля... Звісно що ловив вдень, поки танців не було.

Змінилися часи і ціни. Змінилися цінності. Ми дбаємо про здоров'я, поставили фільтри, купуємо воду спеціальної очистки... Але іноді так хочеться нахилитися до колонки і напиться простої води «від пуза»! Особливо в спеку, коли бачиш собаку, що так смачно ковтає воду. З озерця, серед подорожників, поруч із колонкою....

Нині колонки – вже інженерні пам'ятки індустріальної доби. Не кожне українське місто мало і має їх, як Олександрія. Може варто зберегти хоч деякі? Не для пиття, а просто як пам'ять про ті часи, коли все місто було великим «театром», і біля криниць і водорозбірних колонок збиралися сусіди погомоніти, почути плітки і новини. Хлопці чекали там короткого побачення з дівчиною, а під ногами дорослих вовтузилися діти... (Традиційний сюжет народних українських картин «Коло криниці»).

Якщо цікаво, можна оформити прилеглу територію навколо такої колонки (це може бути стилізована під старовину лава, ліхтар або міський годинник, театральна тумба...), то наше місто отримає цікавий і, головне, живий туристичний об'єкт. Бо пам'ятники Леніну або Галушці – давно вже не новина. Подібні є навіть на смт Пантаївці і в Полтаві, а ми – місто зі своєю історією... Тим більше, що й пам'ятник Козаку Вусу в нас уже, можна сказати, є...

Василь Скуратівський у своєму «Місяцеліку» пише: «Спаплюжити чи осквернити громадську копанку вважалось за великий гріх, і таке суворо осуджувалось народною мораллю». Скільки є ж тих осквернених святинь по нашій землі! І знаємо, хто осквернив...

А може вже досить будувати пам'ятники вгору? Може створити пам'ятника «у глибину»? Чому б серед центральної площі не збудувати криницю чи артезіанську свердловину? Пристойний фонтан? Загальнодоступний бювет, як у багатьох містах? «Для людей, простих людей». І безкоштовно!

Хай би знову вода жебоніла, цебеніла й струменіла, бризкала, плюскала й плескала... Та й нові діти прискали, пирскали, хлюпали, плюхкалися і чалапали... І щоб ті бризки летіли «до самого неба».

### **Пожежна вежа та куранти**

Йдучи вулицею Першотравневою Олександрії, важко не помітити одну з визначних пам'яток міста – каланчу, яка знаходиться на території нинішньої пожежної частини. А на вежі, ніби в казці, через кожну годину б'ють куранти. Історія і цієї вежі, і годинника теж казкові.

#### ***Пожежна вежа та приміщення***

Пожежі дерев'яних споруд в Олександрії до революції 1917 року виникали часто. Вони завдавали стільки клопоту та збитків населенню, що міська влада визнала необхідність будівництва пожежної частини. Споруджена вона була наприкінці XIX століття. Асигнування на будівництво були мізерні, а отже мрію про високу каланчу здійснити не вдалось. Та виявилось, що і з тієї, яку спорудили, добре було видно територію містечка, бо тоді в Олександрії був всього один двоповерховий будинок.

Йшов час. Злітала у височінь індустріальна Олександрія. Давно вже з каланчі не сповіщав черговий про пожежі. Негода та час зробили свою справу. Ще в 60-ті роки минулого століття на вежу водили екскурсії школярів. На верхній майданчик піднімалися металевою гвинтовою драбиною. Та на початку 80-х років споруда була в такому стані, що навіть проходити поблизу було небезпечно.

У 1984 році олександрійські пожежники своїми силами реставрували споруду, і каланча постала у своїй первозданній красі. Тоді й виникла думка помістити на вежі старовинний годинник. Створений він був у Санкт-Петербурзі на початку XX століття фірмою Вінтера. Спочатку куранти були встановлені на фантастично красивому будинку. До революції він був відомий як будинок та магазин купця Соболева (зараз на цьому місці житловий п'ятиповерховий будинок, на першому поверсі якого розміщене відділення «Приватбанку»). Після революції будівлю націоналізували. До 1941 року там розміщувався Будинок піонерів, у роки фашистської окупації – німецька військова комендатура. Тікаючи з міста, нацисти підірвали споруду. Але годинник після вибуху залишився неушкодженим.

Після війни куранти перенесли на приміщення старої аптеки. А коли й вона була знесена, а на її місці почали споруджувати Будинок зв'язку, годинник на збереження взяв пенсіонер, у минулому токарь В. Підгірний. Більше 20 років він зберігав механізм ходу та бою, циферблат, стрілки. Перед смертю передав усе на збереження у Міськвітло, але через нехлюйське ставлення людей годинника було повністю розукомплектовано.

#### ***Сучасний вигляд пожежної вежі***

Після відновлення пожежної вежі кращого місця для курантів дійсно знайти було важко. Та їх ще треба було відремонтувати. За цю роботу взявся годинникових справ майстер, великий шанувальник старовини Василь Каргін. Це за його безпосередньої участі по кілька разів переробляли деталі, виготовляли нові стрілки, маятник. У жовтні 1986 року майстер запустив механізм ходу годинника, а у листопаді того ж року було запуснено і механізм бою. Відомий олександрійський художник А. Шурдук створив для хронометра нове обличчя – циферблат, стилістично поєднавши годинник та вежу. І куранти ожили... Їх помістили на каланчу, а в новорічну ніч 1987 року вони мелодійним передзвоном знову почали

відраховувати час. Кажуть, якщо в ніч перед Різдвом біля старовинної башти загадати бажання, і зробити це, коли куранти на вежі б'ють 12 разів – ваше бажання обов'язково здійсниться. От тільки помилуватися містом з каланчі зараз можуть тільки окремі щасливчики. Буває це не часто. Інколи на даху споруди встановлюють або замінюють прапори, громовідводи, антени. А ще каланчу використовують для просушування пожежних рукавів (шлангів) після навчань або пожежі.

**Віктор Маруценко,**  
зберігач фондів музею історії Долинського району

### **Історія Долинського району в пам'ятних знаках господарської і військової техніки**

Долинська багата на пам'ятки архітектури, господарської та військової техніки. Особливих пояснень для цього не потрібно. Селище виникло поряд із залізницею. Перший ошатний двоповерховий будинок для залізничників побудували в 1893 році. Потім їх кількість зростала по одному щорічно. На межі XIX і XX століть на станції Долинська, яка стала вузловою, збудували новий вокзал, що відповідав станції третього класу. Майже поряд із залізницею збудували спочатку дерев'яне, а пізніше ще й цегляне приміщення залізничного училища, дерев'яну церкву, дві водогінні вежі, зведені з бутового каменю, лікарню, торгові ряди. Вони й започаткували центр селища, якому з часом дали назву Кефалине. Споруди того часу, що не зазнали будівельних змін, нині віднесені до пам'яток архітектури місцевого значення.

Залізниця продовжувала нарощувати потужності, біля неї зростало й селище. В 1957 році воно було віднесено до категорії міст районного підпорядкування. За цей час його жителі стали свідками кількох воєнних лихоліть, пережили голодомор, далеко не всі однозначно сприйняли радянську владу. Проте більшість із них з часом пішла на компроміс з новим способом життя.

В другій половині 60-х років минулого століття широко відзначалася 50-та річниця встановлення Радянської влади. В суспільстві нав'язливо розгорнулась кампанія з героїзації пройденого шляху: звернулись до історії, почали створювати музеї, ставити помпезні пам'ятники, пам'ятні знаки, меморіальні та пам'ятні дошки, пам'ятки господарської (цивільної) та військової техніки.

У вир возвеличення пройденого потрапив і наш край. Була зроблена перша спроба написати історію Долинської, в районному будинку культури зустрів перших відвідувачів краєзнавчий музей, у портретну галерею орденоносців і передовиків соціалістичного змагання перетворилась щойно названа іменем Леніна центральна вулиця Долинської, на залізничному вокзалі урочисто відкрили дві меморіальні дошки: першому на території Долинського району революційному комітету і першому на території м. Долинської комсомольському осередку, створеним відповідно у січні 1918 та у 1920 році.

Не оминув цей процес підприємств, що мали, на думку їх керівників, не менш героїчну історію, ніж залізниця. Серед підприємств з такою історією першою стояла райсільгосптехніка. Створена у 1929 році Долинська МТС (машинно-тракторна

станція), не тільки допомагала технікою новоствореним артільям і колгоспам вирощувати та збирати врожаї, а й відповідно до документів ЦК ВКП(б) і Ради Праці та Оборони СРСР про створення МТС виконувала політичну та організаційну роботу – сприяла створенню колгоспів, активному наступу на куркулів.

Символом пройденого шляху для цієї організації став трактор «Універсал» – перший трактор вітчизняних заводів, гордість колективізованого села. Ці трактори продовжували успішно працювати й у післявоєнні роки. За актом оцінки матеріальних цінностей Долинської МТС у 1954 році з 111 тракторів всіх марок, що обліковувала ця організація, 21 були «Універсалами». Ось такий, випробуваний часом трактор і вирішив поставити на п'єдестал колектив райсільгосптехніки.

Як розповідав Леонід Раїлко, син одного з перших трактористів Долинщини, «Універсал» в Долинську прибув своїм ходом в 1967 році з села Василівки. Там він майже двадцять років трудився на полях місцевих колгоспів. Вже наступного року трактору віддали належне – поставили на традиційні для того часу зварні конструкції із «уголка». На такому п'єдесталі він не дуже вписувався в навколишню забудову, тим паче не привертав до себе уваги і міг би простояти довго.

Але на початку 70-х районне об'єднання «Сільгосптехніка» очолив молодий, енергійний керівник Микола Єгорович Степанов. В поле зору його реформаторських підходів (об'єднання стало найпотужнішою організацією району з обслуговування сільськогосподарського комплексу) з часом потрапила соціальна сфера підприємства. В райоб'єднанні будувалось багатоквартирне житло, запрацювало підсобне господарство, магазин власної продукції, лазня, у новозбудованій двоповерховій конторі прийняв відвідувачів спортивний зал, з часом відкрився музей історії механізації сільського господарства району, проведено благоустрій прилеглої території.

В оновлені підходи по-новому вписався пам'ятний знак «Першим трактористам Долинської МТС» – трактор «Універсал». Встановлений на новий п'єдестал, розписаний кольоровою мозаїкою із сценами сільського життя, він вабив до себе, став окрасою території.

В 1985 році райсільгосптехніці присвоїли ім'я Миколи Ілліча Сичова, кавалера трьох орденів солдатської Слави, що більш ніж чверть століття свого життя віддав підприємству. Поряд з конторою поставили М. Сичову меморіальну дошку.

Час не пощадив ні машинно-тракторні та ремонтно-технічні станції, ні їхніх наступниць – сільгосптехнік. Сьогодні лиш пам'ятний знак з першим радянським трактором нагадує, особливо молодому поколінню, про той період нашої історії, коли ламались віковічні устої на селі, разом із ними руйнувались людські долі, створювались колгоспи, на багатих українських чорноземах лютував голод. В цьому вирі подій у степовиків завжди жевріла надія про краще життя.

Моє життя не залишало мене осторонь громадсько-політичних подій району. Особливо бурхливо захопив його вир на початку 80-х. Мене затвердили завідуючим відділом пропаганди і агітації Долинського райкому партії. Посада відкривала можливості організувати заходи, вивчати, передбачати й рекомендувати до відзначення події, що викликали загальний інтерес, мали історичне та пізнавальне значення.

У першій половині 80-х відзначалось 40-річчя Перемоги над фашистською Німеччиною. Навколо цієї події зосереджувалась майже вся виховна робота.

Повчальною виявилась історія встановлення в Долинській пам'ятного знака «Автомобіль ЗИС-5».

Григорій Іванович Грицаєнко – директор Долинського автотранспортного підприємства 10035 – серед завалів металобрухту Долинського елеватора натрапив

на автомобіль «ЗИС-5». Як розповідав ветеран: «Автомобіль, що пройшов дорогами війни, а після її закінчення працював на армійські будні я впізнав відразу. Списаного Міністерством оборони СРСР для потреб сільського господарства, його в жовтні 1957 року мені довелося доставити з Кіровограда в Долинський міжколгоспбуд (міжрайонну колгоспну будівельну організацію). На ньому я був першим цивільним водієм. І тільки просування керівними шаблями в районному автотранспорті розлучило мене з цим автомобілем».

Пережити друге розлучення із ЗИСом-5 Григорій Іванович не зміг. З керівником комбінату хлібопродуктів, колишнім фронтовиком Миколою Микитовичем Щербаком порозуміння знайшли швидко. З металобрухту автомобіль потрапив до автотранспортного підприємства. В тому ж 1982 році відремонтований, відреставрований із своїми першими номерними знаками ФА 41-29 ЗИС-5 піднявся на п'єдестал, що поряд з під'їздом до АТП-10035, як данина пам'яті «Воїнам-водіям, ветеранам праці Долинської автороти».

Питання увічнення подвигу Великої Вітчизняної війни в районі, як майже повсюди, зводилось до встановлення бетонних пам'ятників на могилах (братських похованнях) воїнів, що полягли при визволенні краю.

Вивчення відомих на той час матеріалів, мемуарної літератури переконували – територія району була ареною майже п'ятимісячної боротьби за її визволення від фашистської навали.

На побудову інших, наприклад, гранітних пам'ятників та пам'ятних знаків потрібні були дуже високі дозволи і великі кошти. Як виявилось, обраний нами шлях – увічнити подвиг визволителів зразками військової техніки періоду війни виявився не таким доступним, як вважалось на початку роботи. Перед нами ставилось завдання до 40-річчя Перемоги відзначити події першого визволення району, зокрема селища Шевченкове і станції Долинська 28 жовтня 1943 року, вивести із забуття учасників Батизманського рейду, що відбувався 12-19 грудня того ж року та відзначити героїзм і мужність визволителів Варварівки.

Пошуки бойових машин почалися на початку 1981 року. На мене покладалась підготовка проектів листів, листування, виходячи з посадового рівня, оформлення проектів рішень, пошуки військових частин, де могла б бути військова техніка. Івану Четверику – заступнику голови Долинського райвиконкому доводилось вирішувати господарські та фінансові питання встановлення техніки, Михайлу Чоповому – районному військовому комісару – зв'язки з військовими частинами.

Перші листи підтвердили: здійснити задумане не просто. Доводилось постійно долати шаблі бюрократичних перешкод, починаючи від обласного військового комісаріату до рад ветеранів, від керівників музеїв до міністерств і відомств, військових частин. З почуттям глибокої поваги вони розділяли нашу турботу про увічнення пам'яті радянських воїнів, які полягли в боях за Радянську Батьківщину в роки Великої Вітчизняної війни. А далі йшло трафаретне: «Одночасно повідомляємо, що спорудження таких пам'ятників (з використанням військової техніки) згідно з постановою ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР № 481 від 24 червня 1966 року дозволяються рішеннями ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР або ЦК Компартії і Ради Міністрів союзних республік. Командир військової частини 95883 Л. Глушкевич».

Довелось шукати інший шлях – через знайомих. У пошуках танка нам допоміг колишній офіцер – вихователь Михайла Чопового по військовому училищі, на той час високоповажний працівник штабу Київського військового округу.

За його сприяння 12 березня 1982 року (це була 38-а річниця визволення Долинської від фашистських загарбників) з Київського військового округу направили лист:

«Командиру військової частини 16508  
м. Кривий Ріг  
секретарю Долинського районного  
комітету Компартії України  
м. Долинська Кіровоградської області

Виконуючи директиву начальника ГБТУ МО №562/1/142 від 10 лютого 1982 року командиру в/частини 16508 до 30 березня ц.р. підготувати і передати один танк ИС-3 за №18093, списаний актом №106 від 18.09.81р., в розпорядження Долинського РВК. З машин засоби зв'язку і озброєння зняти, гармату привести до стану, непридатного до стрільби.

Поставку танка до місця установки його на постамент організувати силами і засобами частини, забезпечивши при перевезенні по маршруту засоби безпеки.

Командир військової частини 73840

Генерал-майор-інженер

А. Бекбулатов».

30 березня в м. Долинській відбувся мітинг. Його учасники зустріли привезену з Кривого Рогу бойову машину. Зимував танк на подвір'ї районного відділу міліції.

Місцем встановлення бойової машини вибрали околицю Долинської, майже поруч з селом Широка Балка. На цей рубіж в грудні 1943 року під час Батизманського рейду вийшли радянські механізовані бригади, торуючи шлях на Криворіжжя.

Зійти танку на п'єдестал, розроблений кіровоградським архітектором Анатолієм Губенком, допомогли криворізькі військовики.

День урочистого відкриття пам'ятного знака 3 липня 1983 року співпав з 40-ю річницею початку битви на Курській Дузі.

Напис на постаменті бойової машини засвідчував: «Встановлений на честь воїнів 62 і 92 гвардійських стрілецьких дивізій 37 армії, 7 і 8 механізованих корпусів 5 гвардійської танкової армії Другого Українського фронту, які в жовтні – грудні 1943 року визволяли район від фашистських загарбників».

Так, ще один період нашої історії став доступним широкому загалу краю.

Якщо пошуки танка проходили майже прогнозовано, то намагання отримати гармату заводили нас у безвихідь. Не виправдало сподівань залучення до пошукової роботи прославленого артилериста Івана Герасимовича Єрмака, 76 мм гармата якого знаходилась у Ленінградському музеї військ зв'язку та артилерії (нині м. Санкт-Петербург (Росія). З нею дорогами війни він пройшов від Курської дуги до озера Балатон в Угорщині. П'ять зірочок на щиті гармати засвідчували здобуті перемоги в боротьбі з танками. Нерідко артилеристу доводилось поразати ціль з розбитим прицілом, шукаючи її по стволу гармати. Після одного з таких боїв майбутній маршал СРСР І. Баграмян подарував артилеристу особисту фотографію, засвідчену на звороті такими словами: «Герою Радянського Союзу І. Єрмаку». Направлені нами листи, ходили по колу.

Міністерство культури Української РСР, наприклад, відповідало: «Для розгляду питання в установленому порядку Міністерству культури УРСР необхідно подати обґрунтовану довідку, для якого державного музею можуть бути виділені дані експонати (звертались з проханням виділити 2 гармати), заявку музею на ці експонати, засвідчену печаткою і підписами начальників або заступників начальників обласних управлінь культури і внутрішніх справ».

Управління культури Кіровоградського облвиконкому наші потуги конкретизувало: «На ваш лист, адресований Міністерству культури УРСР 31 березня 1982 року, управління культури облвиконкому повідомляє, що відповідно до наказу Міністерства оборони СРСР № 130 від 2 липня 1966 року передача несекретних

зразків зброї, бойової техніки і боєприпасів, майна проводиться для державних музеїв з дозволу управлінь Міністерства Оборони СРСР згідно із заявкою Міністерства культури УРСР. Виходячи з цього, радимо для отримання артилерійської гармати, як пам'ятного знаку, звернутись до рад ветеранів однієї із дивізій, що визволяла Долинський район».

Ситуація дійсно здавалась тупиковою. Допоміг випадок. В одній із військових частин м. Кіровограда проходив позастрокову службу наш земляк, долинчани В'ячеслав Дорош. Людина, як виявилось, з великою любов'ю до краю, його історії. В цьому я переконався багато разів, уже працюючи в музеї.

Коли розповів В. Дорошу про наші проблеми з пошуками гармати, він здивувався:

– У нашій військовій частині знаходяться нікому вже не потрібні чотири гармати. Тільки те й робимо, що постійно готуємо їх до перевірок та приїзду високих гостей, – стоять вони на центральній алеї.

Пропонував звернутись до заступника командуючого Київського військового округу з питань озброєння:

– Наш генерал обов'язково вирішить питання виділення для Варварівки однієї з гармат, – запевнив мій співрозмовник.

Він назвав прізвище генерала. Цього разу мені довелось зробити паузу. Генерала з таким прізвищем ми вже намагались переконати.

Проте діватись було нікуди. Голова Варварівської сільської ради Василь Матвієнко про своє бажання установити пам'ятний знак в селі, і що це повинна бути гармата, нагадував нам щодня:

– Ви розумієте, – переконував Василь Іванович, – на підступах до нашого села загинув герой Дніпра, командир артилерійського полку Олексій Засядко. Як я можу дивитись в очі його рідним і близьким, мене не розуміють односельчани!

Довелось скористатись підказкою Дороша. Звертаючись до генерала про виділення гармати з військової частини м. Кіровограда, просили його передати найщиріші слова подяки генерал-майору А.Бекбулатову за сприяння у відкритті в Долинській пам'ятного знаку «Танка ІС-3». Цю подію підтверджували публікаціями з газет, фотографіями.

Відповідь не забарилась. Мене, відпускника, знайшли у батьків, у м. Мала Виска. Довелось терміново повертатись до Долинської, організувати доставку гармати з Кіровограда. Коли приїхав, М.Чоповий посміхався: «Тягач готовий! Їхати будемо коли?».

20 вересня 1983 року необхідні формальності з отриманням гармати часу багато не забрали.

Автомобіль з причепленою до нього 57-мм гарматою накатаним шляхом спускався до річки Бокової. Навколо, скільки сягав погляд, розкинулась Варварівка.

На іншому березі річки назустріч нам рухався кортеж автобусів. У село, де майже 5 місяців точились запеклі бої, завітали колишні фронтовики – учасники торжеств, присвячених 40-річчю визволення від фашистських загарбників першого районного центру Кіровоградщини селища Петрове...

Вже наступного року, відзначаючи 40-у річницю визволення Варварівки, ветерани 223 стрілецької дивізії заклали пам'ятну капсулу у фундамент майбутнього пам'ятного знаку.

Його урочисте відкриття відбулось 9 травня 1985 року.

Початок 90-х співпав з роботами з увічнення в Долинській пам'яті льотчиків-земляків. У відповідності до рішення Кіровоградського облвиконкому №240 від

28 травня 1982 року свої зусилля спрямували на пошуки літака для пам'ятного знака та роботу з архівами.

На той час ми далеко не все знали про учасників війни, які відстоювали повітряні рубежі країни.

Так, наприклад, льотчику-винищувачу Миколі Нечаю з Долинської доля відвела всього один тиждень нерівної, але героїчної боротьби з кількісно переважаючими силами противника. В своєму останньому нерівному бою з чотирма мессершмідтами 29 червня 1941 року біля села Мала Мошаниця Рівненської області він довів рахунок збитих фашистських літаків до п'яти.

Микола Зінов'єв – уродженець села Антонівка, льотчик морської авіації. Один із чотирнадцяти сміливців, що наважились таранити німецькі стерв'ятники над Чорним морем. Свій подвиг здійснив влітку 1942 року поблизу російського міста Новоросійськ. Тільки в 1965 році цей подвиг посмертно був удостоєний ордена Вітчизняної війни I-го ступеня.

Іншого льотчика Героя Радянського Союзу Костянтина Вишневецького своїм земляком вважають у трьох районах Кіровоградської та Миколаївської областей. В селі Новоданилівка на Миколаївщині всупереч законодавству 70-х років йому поставили гранітний пам'ятник. Монумент настільки був зроблений досконало і якісно, що за його відкриття поплатився посадою керівник організації. В Долинській майбутній бойовий льотчик закінчував десятирічку. Загинув Костянтин Вишневецький в 1944-му. Похований на пагорбі Слави у місті Львові.

Архіви відкрили невідомого для нас льотчика-земляка – сержанта Івана Безуглого. Він родом з села Новогригорівка Друга. Службу проходив у 387-му окремому авіаційному полку зв'язку. Загинув льотчик при виконанні бойового завдання 21 березня 1944 року, похований в селі Бровки, що в сусідній Молдавії.

В ході пошукової роботи натрапили на матеріали про майора Василя Скачка. Але, як виявилось, місцем народження пілота був хутір Станицького Новгородківського району, і він ніякого відношення до нашого району не мав.

Відкласти довелось ще один віднайдений матеріал. Випускник університету робкорів Москви А.Злотін розповів про експозицію музею історії Московського військового округу «Вони повторили подвиг Гастелло». Серед трьох сотень вогненних пілотів, що спрямували свої літаки на ворожі позиції, називав Михайла Сотникова з села Марфівка Долинського району. Архівна перевірка матеріалів принесла нам розчарування – малою батьківщиною льотчика було сибірське село Марковка Доваленського району Новосибірської області.

Одержати військовий літак для установки на п'єдестал допоміг Павло Степанович Кутахов – головнокомандуючий військово-повітряними силами Міністерства оборони СРСР.

Відповідно до його вказівки військова канцелярія працювала чітко. Вже 15 липня 1982 року за № 127/3/27 тимчасово виконуючий обов'язки командира військової частини 73855 В. Шишкін повідомляв першому секретарю Долинського райкому партії П.Гідулянову: «За дорученням головнокомандуючого військовоповітряними силами Ваше прохання про виділення літака розглянуте... Для увіковічення пам'яті льотчиків можемо виділити сучасний реактивний літак типу МиГ-21 або СУ-7».

Відповідаючи на лист, висловили побажання отримати літак перших післявоєнних років. В зв'язку з цим заступник начальника Харківського вищого військового авіаційного училища льотчиків імені двічі Героя Радянського Союзу С.І.Грицевця повідомив: «На Ваше прохання № 108 від 31.08.1982 р. пропонуємо для

установки на постамент навчально-тренувальний винищувач МиГ-15, отримати який ви можете в м. Чугуєві Харківської області у в/ч 42072 в будь-який час.

Погожого вересневого дня 1982 року досвідчений водій КАМАЗа з радгоспу імені Карла Маркса Віктор Старобор за кілька годин доставив нас з Михайлом Чоповим до льотної частини в місті Чугуєві. Скромний, простий номер в офіцерському готелі, сніданок у льотній їдальні, веселі обличчя курсантів нічого непередбачуваного не віщували.

Проблеми розпочались після зустрічі М.Чопового з офіцером, в підпорядкуванні якого знаходились списані літаки: «Ні, – категорично відповів той, – приїжджайте через тиждень. Підготовленого до відправки літака немає».

Ні листи, якими апелював М.Чоповий, ні пояснення, що подолали більше півтисячі кілометрів, щоб добратися до м. Чугуєва, співрозмовник не сприймав.

Довелось звертатись до вищого начальства.

Чи то вказівки зверху, чи смажена курятина із птахофабрики ордена Трудового Червоного Прапора колгоспу імені Щорса ставлення до нас змінили.

«Є варіант», – щойно ми переступили поріг кабінету, – сказав офіцер, який перед цим нам відмовив. Він підняв трубку телефонного апарату, у когось запитав: «Літак, підготовлений для відправки до Зв'язного городка в Москві, ще й досі не забрали?.. негайно готуйте його для Долинської. Зробіть все, що потрібно: скатами викладіть полуприцеп автомобіля, акуратно укладіть літальний апарат, вантаж укріпіть. Завантажений літаком автомобіль повинен залишити військову частину не пізніше 16-ї години».

Потрудились військовики добре. Вже о 16.30 ми поминули південну околицю Харкова, виїхали на трасу в напрямку Криму. Потрапивши в колону військової техніки, залишили її біля Новомосковська. Далі був Дніпропетровськ. Опівночі перетнули Дніпро. Перед Софіївкою зупинились: водію потрібно було, як він висловився, передімати. О 6-й годині ранку в Кривому Розі дозаправили КАМАЗ. Близько 9-ї нас зустріла Долинська.

Встановити літак вирішили перед новозбудованим стадіоном. Комплекс з літаком повинен був завершити благоустрій непривабливої території міста.

Потрібно віддати належне районному архітектору Федору Попову і директору міжколгоспного комунального підприємства Андрію Кістеню. Поставлений їх зусиллями літак біля красеня стадіону і новозбудованого ринку перетворив колишні глиняні кар'єри Долинського цегельного заводу у привабливий куточок нашого міста.

Але поки що гордістю міста це місце в Долинській не стало. Нам ще бракує багато чого: культури, патріотизму, розуміння, що ім'я долинчанина багато до чого зобов'язує.

Пам'ятний знак льотчикам-землякам відкрили разом із стадіоном 9 травня 1985 року. На його постаменті прикріпили пам'ятну дошку з такими словами:

Герою Радянського Союзу  
Вишневецькому Костянтину Григоровичу,  
Безуглому Івану Пантелійовичу,  
Зінов'єву Миколі Кіндратовичу,  
Нечаю Миколі Омеляновичу,

які героїчно захищали Батьківщину у роки Великої Вітчизняної війни.

Я знову повертаюсь до історії станції Долинська. Перший потяг через неї пройшов 20 серпня 1873 року. Збудована на 407 версті від Харкова, як станція 4-го класу, вона, мабуть, і залишилася б такою крихітною та загубленою в херсонських

степях, якби не відкриття Олександром Полем на Інгульці та Саксагані родовищ залізної руди.

Для прискореного розвитку Криворіжжя вже на початку 70-х років позаминулого століття він підняв клопотання перед російським урядом про побудову залізниці, яка б об'єднала кам'яновугільні копальні Донецького басейну з Криворізькими покладами руд і створила б можливість для вивезення вантажів на захід, стикувавши побудовану залізницю із однією з найближчих станцій на Харківсько-Миколаївській залізниці.

Такою найближчою станцією О.Поль вважав станцію Казанка. Тільки повторні звернення О.Поля та підтримка Катеринославського губернського земства, яке також підняло перед урядом питання побудови залізниці, дало свої результати. 22 квітня 1875 року проект залізниці, що складалась із двох окремих ділянок, підписав імператор Олександр II. Одна з них мала починатись від м. Катеринослава і проходити через містечко Кривий Ріг, до станції Казанка Херсонсько-Миколаївської залізниці. На перешкоді здійснення цих планів стала російсько-турецька війна 1877-1878 років.

Побудову залізниці відклали.

Коли на початку 80-х до здійснення задумів повернулись знову, то виявилось, що зроблені на той час техніко-економічні обґрунтування спеціалістів засвідчили про доцільність побудови залізниці не до станції Казанка, а до більш віддаленої, але менш затратної станції Долинська. Сьогодні є немало документів, що підтверджують будівництво Криворізької, пізніше названої Катеринівської залізниці. Зішлюсь на ті, що їх отримав з архівів краєзнавець І.Проценко.

«На ваш лист від 9 грудня 1980 року, – давав йому відповідь Центральний архів Міністерства шляхів сполучень СРСР, – повідомляємо, що згідно відомостей тарифно-економічного відділу Головного вантажного управління Міністерства шляхів сполучень ділянка залізниці, що вас цікавить ст.ст. Долинська – Кривий Ріг (колишня назва Долгінцеве) побудована в травні 1884 року».

Це повідомлення Московського архіву підтвердилось матеріалами Історичного архіву СРСР в м. Ленінграді. Зокрема, телеграмою від 18 травня 1884 року, направленою Міністерству шляхів сполучень головою правління казенних залізниць бароном Шернваллем: «Сьогодні при ясній погоді після молитви відбулось урочисте відкриття Катеринівської залізниці і мосту. Два дні Міністр оглядав всю лінію та міст і залишився дуже задоволеним» (Ф.265, оп.2, сп.173, №69).

Наявні документи дали підставу звернутися до начальника Одеської залізниці І.С.Шеверняєва з листом про необхідність встановити на станції Долинська пам'ятний знак – паровоз на честь всіх поколінь залізничників та з нагоди вікового ювілею, як станція стала вузловою. Лист підписали перший секретар Долинського райкому партії П.Л.Гідулянов та голова райвиконкому В.П.Пухальський. Я вдячний цим керівникам, що довіряли, не боялись брати на себе відповідальність у не завжди популярних тоді питаннях, пов'язаних з краєзнавством.

Вже в квітні 1982 року з Одеси надійшла відповідь. Цитую мовою оригіналу: «На ваш №56 от 2.12.1981 г. Одесская железная дорога изыскала возможность передачи вам паровоза серии ЕУ для установки его на пьедестал по станции Долинская. Передача может быть оформлена только после сдачи вами 120 тонн металлолома в счет локомотивного депо Знаменка. Заместитель начальника Одесской железной дороги В.Н.Вишневикий».

В липні 1983 року було розроблено спільну постанову Долинського райкому партії і райвиконкому «Про відзначення вікового ювілею вузлової станції Долинська». Серед передбачуваних питань: клопотання перед облвиконкомом про

отримання дозволу на встановлення пам'ятного знаку – паровоза, благоустрій території тощо. Вирішувались організаційні питання – накопичення і відправка металобрухту.

Передостанню крапку в цій роботі в лютому 1984 року поставила наступна телеграма з Одеси: «Для організації музею (так в тексті – В.М.) історії станції Долинська відрядіть локомотивну бригаду з тепловозом в депо Котовськ для отримання і супроводу знятого із інвентаря паровоза серії ЕУ 681-59. Кудашов».

Далі за справу взялися колійники. Поруч із заведеним на постаментну колію паровозом поставили семафор. Семафорів, на відміну від потягів, майже не залишилось на наших залізницях. Сигнальний пристрій доставили із станції Куцівка.

При встановленні паровоза на його нинішнє місце довелось зрізати кілька багатолітніх осокорів. Це викликало невдоволення і рішучий протест художника Володимира Сіденка. Зійшлися на тому, що поряд з паровозом погляд долинчан буде радувати також липова алея. Сьогодні можемо сказати, що слова свого перед художником я дотримав. В тому ж таки році висадили ще одну алею – березову. Вона знаходилася поряд, на вулиці, яка з 1985 року носить ім'я генерала Лазарева – учасника визволення Долинської. Її посадили ветерани війни та учні пристанційної школи і присвятили 40-річчю визволення Долинського району від фашистських загарбників.

Ось така проста і прозаїчна історія встановлення в Долинському районі пам'яток господарської (цивільної) та військової техніки.

**Анатолій Маршанін,**  
старший науковий співробітник відділу історії  
Кіровоградського обласного краєзнавчого музею

### **Пам'ятки військової техніки м. Кіровограда**

Велика Вітчизняна війна 1941-1945 років була тяжким випробуванням для нашого народу. Для України ціна перемоги жахлива – мільйони людських життів, зруйнована економіка. Кожен другий воїн поліг у боях. Кожен другий з тих, хто залишився у живих, був поранений. Ще гриміли бої в Україні, а Уряд республіки 1 квітня 1944 року прийняв постанову «Про впорядкування могил і увічнення пам'яті воїнів, що загинули за свободу і незалежність Радянської Батьківщини». Таким чином, було створено понад 27 тис. меморіальних комплексів, пам'ятників і пам'ятних знаків, з них більше 2 тисяч – знаходяться на території нашої області.

8 січня 1944р. звільнили м. Кіровоград, а вже у листопаді 1944р. біля українського театру було встановлено пам'ятник радянському воїну. У 1945р. в області було відкрито 5 пам'яток, за наступні 10 років (1946-1957) – 841 [18; с.3]. Встановлено танків, гармат, літаків – 23 [6; с.37].

На честь військ Другого Українського фронту у м. Кіровограді відкрито три військово-технічні пам'ятника.

**І. По вул. Шевченка, 5. Пам'ятник радянським воїнам-визволителям, 1959 р., архітектор Л. Растрігін [3; с.260].** У каталозі-довіднику помилково вказана дата – 1959 рік. У Державному архіві Кіровоградської області знаходимо розпорядження №71 від 21 травня 1969р. виконкому Кіровоградської міської ради депутатів трудящих до начальника гарнізонного офіцерського клубу Дмитренка Ю. Д., головному архітектору міста Губенку А. А., завідуючому міським

комунальним відділом Комару О. А.: «Існуючий біля офіцерського клубу танцювальний майданчик не відповідає самим елементарним вимогам сучасної етики і псує зовнішній вигляд вулиці. Крім того, відновлювати його не доцільно у зв'язку з спорудженням поруч монумента загиблим у боях за визволення міста.

На підставі наведеного пропоную Вам до 25 травня 1969 року знести майданчик і прибрати земельну ділянку від будівельного сміття.

Управлінню головного архітектора міста дати свої пропозиції по благоустрою звільненої земельної ділянки. Контроль за виконанням цього розпорядження покласти на управління головного архітектора міста.

Голова виконкому міської ради депутатів трудящих – Б. Катеринчук» [1; с.80].

Отже, офіційна дата відкриття пам'ятника радянським воїнам-визволителям – 7 січня 1969р. [7; с.111]. Пам'ятник являє собою композицію, яка складається з 76 мм гармати ЗИС-3 зразка 1942р. на гранітному постаменті та окремо розташованої стели. Стела у вигляді прямокутного сталевго стенда та кам'яного постаменту у вигляді трапеції. На ній зображення ордена Перемоги, закріплені металеві дошки з переліком військових з'єднань і частин, які носять найменування Кіровоградських і висічено напис: «Слава героям! Пройдуть століття, але ніколи не забудуть вдячні кіровоградці тих, хто визволяв місто від німецько-фашистських загарбників 8 січня 1944р.».

Висота постаменту – 0,9м, ширина – 4,2м, довжина – 4,2м. Висота стели – 1,8м, ширина – 6,7м, товщина – 0,2м, висота постаменту – 0,6м.

За легендою, на постаменті встановлено гармату, обслуга якої у складі 11 артдивізії 2-го Українського фронту брала безпосередню участь в бою за звільнення міста. Про ті часи згадує колишній заступник командира 451-го гаубичного полку 11 артилерійської дивізії А. Машбиць:

«5 січня 1944 року наша 11-а артилерійська дивізія підпорядкована 33-му стрілецькому корпусу, майже після годинної артпідготовки паралізувала вогневу систему ворога. Нам, артилеристам, часто доводилось діяти у перших лавах наступаючих. Особливо запеклі бої відбувались на ділянці 4-ї батареї 674 артполку. Її артилеристи зламали шалений опір фашистів, знищили близько 70 солдат і офіцерів та один бронетранспортер. Під кінець дня 7 січня 1944 року наша дивізія вступила в Кіровоград.

Але тут же розвідка повідомила, що з району плавнів рухається велика колона ворожих танків. Довелось за містом зайняти оборону. Артилеристи дружнім вогнем почастували фашистів. Танки повернули назад. У цьому бою особливо відзначилась обслуга сержанта Героя Радянського Союзу О. П. Назарова. За відмінні бойові дії в боях за визволення Кіровограда 11 артдивізії було присвоєно почесне найменування «Кіровоградської» [15; с.3].

Артилерійський наступ, як нова бойова дія Червоної Армії, був неможливим без нарощування потужностей виробництва зброї, без створення нових зразків гармат та мінометів і значного збільшення їх кількості у військах [10; с.30].

Кіровоградська наступальна операція розпочалася під грім артилерійських залпів понад 7 тисяч наших гармат і мінометів, у тому числі реактивних артилерійських установок, котрі в роки війни любовно називали «Катюшами».

**II. На вул. Короленка. Пам'ятник воїнам-артилеристам** – Катюша М-13, 1974, арх. В. Визняк [3; с.260].

Кіровоградська правда писала: «Сотні жителів міста прийшли минулої суботи в колонах з червоними прапорами та лозунгами на урочисте відкриття військово-технічного пам'ятника гвардійського міномета «Катюша», встановленого на перехресті вулиці Шмідта, Короленка і Толстого, та пам'ятного Знака на честь військ

Другого Українського фронту, спорудженого в лісосмузі на околиці Новомиколаївки. Відбулися мітинги...» [19; с.3].

У 1974 році на честь артилеристів-визволителів була встановлена «Катюша», на залізобетонному постаменті, на якому закріплена металева дошка з написом: «Гвардійський міномет «Катюша» встановлено в дні святкування 30-річчя звільнення м. Кіровограда від німецько-фашистських загарбників на честь військ 2-го Українського фронту» [6; с.33].

«Катюша» на базі двохосового ЗИС-5 з артилерійською установкою БМ-13, хоча з заводу вони виходили на трьохосовому – ЗИС-6. Крім того, були дерев'яна кабіна, повоєнна реактивна установка. «Реконструювати пам'ятник вирішили після чергового нападу вандалів. У подальшому навколо постаменту розіб'ють сквер, який цілодобово охоронятимуть. Мерія збирається витратити на це 300 тисяч гривень. Власне ж реставрацією займуться громадські організації» [14; с.1].

Ідея реставрувати кіровоградську «Катюшу» виникла в обласній громадській організації «Автоветеран». До цього проекту підключили місцеву владу та Кіровоградський машинобудівний коледж. Допомагав і Кіровоградський клуб моделювання ФМС, який відшукав креслення та фото «Катюші» часів війни.

23 лютого 2010 року машина була знята та перевезена в машинобудівний коледж. Її розібрали та відчистили від фарби та багнюки. За цей час зробили металеву кабіну та підібрали вузли та агрегати, що зовні мало чим відрізнялись від оригіналу.

На реактивній установці було тільки 8 ракет, а повинно – шістнадцять. На базі коледжу були виготовлені гільзи, а бойова частина ракет – Кіровоградським клубом з тюнінгу. Велику роботу зробили майстри та студенти коледжу під час складання «Катюші».

5 травня 2010 року «Катюшу» поставили на постамент. Напередодні Дня Перемоги, 8 травня відбулося офіційне відкриття оновленого пам'ятника [20; с.10].

**III. На вул. Родімцева. Пам'ятник радянським воїнам-танкістам. 1977, арх. Н. Нирко, В. Кривенко [3; с.260].**

5 січня 1944 року в цьому районі при підтримці частин 5 гв.танкової армії під командуванням генерал-полковника Ротмістрова П. О. були оточені і розбиті 5 ворожих дивізій, а 8 січня 1944р. місто було повністю звільнене від німецько-фашистських окупантів.

9 травня 1977р. на честь радянських воїнів-танкістів був встановлений танк «Т-34» на залізобетонному постаменті, на якому закріплена металева дошка з написом: «Мужественным воинам-танкистом, освободившим г. Кировоград».

Висота постаменту – 4,7м, ширина – 2,5м, довжина – 5,6м.

Відкривали пам'ятник в урочистій обстановці: «З коротким вступним словом виступив перший секретар Ленінського райкому партії м. Кіровограда С. С. Ліновиченко. Виступає учасник Великої Вітчизняної війни гв. майор у відставці, колишній танкіст В.Г.Ляшко. Він розповідає про мужність та героїзм радянських танкістів [16; с.1].

Багато легенд пов'язано з танком Т-34. Наведемо лише дві з них. Згідно з першою, донька відомого радянського державного діяча С. М. Кірова, Євгенія Кострікова, першою увірвалась на танку Т-34 до міста імені свого батька. На той час вона була командиром танка Т-34, командувала взводом у 5-й гв. танковій бригаді, 5 механізованого корпусу, 5 танкової армії [13; с.1].

А згідно з іншою, надрукованою у газеті «Киевский вестник» №53 від 28 травня 2013р. за авторством Сергія Панкратьєва, зазначається: «За деньги, полученные от Сталинских премий, которых он удостоился к тому времени за пьесы

приобрёл для фронта танк. И если другие покупали боевую технику, в основном, в складчину, то Александр Евдокимович Корнейчук сделал это один.

На башне танка сделали надпись: «За Радянську Україну!». А когда при освобождении Кировограда танк был подбит, его, по распоряжению местных властей, поставили там на пьедестал [17; с.3].

Однак, на постаменті знаходиться танк Т-34, що має напис «За Родину», тому вірити у правдивість цієї легенди не доводиться.

У зв'язку з новими економічними умовами в середині 80-х років ХХст., постала нагальна потреба у збереженні культурної спадщини. Оскільки розорювали кургани, безконтрольно встановили біля пам'яток культурної спадщини малі архітектурні форми, руйнували, демонтували пам'ятки історії і культури. Тому Кіровоградська обласна рада народних депутатів ухвалила рішення від 27 червня 1990 року №175 «Про затвердження охоронних зон пам'яток історії і культури»:

«Відповідно до Положення про охорону і використання пам'яток історії і культури, затвердженого постановою Ради Міністерств СРСР від 13 травня 1986 року №203, виконавчий комітет обласної Ради народних депутатів

**ВИРІШИВ:**

1. Затвердити охоронні зони пам'яток історії і культури, розташованих на території області (додаються).

2. Зобов'язати міськ(рай)виконкоми, на території яких знаходяться пам'ятки історії і культури, що зареєстровані в державному списку і перебувають під державною охороною, зберігати від руйнування та не допускати забудови.

3. Управлінню культури облвиконкому та міськ(рай)виконкомам забезпечити контроль за виконанням даного рішення.

Голова виконкому

Виконуюча обов'язки

керуючого справами виконуючого

М. О. Сухомлин

Т. Т. Дмитренко

Додаток  
до розпорядження  
(з поміж інших пам'яток –  
військово-технічні пам'ятки  
м. Кіровограда)

Вул. Шевченко	Пам'ятний знак військовим частинам, які звільняли місто від німецько-фашистських загарбників	Північ – 20м Південь – 50м Схід – 30м Захід - 20м	Дирекція Будинку офіцерів
Вул. Короленко	Пам'ятник воїнам- артилеристам – Катюша М-13	Північ – 100м Південь – 80м Схід – 50м Захід - 50м	Управління житлово- комунального господарства міськвиконкому
Вул. Родимцева	Пам'ятний технічний знак – Танк Т-34	Північ – 25м Південь – 20м Схід – 18м Захід - 15м	Управління житлово- комунального господарства міськвиконкому

Пізніше за рішенням виконавчого комітету Кіровоградської міської ради від 5 лютого 2010 року військово-технічні пам'ятники були передані на баланс «Тресту зеленого господарства». Контроль за виконанням даного рішення поклали на директора департаменту з питань діяльності виконавчих органів ради Кухаренко В. І.

У Кіровоградському обласному краєзнавчому музеї під інвентарним №ОС-163 перебуває **пам'ятка військової техніки – 57 мм протитанкова гармата ЗИС-2 зразка 1943 року.**

До 1977 року знаходилася у в/ч 67885 у м. Ніжин Київського військового округу. Разом з 76мм дивізіонною гарматою ЗИС-3 зразка 1942р., через в/ч 02806 (м. Кривий Ріг) і у 1979 році прибули до музею. З 1980 року взяті на облік. У 1984 році 76мм гармата ЗИС-3 зразка 1942р. була передана до Добровеличківського краєзнавчого музею.

Особливість гармат ЗИС-3, ЗИС-2 та танкової гармати Ф-34, розроблених колективом конструкторів під керівництвом В. Грабіна, був єдиний уніфікований напівавтоматичний затвор конструкції В. Іванова, а також уніфіковані для гармат ЗИС-3 та ЗИС-2 вузли лафета [10; с.21].

Отже, військово-технічні пам'ятки – це не тільки увічнення пам'яті про військові частини, які звільняли місто Кіровоград від німецько-фашистських загарбників, це ще й шана людям, які створили цю зброю.

Радянський Союз, не зважаючи на раптовий напад, зміг мобілізувати всі людські, промислові та продовольчі ресурси. Запорізький, Кіровоградський, Київський, Сумський і Херсонський заводи сільськогосподарського машинобудування організували ремонт танків, артилерійських самохідних установок, виробництво озброєння і боєприпасів [12; с.114].

Одночасно з випуском воєнної продукції робітники України здійснювали великомасштабну евакуацію виробничих потужностей у тил. 16 серпня 1941 року був схвалений план щодо налагодження випуску воєнної продукції 825 евакуйованими підприємствами [4; с.40].

Для ефективного керівництва Наркомат загального машинобудування перетворили у Наркомат мінометного озброєння. Основна матеріально-технічна база наркомату була зосереджена на евакуйованих у тил заводах сільськогосподарського машинобудування з України: харківський «Серп і молот», кіровоградський «Червона Зірка», на підприємствах Запоріжжя, Одеси та інших міст республіки. Окупація України спричинила різке зменшення виробництва. У першому кварталі 1942 року відновили роботу лише 130 евакуйованих підприємств військової промисловості [11; с.159].

У другій половині 1942р. – першій половині 1943р., завдяки самовідданій праці робітників, промисловість перейшла на режим воєнного часу. На забезпечення потреб фронту було витрачено 2/3 державного бюджету. За 1943 рік було виготовлено 29 тис.танків та САУ, більше 40 тис. літаків, біля 122,5 тисяч гармат [5; с.25]. Забезпечення зброєю стало важливою складовою успішних наступальних операцій у Великій Вітчизняній війні.

За час війни Радянський Союз виробив вдвічі більше зброї та військової техніки, ніж фашистська Німеччина, зі значно з кращими бойовими якостями.

### Джерела та література

1. Державний архів Кіровоградської області. – Ф.Р – 242 – Оп.4 спр. 1010.
2. Державний архів Кіровоградської області. – Ф.Р – 242 – Оп.5 спр. 452.

3. Памятники истории и культуры Украинской ССР. Каталог-справочник. – К., 1987.
4. Решение партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сб.док. за 50 лет. – М., 1968 – т.3.
5. Армия Советская. / Предисл. К.Ворошилова – М., Политиздат, 1969.
6. Береславская Р. И. Память войны на улицах Кировограда – Кировоград: КИРаЕ «Украина», 2011.
7. Історія міст і сіл УРСР. Кіровоградська область. – К., 1972.
8. Кіровоградщина. Історія рідного краю: навч.посібник / за ред.: І. Козир – Кіровоград: Імекс-ЛТД, 2012.
- 9 . Книга Памяти Украины. Кировоградская область. – т.1 / за ред.: И. Герасимов – Кировоград. 1995.
10. Оружие Победы / ред.: В. Новиков – М.: Машиностроение, 1987.
- 11.Симонов Н. С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920-1950-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление – М., 1996.
12. Украинская ССР в Великой Отечественной войне Советского Союза. – К., 1975.
13. Дочь Кирова освобождает город имени своего отца. // Красная звезда. - М., 05.1989.
14. Катюшу демонтували // 21 канал – Кіровоград – 25.02.2010.
15. Машбиць А. Вогонь артилеристів // Кіровоградська правда. – Кіровоград. – 8 січня 1974.
16. Пам'ять народу // Кіровоградська правда – Кіровоград – 11.05.1977.
17. Панкратов С. Возвращая честное имя // Киевский вестник – К., 28.05.2013.
18. Піскунов О. Літопис ратної слави // Кіровоградська правда. – Кіровоград – 3.01.1985р.
19. Подвигами героїв жити у віках // Кіровоградська правда. – Кіровоград – 8.01.1974.
20. [www.avtoveteran.co](http://www.avtoveteran.co)
21. Т-34: путь к Победе – К., 1989.

**Наталія Мокряк,**  
вчитель Крупської ЗШ І-ІІІ ступенів  
Кіровоградського району

### **З історії Карлівської машино-тракторної станції**

Карлівська машинно-тракторна станція (МТС) бере свій початок у далекому 1934 році, коли на виконання Постанови Пленуму ЦК від 22/ХІ-33 Зінов'євським райвиконкомом було прийнято рішення організувати в Зінов'євському районі, порядком розукрупнення Зінов'євської і Аджамської МТС, нову МТС площею землі 27625г. Розташувати центральну садибу вирішили в с. Карлівка, як найбільш забезпеченому необхідними для МТС приміщеннями, розташовану в центрі району в зручному місці по відношенню до залізниці.

До території обслуговування МТС входили такі сільські ради: Обознівська – 2800га, Аннинська – 2092га, Вишняківська – 2351га, Грузьківська – 5931га, Іванівська – 2736га, Карлівська – 3139га, Назарівська – 1360га, Ст.Данцизька – 884га, Федорівська – 4248га, Шевченківська – 2183га: всього 27625 га.

Директором новоствореної МТС призначили тов. Вовка. На господарчі витрати зобов'язалися виділити не пізніше 15 лютого 1934 р. – 15080 крб.

Транспортний парк у 1934 році становив: 30 ХТЗ, 8 ІНТЕЛ 10\20, з них 8 ХТЗ нового заводу. Згідно з цією постановою, до Карлівської МТС прибуло 6 вчених агрономів, 6 механіків, головний бухгалтер та рахівник.

З часу створення МТС життя села докорінним чинном змінилося: село телефонізували, електрофікували, насипали дорогу. Почалося будівництво житла для керівництва МТС та гуртожитку для трактористів. Трактори обслуговували до 100 механізаторів. Проживанням та харчуванням забезпечували колгоспи, які обслуговувалися. Кожен колгосп перераховував кошти. Так, наприклад, у посівну кампанію 1935 року для харчування трактористів було зібрано: олії – 91 л, круп – 279 кг, макаронів – 250 кг, цукру – 75 кг. Агрономи, механіки та керівництво станції забезпечувалися продуктами харчування за нормами трактористів.

Крім цього, трактористи, токарі та слюсарі забезпечувалися спецодягом (фуфайки, ватні штани, чоботи). Оплата праці спочатку була погодинна, а пізніше – від норми виробленого. Політвідділом МТС керував тов. Бобров, пізніше І. М. Неміровський

Під час війни будівлі МТС були зруйновано, але відразу після визволення села в березні 1944 р. почалася відбудова. На жаль, в історії так часто трапляється, щоб відновити одне – руйнують інше. Вцілілу будівлю школи розібрали по цеглині і відновили майстерні та гаражі МТС, у фундамент поклали надгробні плити з німецьких цвинтарів. Директором станції в цей час був Маткевич, пізніше призначили вірменина Арама Мірзовича Амбарцумова. Люди згадують цей час, як час розквіту не лише станції, а й села в цілому.

Карлівська МТС стала не лише місцем роботи сотні механізаторів, водіїв, токарів, бухгалтерів, агрономів, а й соціальним центром села – прилегла вулиця була електрифікована, поряд зі станцією посадили чудовий сад, малинник, поряд збудували добротну лазню, нове приміщення гуртожитку, кілька житлових будинків для працівників, магазин, проклали водогін, насипали дорогу, посадили тополі. До війни біля МТС був народний будинок – клуб, який розмістили в старій лікарняній конюшні. Під час війни конюшню-клуб зруйнували, село залишилося без осередку культури. В середині 50-х народною будовою, при допомозі МТС та місцевого колгоспу, збудували клуб, біля нього розбили клумби, запустили фонтан; поряд з клубом насипали стадіон, поставили лавочки та стовпи з ліхтарями – у футбол грали після роботи до пізньої ночі. Село стало дуже гарне.

Та, на жаль, в 1960 році МТС реорганізували – господарські приміщення було передано Кіровоградській райсільгосптехніці, в приміщенні нової контори та в житловому будинку головного агронома розмістили місцеву школу.

До цього часу люди з теплотою згадують А. М. Амбарцумова і його дружину Олену Іванівну, вченого агронома Анатолія Лукича Ткаченка, його дружину Ольгу Павлівну та інших працівників МТС, які ударно працювали для розквіту станції і нашого села.

Сьогодні на території Карлівської МТС розміщено фермерське господарство «Зелінського». Де колись було десятки одиниць техніки, працює кілька сучасних тракторів та комбайнів.

Дуже хочеться вірити, що колишня слава нашого гарного села відродиться, – адже працюватимуть руки і мудрі голови в Крупському (Карлівці) не перевелися.

**Євген Негара,**  
керівник гуртків Новомиргородського  
районного центру дитячої та юнацької творчості

### **Пам'ятки науки і техніки Новомиргородщини**

Економіка країни базується на вагомому підґрунті: багаті й різноманітні природні ресурси, вигідне географічне розташування, кліматичні умови, висококваліфіковані людські ресурси. Наявність таких різноманітних запасів сировини є основою для розвитку будь-якої галузі виробництва: видобувної, енергетичної, машинобудівної, хімічної, харчової тощо. Високому рівню економічного розвитку країни сприяє також наявність густої розгалуженої транспортної мережі – автомобільних, залізничних і трубопровідних шляхів, портів і аеропортів.

Проте кожна галузь економіки має свою історію – давню або досить модерну, але, як правило, цікаву, багату на важливі події, вагомі здобутки, відомі імена. Одним з таких імен для Новомиргорода стало історією.

*Зрозумійте мене: не можу існувати без корисної  
для всіх, для свого народу праці. Можете  
помислити, що я хизуюся цим, хочу бути  
оригінальним. Зовсім ні. Праця і на мосту, і в  
квітнику – це моя як етична, так і естетична  
потреба...*

Степан Кожум'яка

Він вчився все життя, щоб використати знання на користь народу. Народився Степан Демидович Кожум'яка 1898 року. Ще з малих років із книг, придбаних батьком на аукціоні, черпав почуття прекрасного. До революції працював народним учителем, у 1926 році закінчив факультет соціального виховання, а в 1928 році мовно-літературний факультет Одеського інституту народної освіти й захистив дипломну працю «Борис Грінченко».

Любив ходити в національному вбранні. Часто у відвертих розмовах зі студентами проливав правдиве світло на події 1918 року в Україні, яких був очевидцем. За що й поплатився... Невдовзі був заарештований співробітниками ДПУ і засланий на три роки до Йошкар-Оли.

Після повернення закінчив Харківський автошляховий інститут. У 1937 році знову заарештований за «антирадянську агітацію і пропаганду» й засланий у Самарлаг на 10 років. Працював там на будівництві авіазаводів, що пізніше постачали на фронт літаки «ІЛ-14» та «ІЛ-15». Після відбуття терміну працював вільнонайманим робітником.

Настав 1949 рік, і знову арешт за звичною статтею й заслання на вічне поселення до Красноярського краю. У сибірській глушині згодом очолив і підняв шляхове будівництво, збудував собі хату, виклопотав для полювання навіть рушницю...

Лише на схилі літ зміг повернутися у рідний Новомиргород.

Три арешти, близько 20 років тюрем, спецзаслань і постійний нагляд комуністичної держбезпеки не зломили душі живої і слова живого.

Повернувшись до рідного краю у свої 56, Степан Демидович пішов працювати техніком райавтошляхвідділу, пізніше, маючи відповідну освіту і неабиякий досвід (на засланні доводилося будувати і шляхи, і мости, якийсь час був навіть куратором гідротехнічних споруд та автошляхів Красноярського краю), став спершу інженером,

а потім головним інженером Новомиргородської шляхо-експлуатаційної дільниці №722.

Був випадок, коли голова виконкому райради Борисов, чоловік добрий і гуманний, вихопив мішок з амоналом у підривника Крижановського, сказавши: «Ось я й сам підірву кригу, бо її зарешетило біля мосту» (колись і сам він був підривником), та сталося непоправне: мішок з вибухівкою підхопила хвиля, що набігла і понесла до середини мосту. Вибух потряс повітря, міст рухнув. Про фатальну помилку Борисова ні Крижановський, ні Кожем'яка нікому не розповідали. Уміння, енергія Кожем'яки та хороше поведження Борисова допомогли: новий міст було споруджено набагато раніше строку (*Із спогадів С. Д. Кожум'яки*).

А потім мости почали крокувати по району та по місту – через роки, через відстані, через відомчі бар'єри і бюрократизм осіб, які хоч і розуміли значення хороших комунікацій, та не завжди допомагали досвідченому містобудівнику в постачанні необхідними матеріалами.

Між містом Новомиргородом і колишнім Златополем, що став частиною райцентру, через річку Велика Вись не було мосту, треба було робити гак через сусіднє село, по бездоріжжю. Місцевому керівництву не хотілося братися за таку клопітну справу. Степанові Кожум'яці з допомогою розрахунків, професійних аргументів та завдяки підтримці в республіканській пресі вдалося переконати провідного інженера тодішнього міністерства в необхідності спорудження мосту, і тільки тоді справа зрушила з місця.

Як завжди, бракувало матеріалів і механізмів, кваліфікованих робітників. Останню проблему Степан Демидович вирішив по-своєму: зібрав молодих місцевих хлопців, котрі вступали до вищих навчальних закладів, але з якоїсь причини не вступили. Вони охоче сприймали знання, ретельно дотримувалися технологій. А робота була не з легких, бо навіть бетономішалки ніде було дістати – сотні кубометрів бетону готували, підносили й ущільнювали вручну. На будівництві було запроваджено суворе правило: не матюкатися. Хто його порушував, за кожне лайливе слово мав сплатити у спільну касу карбованець – за ці гроші наприкінці місяця купували книжки і вручали лихословам.

Міст здали в експлуатацію в 1962 році, він дався Степанові Кожум'яці найважче. Наступний міст – від центру Новомиргорода в бік залізничного вокзалу – був плановий і став до ладу вже через рік. Сьогодні навіть старожилам Новомиргорода важко уявити містечко без цих мостів.

На початку 70-х років з'явилася думка йти на відпочинок – адже було йому вже за сімдесят. Але голова колгоспу села Коробчине попросив збудувати міст через Велику Вись, бо щоб проїхати в сусіднє село Рубаний Міст, доводилося об'їздити понад тридцять кілометрів.

**Із спогадів С. Д. Кожум'яки:** «...Але міст мав обійтися в 154370 крб. Як почув про цю суму, то стало моторошно. Голова колгоспу сказав, що загальні збори вирішать. Зібрали збори, вирішили будувати. Голова затвердив кошторис. І почалося... Адже міст неплановий. Куди і за чим не повернися, одне питання: – А наряд де?

Наїздився, напросився. Доводилося об'їздити всі шляхобудівельні та містобудівельні організації. Протягом двох з половиною років ми таки збудували міст – потужний, залізобетонний, довжиною 90 метрів. На будівництві Коробчинського мосту працював з 5 травня 1971 по 31 грудня 1973 року. Довго тягнулося будівництво, бо міст, як казав, був неплановий. Добувати деталі було важко й забирало багато часу.

Завдяки тому, що його знали й поважали і в Держплані, і в міністерстві, і в управлінні містобудування, справу таки вдалося завершити — потужний залізобетонний міст завдовжки 90 метрів і досі стоїть у Коробчиному. Ще жодна повінь його не дістала. Навесні 1980 року, коли на наших ріках була висока, як ніколи в пам'яті багатьох, повінь, коли в Коробчиному вода позаливала вулиці й деякі хати, під мостом до рівня води залишався «класичний» просвіт – трохи менше метра. Люди дивувались: «Як же це той дід Степан так розрахував, щоб така велика повінь, а мостові хоч би що?» Міст вистояв, бо був зроблений «по науці». Та не тільки це, він був збудований для людей, що живуть і житимуть на цій землі...

Пішов з життя Степан Демидович 31 серпня 1989 року. Похований у Новомиргороді на центральному кладовищі. В пам'ять про нього в липні 2007 р. у Новомиргороді було відкрито кімнату-музей Степана Кожум'яки. Тут розмістили його власні речі, які він використовував у повсякденному житті.

Як ми бачимо, Степан Демидович Кожум'яка попри тяжкі життєві тортури, зумів гідно пройти життєвий шлях, і залишив по собі споруди, якими будуть користуватися не один десяток років. Мости, які він збудував, об'єднали береги минулого і майбутнього України. Жорстка «радянська машина» не змогла виморозити український діда Степана.

### **Танк ІС-3**

Танк ІС-3 (Іосиф Сталин) встановлено на постаменті в Новомиргороді по вулиці Леніна 94/4 в 1985 році (№194 від 1988 р., охоронний номер 1282).

Є підстави стверджувати, що саме цей танк, серед півсотні інших, брав участь у Параді Перемоги. А в Радянський Союз з Німеччини він повернувся разом з командиром танкового корпусу – спочатку в Орел, а потім опинився в Новомиргороді. Саме тут ІС-3 став другим (після Челябінська) танком-пам'ятником бійцям 6-ї Орловської стрілецької дивізії, що витіснила з міста німецькі війська. На постамент танк в'їхав своїм ходом. Танк фактично є символічною братською могилою, адже в його постамент була засипана земля з могил всіх 1282-х загиблих у війну новомиргородців. Реставрований на честь 60-річчя визволення України.

7 вересня 1945 в Берліні відбувся парад союзних військ на честь закінчення Другої світової війни. Парад приймали Головнокомандувач радянськими окупаційними військами маршал Г. К. Жуков, командувач 3-ї американської армії генерал Джордж Паттон, англійський генерал Робертсон і французький Кеніг. Крім усього іншого, на закінчення параду по Шарлоттенбурзькому шосе пройшли 52 танки ІС-3. Вперше на параді в Москві нові танки були показані 7 листопада 1946 року. У бойових діях Великої Вітчизняної війни ІС-3 участі не брали (щоправда, за деякими даними, вони застосовувалися при розгромі Квантунської армії в серпні 1945 року).

### **Трактор ВТЗ «Універсал-2» – технічна пам'ятка місцевого значення**

Трактор «Універсал-2» випускався на Владимирському тракторному заводі з 1944 по 1955 рік Трактор був привезений в село Кам'янка Новомиргородського району в 1949 році, де пробув в експлуатації до 1965 року. Він використовувався для міжрядної обробки просапних культур з причіпними і навісними машинами. Оснащувався карбюраторним гасовим двигуном потужністю 22 кінські сили, мав 3 швидкості руху вперед і 1 назад (3,9-8,1 км / год.), експлуатаційна маса трактора – 2108 кг. Як пам'ятний знак, був встановлений 1978 року в Новомиргороді за сприяння голови колгоспу Володимира Івановича Венгуренка.

### **Час додає не лише років, а й слави**

Відміна кріпосного права в Російській імперії дала поштовх розвитку капіталістичних відносин, особливо в кам'яновугільній та антрацитовій галузі. Чумацький транспорт був відносно дорогим та мав низьку потужність, тому обмежував виробничу діяльність та географію ринків. Адекватного виду транспорту вимагав і промисловий «Південний край». Питання про будівництво залізничних доріг до портів Чорного та Азовського морів було поставлено на розгляд ще в 1854 році за напрямком Москва-Харків-Миколаїв з розгалуженням на Кривий Ріг та Катеринослав. Організацією забудови залізниць в країні займався міністр шляхів сполучення, талановитий інженер-залізничник, вчений С. С. Мельников, який вирішального значення надавав першочерговості прокладення залізничних доріг до важливих промислових міст України, як сировинної бази для становлення і розвитку «центру», а потім вже до Криму.

У березні 1868 року була видана концесія керівникам акціонерного товариства гофмейстеру Абазі та барону Унгерн-Штернбергу на спорудження Харково-Кременчуцької залізничної дороги. Положенням 1871 року Товариство Харківсько-Кременчуцької залізничної дороги було перейменовано в Товариство Харківсько-Миколаївська залізниця з правом добудувати Миколаївський напрямок.

Через Кримську війну (1877-1878) проект був законсервований. Проблема зв'язку «центра» з «окраїнами» знову стала нагальною. І лише в 1881 році Харківсько-Миколаївська залізниця була викуплена державою в казну і була продовжена забудова Роменського шляху. А залізнична станція Долинська служила «місцем перелому» відправок та перевантажень між північним та південним напрямками.

Історія залізничної станції Долинська починається з другої половини XIX століття [1]. Виникнення пристанційного селища Кефалино (нині місто Долинська) пов'язане з будівництвом залізниць. За дату народження міста Долинської було взято 20 серпня 1873 року, коли було розпочато рух поїздів на четвертій Харківсько-Миколаївській залізниці Знам'янка-Долинська. Як вказується в друкованому «Покажчику залізничних, пароплавних та інших пасажирських сполучень» за 1917 рік [2], на 414 версті від Харкова значиться станція Долинська, річний вантажообіг якої становив 75 млн. пудів, причому 40 млн. припадало на вугілля. При ній працювало депо та цегельний завод, пошта, телеграфне відділення, побудовані добротні двоповерхові будинки для залізничників.

Паралельно з будівництвом та облаштуванням залізничної станції Долинська були зведені дві водонапірні башти (одна з них була зруйнована в роки війни). Вони були основним джерелом водопостачання для залізничної техніки та навколишнього люду. Подібні архітектурні споруди будувались практично на всіх залізничних станціях, проте кожна з них має свою неповторність та унікальність архітектурного вирішення. В нашому випадку вежа має три яруси, в основу якою покладений шестикутник, поширений в кріпосній і церковній архітектурі Росії. Нижній ярус кам'яний відповідає опорній конструкції, другий, викладений наполовину з каменю, наполовину з цегли, та третій цегляний містили резервуар для води та гвинтові металеві сходи. Вікон у подібних вежах не було. Їх замінюють вузькі отвори типу бійниць. На жаль, водонапірна вежа на станції Долинська в теперішньому часі має не

первинний свій вигляд. Свій відбиток на ній залишила Велика Вітчизняна війна. Під час одного з бомбардувань сталося пряме потрапляння снаряду у вежу і її було наполовину зруйновано. В післявоєнний час вежу відбудували. Водогінна башта біля залізниці нині не використовується за прямим призначенням. Вона є своєрідною візитівкою Долинського району, зображена на гербі міста. Вежа входить до єдиного ансамблю історико-архітектурних споруд, є частиною історії м. Долинської. Та на жаль, водонапірна вежа знаходиться в стадії «активної руйнації», потребує особливої уваги влади та громадськості [12].

Спочатку станція частково забезпечувалась водою із Маловодянських ставків та згодом був викопаний ставок біля села Олександрівки глибиною 17 метрів, від якого були прокладені дві фаянсові труби протяжністю 5 км до двох водонапірних веж біля залізниці. До речі, протягом багатьох років роботи водогону жодного разу не було поривів. За спогадами залізничників Віктора Володимировича Колісника (стаж роботи 33 роки) та Миколи Михайловича Панасенка (стаж роботи 44 роки), біля ставка працювала водокачка, стояв паровоз без тендора, при топці якого за допомогою пару працювали насоси. Згодом після Великої Вітчизняної війни, коли стало фінансово не вигідно підвозити вугілля та дрова, паровоз замінили на дизель. Для охорони об'єкту було побудовано казарму (яка стоять і нині) для роти солдат [17].

Залізничне депо станції Долинська, забудоване в кінці XIX століття, і нині звеличується своєю спорудою як вірний страж часу. Тривалий час приміщення депо слугувало за призначенням: для відстою та ремонту локомотивів. А з середини XX століття його було взято під охорону як стратегічний об'єкт. На території забудови знаходились парові потяги, санітарні поїзди, оснащені медикаментами, операційною апаратурою, стояло декілька систем електростанцій, зберігались склади з матрацами, простирадлами, постільною білизною. За роки незалежності України приміщення депо передано підприємству ПЧ-23 під склади та ремонтні майстерні.

Працюючи з архівними документами залізничної станції Долинська, постало нове питання: «Чому виникла станція Долинська, чому для її спорудження було обране саме це місце, а не інше?» Я звернулася до місцевих старожилів та відомих краєзнавців. Та мені стала в нагоді лише географічна мапа Долинського району. При її дослідженні я побачила, що м. Долинська розміщене на Придніпровській височині і його територію колом омивають із західної сторони річки Інгул та Березівка, а із східної – Боковенька та Бокова. А при розгляді карти ґрунтів виявилось, що місцина, де знаходиться місто, має більш темний коричневий колір, що за шкалою забарвлень становить 150 метрів над рівнем моря. А потім, спілкуючись із залізничниками, виявилось, що по вулиці Пролетарській, за три вулиці із західної сторони від станції, за радянських часів геодезистами була вкопана чавунна болванка із висіченими показниками місцевості над рівнем моря, які підтвердили мої дослідження. Але показники були дещо вищими – 186.6 м. над рівнем моря. Ці факти переконливо свідчать, що інженери-залізничники за часів Російської імперії використали географічні показники місцевості, проектуючи будову залізниці на території нашого краю.

Наприкінці XIX століття приміщенням під залізничний вокзал станції Долинська слугував одноповерховий будинок (85 кв. м.), розташований нині біля елеватора, навпроти залізничного медичного закладу (1907), який до сьогоднішніх днів зберігся, і стоїть він осиротіло із забитими нахрест вікнами, як свідок історії. В приміщенні вокзалу був зал очікування, квиткова каса, кімната «матері та дитини», медичний пункт.

На початку ХХ століття долю акціонерного Товариства, яке займалося забудовою Харківсько-Миколаївської залізниці [6], викупила держава і на казенні кошти добудовувались станції та залізничні служби. В історичних документах архіву залізничної станції Долинська, в технічних паспортах зазначені дати забудов, кількість витрачених коштів на будівництво, плани та схеми служб, господарських приміщень, складів, ремонтних майстерень тощо. В них йдеться, що в 1904 році був збудований залізничний вокзал станції Долинська (і як свідчення цього на приміщенні біля вхідних дверей до залу очікування вмуроване чавунне коло з відповідним записом забудови), багажне відділення площею 170 кв. м. [3]; підземний перехід (1904) площею 213, 78 кв.м., балансова вартість якого становить 6 398 карбованців [4]; приміщення кубової, резервуару під зберігання технічної води (1904) площею 41,2 кв.м., будова якого становила 1 181 крб. 90 коп. [9]; перон (1910) залізничної станції Долинська площею 3 150 кв.м. [5] тощо.

Нове приміщення залізничного вокзалу станції Долинська було побудоване в стилі неомодерн з використанням 49-ти архітектурних елементів рококо, яке до сьогоднішніх днів збереглося в чудовому стані і є архітектурною пам'яткою та окрасою м. Долинської. За спогадами старожилів-залізничників, новий вокзал будували 47 майстрів, яким дозволялося в день викладати лише 5-6 рядів цегли. А замість цементу використовували органіку: пташині яйця разом із шкаралупою. Забудова вокзалу в такий спосіб не давала просадки, каміння замурувалось «кригою» і до сьогоднішніх днів, незважаючи на велику вібрацію залізниці та вплив навколишнього середовища, не викришилось і не розвалилось. Поміщиця Ольга Федорівна Долинська утримувала забудовників залізничного вокзалу, надавала їм притулок, забезпечувала харчуванням. До цього часу збереглась дорога навпростець від вокзалу до колишнього маєтку пані Ольги в с. Федорівка (нині с. Маловодяне). Це одна з версій, чому залізничну станцію назвали на її честь. Інша версія, що у О. Ф. Долинської в департаменті залізничних доріг Санкт-Петербургу працював впливовий родич, який і запропонував назвати залізничну станцію Долинська.

На початку ХХ століття вокзал містив декілька залів очікування для різних верств населення, медичний пункт, ресторан, буфет, де грала жива музика, працювала квиткова каса, функціонував духовий оркестр під керівництвом Івана Тернова (за часів перебування А. С. Макаренка).

Питання про з'єднання Катериненської залізниці з Харківсько-Миколаївською порушив громадський діяч і підприємець Олександр Миколайович Поль, який ще в 1866 році відкрив перший кар'єр у Криворізькому басейні [3]. Про цей факт йдеться в «Короткому огляді розвитку й діяльності Катериненської залізниці (1884-1909)» [5]. Проект будівництва відрізка залізниці від Катеринослава (нині м. Дніпропетровська) через місто Кривий Ріг до станції Казанка, яка знаходилась від м. Харкова на 438 версті, що за 24 версти далі, ніж станція Долинська [4] був затверджений 22 квітня 1875 року. Але, у зв'язку з російсько-турецькою війною 1877-1878 рр. проект Криворізької гілки залізниці не отримав належного розвитку. І лише в 1880 році, завдячуючи О. Полю, розпочалось будівництво Першої Катериненської залізничної дороги, тепер вже через залізничну станцію Долинська, що потребувало менших фінансових витрат, ніж через станцію Казанка, тут був більш рівний рельєф місцевості.

Вперше про облаштування депо станції Долинська заговорили з початком будівництва Катериненської залізниці, яка давала можливість зменшити час руху і збільшити вантажопотік у напрямку м. Києва. Депо залізничної станції Долинська було облаштоване декількома оглядовими каналами, встановлено поворотне коло.

В 1884 році будівництво Першої Катериненської залізничної дороги було завершено і передано під керівництво інженеру-залізничнику, таємному раднику Олександру Аполлоновичу Верховцеву (1884-1900). У Санкт-Петербурзькому Центральному Державному історичному архіві зберігаються телеграми про закінчення будівництва Катериненської залізниці. В перших від 7 травня 1884 року інженер Титов повідомляв голову правління державних залізниць Шернваль, що рух по західній частині Катериненської залізниці Долинська-Кривий Ріг-Долгінцево здано Олександру Аполлоновичу Верховцеву 1 травня, по східній частині – 3 травня. В другій телеграмі від 18 травня 1884 року Шернваль повідомляв Міністерство шляхів сполучення: «Сьогодні, за ясної погоди, після молебня, відбулося урочисте відкриття Катериненської залізниці та моста» [8]. В 1891 році Катериненська залізнична дорога через вузлову станцію Долинська перевозила 62.8 млн. пудів вугілля, 37.8 млн. пудів руди, заліза та металобрухту, 23.2 млн. пудів сільськогосподарської продукції, 5.89 пудів лісу та 5.8 млн. пудів солі.

У зв'язку з розвитком капіталістичних відносин у промисловості та поміщицьких маєтках Півдня України гостро відчувалася нестача робочих рук. Внаслідок чого Долинська стає своєрідним ринком робочої сили. Тому впродовж всієї залізниці станції Долинська руками заробітчан з підручних матеріалів будувались землянки, мазанки, бараки, в яких за обстеженнями дільничного лікаря М. І. Тезякова був антисанітарний стан. Про цей факт незаперечно йдеться в історичній праці В. І. Леніна «Розвиток капіталізму в Росії», в якій станція Долинська згадується як один із ринків робочої сили в Херсонській губернії. Праця В. І. Леніна, як відомо, вперше була видана в 1899 році. А матеріали з цього питання він брав з книги земського лікаря М. І. Тезякова, який служив в Єлисаветградському повіті. «Санітарне дослідження, – писав В.І. Ленін про книгу М.І.Тезякова, проведене (далеко не в повних обсягах) у 1889-1890 рр., підняло краєчок завіси, що прикриває умови праці у сільських глухих закутках» [8].

В 1910 році на станції Долинська було проведено облаштування паровозних майстерень. Локомотивний парк станції складався в основному з малопотужних паровозів. Для вантажного руху використовувались, в основному, паровози серії О та Щ потужністю 550 та 650 кінських сил. Найбільш потужними були паровози серії Е (потужність 1300 кінських сил). Парк вантажних вагонів складався з дерев'яних двохосних вагонів різних типів вантажопідйомністю від 10 до 16.5 тонн Пасажирські вагони здебільшого були двох- та трьохосні, довжиною 12-14 метрів, з дерев'яним кузовом, жорсткими і не купейними. Всі вагони мали гвинтове щеплення, частина вантажних вагонів були облаштовані ручними гальмами. Автоматичні гальма мали лише пасажирські вагони. На початку ХХ століття з м. Миколаєва прибули в депо на станцію Долинська для експлуатації паровози ЕР, СУ, СО [10].

В основному фонді Долинського педагогічно-меморіального музею А. С. Макаренка зберігається оригінал фотографії 1912 року фотографа Охріменка із зображенням мостової вздовж залізничної станції Долинська та входом до підземного переходу. Уважно її розглядаючи, можна зробити висновок, що, мабуть, саме приміщення вокзалу було розміщене дещо незручно для жителів тодішнього селища Кефалино, оскільки залізнична колія знаходилася перед станцією. Людині, щоб дістатися до вокзалу, потрібно було перейти через чавунні рейки. Тому адміністраціями селища та станції було вирішено відгородити залізницю парканом, починаючи від двоповерхових будинків залізничників та першої водонапірної башти, аж до кінця вулиці Шевченка, яка простяглася однією з перших паралельно «чугунки». А для зручності й безпеки людей був побудований підземний перехід. Відповідно до схеми плану забудови у розрізі, підземний перехід мав довжину 50 м.

90 см., ширину – 4 м. 20 см., висоту 2 м. 42 см. При вході спуск має 7 східців, потім для зручності невеличка площадка і знову 6 східців униз. При виході містить 5 східців, потім продовжена площадка і 8 східців догори з прямим виходом у приміщення вокзалу. Стіни переходу викладені каменем за фортечним методом в 1 метр, перекритий товстим залізом. На мостовій стояли поліцейські, які слідкували за порядком. Якщо якомусь лихварю заманеться перемахнути через огорожу у невизначеному місці, на нього чекали чималий штраф або навіть його могли посадити під варту. Цим переходом користувались аж до початку Великої Вітчизняної війни. В технічному паспорті № 648 від 18.02.1940 року подана інформація про здійснення в лютому 1971 року перевірки фактичного функціонування підземного переходу наглядачем приміщення вокзалу станції Долинська М. І.Єфімовським. У середині 60-х років через залізничне полотно був побудований міст, а про підземний перехід забули. Сам перехід використовувався як підсобне приміщення, тривалий час там зберігали склади медикаментів. Нині вхід замуровано зі сторони першого будинку залізничників і зачинене зі сторони вокзалу. Власник підземного переходу ПГЧ-3 ст. Знам'янка [4]. Про наявність підземного переходу нагадують лише напіврозвалені зовнішні стовпи старовинної кладки з міцної червоної цегли, які вистояли більше ніж століття, не зважаючи на вплив природи та вандалізм людини.

В 1890 році при станції Долинська був споруджений цегельний завод. Завод випускав 250 тисяч штук цегли, в 1891 році масштаб виробітки збільшився до 750 тисяч. А в 1903 році випуск цегли становив 1 млн. 653 тис. штук, чим була задоволені потреби будівництва не тільки на території Долинського району, а й далеко за його межами [13]. На кожній цеглині стояло тавро «ЮЖД».

У 1891 році з метою підготовки кваліфікованих робітників для обслуговування залізниці при станції Долинська було відкрито початкове двокласне залізничне училище №7. Воно стало 4-м після Люботинського (1884), Полтавського (1884) і Знам'янського (1887), відкритих на магістралі Харків-Миколаїв [14, 290-292]. Залізнична школа спочатку розмішувалася в одноповерховому дерев'яному будинку, який згодом було облицьоване цеглою і пристосовано під інтернат для дітей залізничників та столярну майстерню. У 1904 році було побудоване нове добротне цегляне приміщення під училище. Навчальний заклад містив 7 класних кімнат та одну кімнату для вчителів. У школі мали можливість навчатися понад 200 дітей. В училищі учні одержували знання по курсу початкової освіти. Його випускники могли в майбутньому набути спеціальності з обслуговування залізниці: стрілочника, сигналіста, зчіплювача, телеграфіста, оглядача тощо. За архівними матеріалами музею А. С. Макаренка, в 1903 році в училищі навчалось 118 учнів: 93 хлопчики і 25 дівчаток. Багато хто з них не змогли закінчити школу через нестатки батьків. З 1911 по 1914 рік у залізничному училищі працював майбутній реформатор педагогічної науки А. С. Макаренко. В 1899 році при станції було відкрито школу телеграфістів. У серпні 1901 року на станцію Долинська на навчання приїхав майбутній український письменник А. Ю. Тесленко.

З року в рік збільшується вантажообіг станції Долинська, удосконалюється робота депо, розширюються колії, з'являються нові службові приміщення. Залізницю оснащують новими котельнями, насосними станціями. Із збільшенням потужності вантажообігу на залізниці виникає потреба у більш масштабнішому постачанні станції водою, тому в 1935-1936 роках було розчищено ставок біля с. Олександрівки і поновлено водогін до водонапірних веж станції Долинська. В роки Радянської влади одна магістраль водогону в 1980 році була пошкоджена під час закладання на площі 50 років Жовтня пам'ятника В. І. Леніну.

В роки Великої Вітчизняної війни для фашистської Німеччини залізнична станція Долинська мала велике стратегічне значення. В роки окупації з 8 серпня 1941 року по 12 березня 1944 року німецько-фашистські загарбники використовували залізничну станцію за своїми потребами: перевозили боєприпаси, солдатів, місцевих мешканців на примусові роботи до Німеччини та Австрії, награване добро, сільськогосподарську продукцію, чорнозем тощо. Фашисти наймали машиністами паровозів греків, угорців...[17]. Для посилення використання мережі залізниць центру України фашисти примусово, силами наших співвітчизників, побудували залізницю від станції Долинська до смт Устинівки, яка під час визволення Долинського району від ворогів була зруйнована. В роки війни залізничну школу № 7 фашисти використовували під госпіталь, а парк залізничників – як цвинтар. Тому довго, за спогадами Давидовської Ю., колишнього директора клубу залізничників, у парку не дозволялось садити квіти, бо вважали, що це кладовище. І лише в середині 90-х років силами роти солдатів парк було перекопано, вилучені останки німецьких солдатів перепоховано.

За роки Радянської влади невпізнанно змінилася залізнична станція, розцвів долинський степовий край. В 1955-1963 роках на станції був побудований відстійник промивочного пункту площею 61.32 кв.м. У 1954-1965 роках забудовані та реконструйовані 7 стрілочних будок. У 1960 році побудований міст через залізничне полотно станції Долинська, який сполучав східну і західну частину м. Долинської. В 1962-70 роках функціонувала конюшня [15]. З 1958 року до початку ХХІ століття по вул. Вокзальна, 16/а на балансі станції Долинська працював дитячий садок № 23 на 50 місць. У 1968 році побудовані вагова будка, їдальня для залізничників.

Раніше забезпечення електричним струмом станції Долинська здійснювалось за допомогою дизельного оснащення. І лише в 60-х роках ХХ століття начальник залізничної підстанції Іван Захарович Давиденко порушив питання про побудову електростанції. Таким чином, забезпечення руху потягів на залізниці було переведено із автоматичного блокування на електричну централізацію. Тобто тепер один диспетчер міг одночасно управляти на декількох дільницях, через так зване диспетчерське коло [17].

В 1968 році завершилось будівництво магістралі Долинська-Помічна. Із введенням цієї магістралі з'явилися нові служби – дистанція сигналізації і зв'язку та дистанція колії. На початку 70-х років лише в дистанції сигналізації і зв'язку працювало 275 робітників. Проведено електрифікацію дистанцій Долинська-Помічна та Долинська-Знам'янка, побудовано 4-поверховий будинок, де розмістився пост електричної централізації.

В 2009 році на дільниці залізничного господарства Укрзалізниці за напрямком Знам'янка-Джанкой, куди входить і станція Долинська, рух поїздів було переведено на електричну тягу з одночасним спорудженням 52.6 км. другої колії від Миколаєва до Долинської за короткий термін – 50 днів і отримано прямий вихід до Чорного моря. «Ця лінія, – сказав міністр транспорту і зв'язку Йосип Вінський, – відтепер у тоннах буде перевозити вантажів у п'ятеро більше, ніж донині». За сумлінну працю на будівництві, особистий внесок велика група залізничників, в тому числі й наші земляки, отримали з рук міністра нагороди – іменні годинники. Серед них розподілювач робіт Галина Левицька, начальник станції Долинська Микола Мірянов, начальник колійної машини Юрій Саєнко та багато інших. Майже 200 залізничників отримали заохочувальні премії.

Працівники залізниці із року в рік забезпечують своєю працею безперебійну роботу залізничної станції Долинська. Особливо великим авторитетом в колективі станції користуються: слюсар паровозного депо, помічник машиніста В. М.Малєєв

(1946-1967), нагороджений орденами Леніна, Трудового Червоного Прапора, «Знаком Пошани» та медалями [16, 84]; машиніст паровоза Яким Кононович Попов, який все своє життя в довоєнні і повоєнні роки працював на залізниці, а в роки війни здійснював перевезення боєприпасів, солдатів, доїхав до Берліна, був нагороджений багатьма орденами і медалями, в тому числі й орденом Леніна; маневровий диспетчер І. К. Озеряник; начальник Долинського локомотивного депо І. П. Ільїн (1949-1966), нагороджений медаллю «За доблесну працю», двома знаками «Ударник стаханівського призову» та знаком «Відмінний паровозник» [16]; начальник контрольно-вимірювальних приладів А. В. Михальонок; робітники локомотивного депо, пункту контрольно-технічного огляду вагонів О. Т. Резніченко та М. М. Капканець [13.]; старший механік дистанції сигналізації і зв'язку Колесник В. В.

Вже стало традицією із покоління в покоління наслідувати професії залізничників. Тому на станції Долинська працюють родинні династії залізничників Цимбал, Ляшкевичів, Корбутів, Кабузанів, Довгих, Каратеєвих та інші. Звання «Почесний залізничник» носять Кабузан Іван Денисович, Корбут Михайло Миколайович, Ляшкевич Максим Максимович та інші.

### Література

1. Збірник «Показчик залізничних, пароплавних та інших пасажирських сполучень». 1917 рік.
2. Архів залізничної станції Долинська. Технічний паспорт №23, інв. № 10086.
3. Архів залізничної станції Долинська. Технічний паспорт №648, складений 18.02.1940 р. старшим техніком дорожнього проекту Єфімовським М. І.
4. Архів залізничної станції Долинська. Технічний паспорт №29, інв. № 30014.
5. Збірник «Короткий огляд розвитку й діяльності Катериненської залізниці (1884-1909рр..)».
6. Харьково-Николаевская железная дорога // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 86 томах (82 т. и 4 доп.). — СПб., 1890—1907.
7. Електронні ресурси: Forum.istorichka.ru.
8. Маруценко В. Історико-краєзнавчий збірник «Боковенька 2000» //І. Проценко До ювілею станції Долинська.// - Редакція районної газети «Долинські новини», -2000.- с.17-18.
9. Архів залізничної станції Долинська. Технічний паспорт № 39, інв. № 30019 від 20.03.1967р.
10. Конарев Н. С. Залізничники років Вітчизняної війни // стаття «На історичному перевалі» – Вид.: «Транспорт», - Москва, 1987 р. – с.40.
11. Історія міст і сіл України // Кіровоградська область // Долинський район // Вид.: Харківської книжкової фабрики ім. М.В.Фрунзе, - 1972р. – с. 273-276.
12. Шевченко І. Сторожові Долинської // газ. «Провінція» від 09.11.2012 р., с.3.
13. Євсєєв І. Місце Долинської в історії нашого краю //районна газ. «Шляхом Ілліча» від 24 травня 1984 року. – С. 2.
14. Гусейнов Г. Господні зерна. Т. 3. 2000 р. с.214, 290-292.
15. Архів залізничної станції Долинська. Технічний паспорт № 18, двір-ПРБ-2 НГЧ-з 1962-70 р Станційний наглядч Погорілий.
16. Маруценко В.Боковенька 2006. Біографічний довідник, 2007. – с.62, 84.

17. Спогади залізничників Колесника Віктора Володимировича (стаж роботи 33 роки) та Панасенка Миколи Михайловича (стаж роботи 44 роки).

**Борис Покляцький,**  
вчитель НВК «Голованівська ЗШ I-III ступенів  
ім. Т. Г. Шевченка – гімназія»

### **Пам'ятки техніки як свідки розвитку економіки Голованівщини**

Голованівщина розташована на межі степової та лісостепової природних зон, тому жителі краю – хлібороби. Започаткувало розвиток економіки краю будівництво у 1845 році в селищі Голованівськ винокурного заводу. У XIX столітті виникають шкіряний, цегельний та інші заводи. Це були напівкустарні підприємства, невеликі майстерні, цехи, але з них розпочиналась промисловість нашого району, зароджується робітничий клас та перші представники буржуазії, чисельність яких постійно зростала. Першими робітниками були зубожілі селяни, а буржуа ставали, як правило, поміщики краю.

Голованівський район традиційно є сільськогосподарським. У другій половині XIX століття на Голованівщині будується перше промислове підприємство в селі Межиричка, на землях, які належали поміщику Драгоновському.

У 1875 році будується гуральня, яка розпочинає випуск спирту-сирцю (неочищений спирт). У 1877 році землі поміщика Драгоновського викупляє граф Бобринський та дарує своєму прийомному синові Олексію Абазі. Отримавши 2000 десятин землі, Абаза в 1892 році проводить реконструкцію гуральні, встановивши на заводі привезений з Франції апарат для очищення спирту (ректифікат). Після реконструкції завод розпочинає виробництво 1000 літрів спирту на добу, також його перевели на інше паливо, почали використовувати пні та гілля дерев, бо до 1890 року для палива використовували соломку. З того часу завод постійно перебудовується та реконструюється. Зараз на заводі йде чергове перепрофілювання, яке передбачає переведення заводу на виробництво біопалива.

Значним поштовхом для розвитку краю стало будівництво у 1889 році Бельгійським акціонерним об'єднанням вузької залізничної дороги, яка мала з'єднати станції Підгородню і Рудницю. У 1890 році розпочинаються товарні перевезення по залізниці, що безумовно сприяло розвитку торгівлі та вивезенню промислової продукції за межі краю.

До наших днів збереглися лише приміщення господарських будівель та вокзали на станціях Голованівськ та Ємилівка, які виникли як окремі населені пункти після будівництва залізниці.

У наші дні відновлено туристично-пасажи́рське перевезення від ст. Гайворон до ст. Голованівськ вузькоколійною залізницею, яка викликає великий інтерес у іноземних туристів.

Крім вказаних об'єктів, у районі збереглося 2 тепловози (на території Ємилівського хлібоприймального пункту та Межиричківського заводу), які також можуть бути визнані пам'ятками техніки.

У місцевій газеті за 1903 рік є повідомлення що від ст. Голованівськ до ст. Підгородня розпочато пасажирські перевезення.

Наступною сторінкою розвитку економіки краю є будівництво цукроварні на території району. Викупивши у громади села Перегонівки неугіддя на правому березі річки Ятрань, у 1898 році розпочато будівництво майстерень. Завод будували майстри з Полісся, а їм допомагали місцеві жителі. Керував роботою пан Мазевський, а кошти на будівництво виділила княгиня Марія Святополк-Четвертинська. Тому, коли у 1901 році завершилося будівництво заводу, його було названо «Святополк» на честь княгині.

За даними Київського державного архіву, завод у період з 1902 по 1912 роки мав від 40 до 70 постійних робітників, а в період виробництва чисельність робітників досягла до 375. Підприємство працювало безперервно з 1901 по 2000 рік.

Чи не найбільший внесок у розвиток економіки краю здійснив російський адмірал Олексій Михайлович Абаза, який у 1910 році за сімейними обставинами вийшов у відставку і поселився у своєму маєтку в с. Межирічка. Наступного року Абаза розпочинає будівництво великого млина у селі Давидівка, яке він придбав та долучив до своїх володінь. На місці майбутнього будівництва було зведено цегельню, яка забезпечила будівництво цеглою. Керували та найбільш кваліфіковану роботу виконували найняті німецькі робітники та спеціалісти. Будівництво розпочалося у 1911 році. Обладнання на млині теж було встановлено з Німеччини. Млин був з комбінованим водяним та паровим приводом і забезпечував роботою місцевих жителів. Будівництво завершилося у 1914 році. Протягом 1914-1916 років підприємство забезпечувало борошном армію. Працював млин і після громадянської війни до 1945 року, поки не був занедбаний.

Крім перерахованих вище об'єктів, на території району є ще технічні пам'ятки радянського періоду – трактор «Універсал» – пам'ятник трудової слави в с. Наливайка та с. Новосілка.

Технічними пам'ятками радянського періоду в районі є Побузький феронікелевий комбінат і Музей ракетних військ стратегічного призначення, які не потребують реклами чи детальної розповіді про них, оскільки відомі далеко за межами області.

**Ірина Порхун,**  
керівник гуртків Новоукраїнського  
центру дитячо-юнацької творчості

### **Визначна пам'ятка історії міста Новоукраїнки – млин В. Варшавського**

Млин Варшавського є однією з найвизначніших споруд нашого міста. На сьогодні, коли він перебуває в жахливому стані руйнації, ми хочемо привернути увагу державних, громадських організацій, широкого кола громадян, меценатів до збереження та відродження історико-культурної спадщини нашого краю. З цією метою намагаємось популяризувати відомості про цю пам'ятку техніки.

Що ж стало передумовою побудови такої споруди? Реформа 1861 року відкрила широкі шляхи для проникнення капіталізму в промисловість та сільське господарство. Після реформи збільшився посів зернових на 30%, середня їх врожайність з однієї десятини землі зросла з 29 до 39 пудів.

У 1869 році закінчено прокладання залізниці Одеса-Кременчук, яка зв'язала наше місто з промисловими районами Лівобережної України та портами Чорного моря, тоді ж було побудовано і нашу залізничну станцію Новоукраїнка. Наприкінці

XIX – на початку XX ст. вантажообіг по станції Новоукраїнка складав понад 4 млн. пудів, з яких 3 млн. пудів належали хлібним вантажам.

У місті Новоукраїнка було досить розвинуте дрібне виробництво. На початок 90-х років XIX ст. діяло 6 водяних млинів, 48 вітряків, 15 кузень, працювали винокурний і цегельний заводи та інші – всього понад 80 дрібних підприємств. Великих підприємств на той час не було.

За даними подвірного перепису 1883-1885рр. 72% мешканців Новоукраїнки (1455 дворів) жили із хліборобства. Щороку в Новоукраїнці відбувалися 3 ярмарки, де у великій кількості продавалися худоба, сільськогосподарська продукція та вільні робочі руки. У 1893-1894 рр. на робітничому ринку в Новоукраїнці зареєстровано 14 тис. робітників.

Отже, Новоукраїнка приваблювала підприємців відносною дешевизною хліба, наявністю робочої сили, а головне – залізничним сполученням із портами на Чорному морі, перш за все Одеси та Миколаєва.

Саме тому у 70-х роках XIX ст. до нашого краю з Одеси і приїхав багатий купець-промисловик, спеціаліст борошномельної промисловості Вігдор Зейдліхович Варшавський, як представник Одеського тресту «Головборошно».

Оцінивши ситуацію як економічно сприятливу, він на власні кошти на лівому березі річки Чорний Ташлик (біля колишньої хлібопекарні, нині там парк ім.Шевченка) будує невеличкого двоповерхового дерев'яного млина, який працював з використанням енергії падаючої води. Для цього було споруджено невеличку дамбу. Невдовзі сталася пожежа і млин повністю згорів. Господар у цей час відпочивав у Одесі. Ходили чутки, що підпал було організовано, за наказом хазяїна, його довіреною людиною Вараном.

Варшавський отримав від закордонної страхової компанії велику страховку. Адже млин було застраховано в декількох місцях Західної Європи. Хоча приміщення млина згоріло, але перші результати його використання були позитивними, і тому Варшавський вирішив розгорнути справу у значно ширших масштабах.

На правому березі річки Чорний Ташлик пригледів гарну місцину, де річка робила різкий вигин. Поруч проходила дорога-вулиця Рівненська. Питання про виділення земельної ділянки під забудову вирішила сходка жителів міста Новоукраїнки. Вклавши великі гроші, Варшавський у 1894 році будує сучасний п'ятиповерховий паровий млин зі світло-жовтої цегли місцевого власника цегляного заводу Кульчицького. Зразок такої цегли зберігається у нашому краєзнавчому музеї. Здалеку було видно восьмиграну із червоної цегли п'ятидесятиметрову (діаметром 1м) димоходну трубу млина (всередині були скоби-східці).

У 1894 році млин видав перше борошно. Тоді там працювало 35 робітників. Робота здійснювалась у дві зміни цілодобово. Переробляли 100 тонн зерна на добу. Через страхове товариство Росія ці робітники були застраховані на випадок смерті чи каліцтва (страховий внесок 61 крб. 83 коп.), на лікаря витрачалося 25 крб.

Поруч з млином, де річка Грузька (у народі звалася Вошива) впадала в річку Чорний Ташлик, було споруджено дамбу, вода використовувалася для парових котлів. При Варшавському в 1900 та у 1933 роках були сильні паводки, вода заливала двір і 1-й поверх, тому муку із складів та підвалів перевозили в інші склади. У 1903 році сталася пожежа у машинному відділенні, на відбудову Варшавський витратив майже 24 тисячі крб.

Через дорогу був склад готової продукції з підвалами. Варшавський закуповував землі під склади, щоб ніхто не будувався.

Хто ж зводив цей красень? Напрочуд умілі були майстри. На будівництві працював муляр Фірса Фірсович Чирков (з Білорусії), жерстяник Ісак Лейбович

Бродський (з Новоукраїнки) укривав дах залізом, з листового заліза він зробив і вентиляційні ходи (короба), тесля Петро Миколайович Грязнов (з Новоукраїнки) зробив міцне дерев'яне перекриття між поверхами. Муляр Балан разом з Михайлом Васильовичем Шевцовим зводили зернові склади. Усіма роботами з підготовки і пуску млина керував інженер з обладнання борошномельних станків Лев Оскарівч Лушток (дядько нашої місцевої поетеси Поліни Йосипівни Коган).

На першому поверсі млина розміщувалося машинне відділення – завжди готове до роботи, завдяки старшому механіку Василю Харитоновичу Кривоплясу та його помічникам Михайлу Варану і Дубинському. Паровий двигун потужністю 250 кінських сил працював на вугіллі, завезеному з Олександрії, тут же були всі приводи, шківни, шатуни. На другому поверсі – 15 вальцевих верстатів зі Швеції, що випускали 10 сортів борошна. На третьому поверсі були різні трубопроводи для відповідних сортів круп і борошна. На четвертому – борошномельне обладнання для манки. На п'ятому – 10 різнокаліберних сит для різних сортів муки.

З боку вулиці Рівненської, тобто з північного боку над п'ятим поверхом, на напівкруглому цегляному парпеті виднілися великі білі літери: «Паровая вальцевая рассевная мельница Вигдора Зейдлиховича Варшавского и сына».

На той час це була унікальна споруда, оснащена досконалим закордонним обладнанням, більшість якого було завезена з Німеччини. Велична грандіозна споруда млина різко виділялася серед невеликих селянських новоукраїнських хат, розташованих на значній відстані одна від одної.

### **Продукція млина**

Опрацювавши спогади старожилів, ми дізналися, які сорти борошна випускав млин Варшавського в ті часи. Пшениця перемелювалася на високоякісні сорти борошна 10 сортів: «0», «00», «000», 1-й сорт, 2-й, 3-й, 4-й, 5-й, 6-й, рожева мука, 7-й висівкова (дешевий сорт), а також крупчатка і манка «дунс». Зберігалася продукція в складах, де були охолодженні пристрої з решіток.

За спогадами старожилів, мука була дуже хороша, її відправляли на експорт і за якість одержували золоті медалі на виставках за кордоном. Мішки були по 5 пудів (80 кг), зашивались і до них пришивались різнокольорові етикетки (за сортами муки). На етикетках було вказано сорт муки, місце відправки та зображені медалі за якість, отримані в Парижі, Лондоні, Нью-Йорку, Берліні, Бухаресті та інших великих містах Західної Європи.

Отже, на це борошно був великий попит, його відвантажували в різні регіони країни та за кордон. На території млина утримувалася конюшня на 40 коней. Ними перевозили борошно, крупу, манку на пристанційні склади (відправляли в Одесу, а потім за кордон). А назад зі станції везли вугілля чи мішкотару для вибою борошна. Цю роботу виконували так звані биндюжники, бо віз, на якому кіньми перевозили вантаж, називався «биндюг».

Старожили пам'ятають биндюжників Ковпака, Коляду, Сироту та інших. Усі роботи виконувалися вручну, за добу робітники відвантажували по 30 вагонів борошна. У 1897 році залізницею було відправлено 1875 пудів хліба. Дуже тяжка була праця робітників млина, а ще тяжчою – вантажників, які за зміну переносили до 100 мішків борошна та зерна і одержували за це 5 крб. (5 коп. за мішок). Але, якщо зважити на те, що пуд борошна (16 кг) коштував 65 копійок, то праця робітників млина оплачувалася досить щедро. Адже за зароблені за одну зміну гроші робітник міг купити 77 кілограм першокласного борошна. Ярмаркова ціна на худобу була кінь – 25 крб., корова – 20 крб., свиня 5-7 крб.

Отже, в усіх куточках Росії і Західної Європи знали продукцію Вігдора Зейдліховича Варшавського.

### **Вігдор Зейдліхович Варшавський - хто він? (1826-1917)**

Польський єврей, мільйонер, підприємець, відомий меценат. Яким його згадують старожили? «Невеличкого зросту, рудий, кучерявий, завжди ходив у капелюху з тростиною, мав при собі пістолет для самооборони, з яким не розлучався».

У семи метрах від західної стіни млина, В. З. Варшавський збудував собі цегляний одноповерховий будинок з 8 кімнат з напівпідвальним приміщенням для котельні. Між будинком і млином було вимощено дорогу, ворота і прохідна охоронялася цілодобово. Увечері кучер Іван у чорному сюртуці й циліндрі возив свого господаря фаетоном вулицями міста Новоукраїнки, на конях була гарна збруя з дзвіночками.

Старожили міста тепло згадували Варшавського. Відзначають, що він був занадто бережливим, коли розсипалося зерно у биндюжників, збирав докупи, а потім заносив у склад. Побачивши, що у дворі валяється шматок вугілля підіймав і ніс до кучі.

І водночас був дуже добрим, завжди допомагав людям. До свят робітникам безкоштовно видавав першосортне борошно. Крім того, робітники могли купити продукцію млина на місці за нижчими, ніж у магазинах, цінами. Та й помол зерна місцевим селянам обходився дешевше, ніж приїжджим (зі своїх брав 1 коп. за пуд, із приїжджих по 4-5 коп.). Але все одно на млині були крадіжки. Биндюжники тихцем скидали мішок з мосту у річку, а вночі витягали. Старожили згадують: «Якось робітник Федір Рубцов, який мав трьох дітей, украв три мішки борошна. Дізнавшись про це, Варшавський викликав його, довго соромив, а потім розпорядився відвезти тому два мішки борошна і мішок манки додому: «А ти, Федоре, іди працюй чесно і ніколи більше не кради». Іншого разу він сам побачив одного з крадіїв: «Неси, неси, тільки дивися не підірвись, хто за тебе працювати буде...».

Добре ставилася до робітників і дружина Варшавського. У святкові дні влаштовувалися обіди для дітей, особливо радісно зустрічали посівальників, колядників, щедро обдаровували їх.

Як згадує Євдокія Федотівна Онищенко (89 років), її мати Аграфена Оксентівна Дейнега працювала в будинку Варшавського економкою. Була кмітливою і жартівливою. Не раз підгодовувала робітників із панських підвалів. Одного разу попросили робітники принести щось солоденького. А у хазяїна у великих банках, покритих пергаментним папером, стояло варення. Довго міркувала вона, як його взяти, а потім попробувала папір на банках, наскубла шерсті з вовни і повкидала туди. Покликала бариню і сказала: «Подивіться, не закрила я, а там миші». Бариня: «Выброси все», навіть не глянувши, відказала. А Груня забрала ці банки і швиденько віднесла їх робітникам.

Варшавський був справжнім підприємцем. Крім млина, мав і магазини, які здавав купцям в оренду: один по вул. Декабристів, другий у районі Молдавки. Вони дуже добре збереглися. Мав також свою олійню (тепер територія міжшкільного комбінату).

Маючи значний доход, скуповував родючі землі по 100, 200, 1000 га, де вирощував пшеницю. Брав в оренду землі у своїх приятелів-поміщиків Воліковського та Рогальова.

З великою повагою згадувала про нього бабуся Варвара (мешканка одного із сіл Новоукраїнського району). Вона розповідала про те, як пан Варшавський урятував її діда, давши кредит на купівлю землі. Той кредит старий мав віддати зерном: і пану вигідно, бо сировина є для млина, і селянину, бо з тієї землі годував сім'ю. На жаль, революція 1917-го року зруйнувала все.

Будував Варшавський мости і дороги. Зі слів старожила Антоненка, Варшавський через річку Чорний Ташлик збудував міст. Праворуч моста стояла будка для чергового (зі сторони де був ГУТАП) і був шлагбаум. Працював на мосту Петро Продан. За проїзд бралася плата: за коня 1 коп., з підводами 2 коп.

Був хитрим...Млин декілька разів горів у 1903-1904 рр., потім 1924-1926 рр., підпал було організовано на вихідні, коли нікого не було, щоб замінити застарілі машини. Було одержано знову страховки і поставили нові парові машини, як на кораблях (зі спогадів старожилів).

Варшавський був людиною щедрою. На його гроші збудовано декілька визначних будівель у Новоукраїнці, які нині (як і млин) охороняються державою як пам'ятки історії та архітектури. Це приміщення синагоги – тепер районна дитяча бібліотека, єврейська релігійна школа-хедер – тепер районний відділ УМВС та ряд будинків. Прожив довге життя, мав двох синів і трьох дочок.

Наближався 1917 рік, революційним вітрам віддався син Віктор, який жив у Санкт-Петербурзі. Син Яків емігрував за кордон. Старим і німцем зустрів ці події 90-літній Варшавський. Довго ходили чутки, що він утік за кордон. Було кілька версій його смерті: упав з труби млина, застрелився, отримав інфаркт міокарда. Але як би там не було, тіло його поховано у нашому місті, на єврейському кладовищі. У війну, під час окупації, німці розорили кладовище, забрали також із чорного мармуру надмогильний пам'ятник. На сьогодні відомо лише місце поховання.

### **Млин після революції**

Революційні події докотилися і до Новоукраїнки. Деякий час після смерті батька млином керував старший син Варшавського, а потім втік за кордон. Млин зупинив свою роботу – його поглинула хвиля націоналізації підприємств. Млин перейшов у власність держави, відновився робочий ритм. Багато з тих, хто працював до революції, прийшли знову, працювали тут цілими династіями.

Про стан млина Варшавського під час революції і громадянської війни документальних свідчень не збереглося. Але на основі складських приміщень Варшавського у 20-х роках ХХ ст. було створено пункт заготзерно, а в 30-х роках елеватор.

У 30-ті роки млин Варшавського мав назву Мельзавод №3. Це підтверджує пропуск виданий крупчатнику Миколі Пантелійовичу Алексеєву за №1715. Кількість працівників становила 200 чоловік. За добу переробляли 200 тонн борошна. Була своя їдальня, лазня, дитсадок, підсобне господарство, конюшня, кузня, пожежне депо (начальник Кривохижа), духовий оркестр, автомобіль, лабораторія для визначення якості продукції.

Мав млин і свої землі (в районі нинішнього лісорозсадника, де вирощували все потрібне для їдальні та підсобного господарства). Заробітна платня працівників складала 400-500 крб.

Велику роль млин Варшавського відіграв у страшні 30 роки. Завдяки тому, що робітникам видавали пайки, багато наших жителів врятувалося від голодної смерті.

## **Млин у роки Великої Вітчизняної війни**

1941 рік. Багато робітників Мельзаводу пішло на фронт, залишилися чоловіки похилого віку, жінки, підлітки. Коли до Новоукраїнки увійшли німці, вони призначили на керівні посади фольксдойчів. Млином завідував колишній учитель німецької мови А. Н. Дітріх, а Науковський був комендантом млина. Для роботи приводили військовополонених із концтабору Адабаш.

Ночами з млина таємно вивозилося борошно і доставлялося партизанам у лісі Кіровоградщини. Не останню роль зіграв у цьому комірник підпілля Данило Лазарович Поповкін. Був відчайдушний випадок, коли Калашников за підробленими документами на очах у німців вивіз велику кількість мішків борошна з млина. Скрізь залишав записку: «Кто муку выдавал, тот Калашникова видал». Коли фашисти сполошилися, було пізно.

Отже, млин Варшавського допомагав не голодувати жителям нашого міста і в роки війни.

Коли 17 березня 1944 року німецькі війська поспішно відступали, проходячи через наше місто, руйнували все навкруги. Підірвали і Мельзавод №3-млин Варшавського. Чорна димова завеса повисла над містом, палало зерно. Жителі міста, обпалюючи руки, рятували мішки з борошном. Млин було зруйновано частково (говорили, що при будівництві змішували розчин з білками яєць).

## **Млин В.З.Варшавського у повеснні роки**

На території млина розташувалася сільгосптехніка, у складах, що збереглися – ливарний гарячий цех, де виливали різні деталі до сільськогосподарських машин. А коли ці приміщення зовсім занепали, сільгосптехніку перенесли в інше місце.

У 1986 році вирішили відбудувати цю унікальну пам'ятку. Було створено кооператив «Дизайн», потім його перейменували й став він називатися «Альтернатива». Входило туди вісім членів. Голова Володимир Якович Драган був, як в народі кажуть, на всі руки майстер, вмів і проектувати, і будувати, і малювати. Разом із місцевою владою, яка виділила кошти на проект, вирішили на території млина Варшавського зробити зону відпочинку. Але перебудова все змінила, встигли лише частково відбудувати, внутрішні роботи не проводилися. Як згадує член кооперативу Володимир Володимирович Білоус, якби ще один рік протрималася радянська влада, то все встигли б.

А так стоїть він нікому не потрібний, забутий. Можливо, наше покоління зможе щось змінити? Час покаже.

## **Висновок**

Ми дослідили унікальну пам'ятку історії кінця ХІХ ст. – млин Варшавського. На той час це було найбільше підприємство всього Півдня Росії. Вибір місця для млина був не випадковим – центр України, залізниця, чорнозем, дешева робоча сила – усе це в сукупності дало можливість вийти на широкий ринок. В усіх куточках Росії і Західної Європи знали продукцію Вігдора Зейдліховича Варшавського, а отже і наше місто. Паровий млин випускав 10 сортів борошна, манку, різні крупи. Борошно було дуже високого гатунку.

Отже, млин Варшавського відіграв значну роль в історії нашого міста. Варшавський також будував мости, будинки, магазини, дороги. У 1905 році збудував єврейську синагогу. У 1909-му – єврейську школу (хедер), які збереглися до нашого часу. На основі складських приміщень Варшавського було створено у 20-у році пункт заготзерно, а в 30-х роках елеватор. Млин врятував багато людей в роки

голоду, підгодовував партизанів і наших жителів у роки війни. У нашому місті люди від голоду майже не вмирили.

Але прикро те, що зараз він нікому не потрібний, стоїть над річкою, мов сирота, ніби запитуючи: «А коли ж Ви, славні нащадки пращурів, подаруете мені друге життя?». У 1986 році місцева влада хотіла його відродити, зробити зону відпочинку. Частково відбудувати млин вдалося, думали зробити там музей, але на заваді стала перебудова. Усе змінилося, не стало коштів, і все завмерло.

Ні революції, ні війни, ні радянські експерименти не змогли знищити цю пам'ятку. Але життя швидкоплинне, час неспинно спливає. Історія відходить у минуле, забирає із собою таємниці свого часу. Млин працював 50 років, і вже 69 років стоїть руїною. Але маємо надію, що історія млина Варшавського продовжиться і ще не одна її сторінка буде заповнена в майбутньому.

І ми впевнені, що всі хто ознайомиться з цим матеріалом, задумається і зробить правильні висновки щодо пошани до праці наших предків. Млин Варшавського повинен стати екскурсійним об'єктом нашого міста.

У кожної будівлі, як і в людини, є своя біографія, своя історія цікава подіями і фактами. Млин Варшавського викликає певні спогади далекого минулого. То ж давайте вивчати, зберігати у пам'яті та передавати наступним поколінням цінні відомості з історії нашого краю.

#### **Джерела і література**

1. Архівні дані. Статистично-економічний огляд Херсонської губернії за 1898 р. розділ XIV – «Хлібні вантажі».
2. Статистическо-экономический обзор по Елисаветградскому уезду за 1895 год.
3. Статистическо-экономический обзор по Елисаветградскому уезду за 1897 год, стр. 58.
4. Статистическо-экономический обзор по Елисаветградскому уезду Херсонской области за 1905 год.
5. Фабрично-заводська промисловість Херсонської губернії і Миколаївського військового губернаторства, стр. 150 -151 Одеса, 1897 р.
6. Семенов-Тяньшанський. Росія. Повний географічний опис нашої Вітчизни. том XVI, 1910, стор. 524.
7. Від Павлівська до Новоукраїнки // Радянське село. – 1992. – 28 серпня.
8. В. Завалішин. Екскурс у минуле // Новоукраїнські новини. – 1994 (№97), 1995 (№6), 1995 (від 11. та 25.02.1995), 1999 (від 24.12).

**Алла Плохотнюк,**  
вчитель Лозуватської ЗШ І-ІІІ ступенів  
Ульяновського району

### **Трактор марки «Універсал» виробництва ХТЗ у селі Лозувата Ульяновського району**

В 1930 році при утворенні колгоспу ім. С.М. Будьоного, під час сходки села Лозувата, був подарований представниками з району трактор виробництва ХТЗ, марки «Універсал». Технічні характеристики: 35 кінських, тобто заміняв 6 пар коней.

Першими трактористами були: Дмитро Химчак, Трохим Теренюк, Олександр Кобиляк. У 1937 році після закінчення спеціальних курсів трактористів на цьому тракторі майже 30 років (з 1937 по 1967) працювала Олександра Іванівна Митрофанова.

1 листопада 1967 року трактор, будучи в робочому стані, виїхав на споруджений постамент під час відкриття музею Герою Радянського Союзу А. Маніті. Відтоді цей постамент першого трактора, який з'явився в селі, знаходився біля будівлі музею. А в 2002 році його перенесено і встановлено біля польового стану, що знаходиться при в'їзді до села Лозувата.

**Петро Постолюк,**  
вчитель Мануйлівського НВК  
«Загальноосвітня школа І-ІІІ ступенів –  
ДНЗ» Маловисківського району

### **Пам'ятки науки і техніки Маловисківщини: огляд стану обліку, охорони та використання в освітньому просторі**

Основа історії – історичні пам'ятки, історичні джерела. Важливість їх збереження, наукового дослідження, використання в музейній справі очевидна фахівцям та небайдужим людям, які розуміють справжню, а не номінальну їх цінність. Саме так бачила значення пам'яток історії Євгенія Михайлівна Чабаненко, уродженка Малої Виски, чий світлій пам'яті були присвячені пам'яткознавчі студії.

Діяльність Євгенії Михайлівни на посаді заступника голови ради Кіровоградської обласної організації Українського товариства охорони пам'яток історії та культури надихає усіх, хто цікавиться і переймається справою краєзнавства, не бути байдужим і докладати зусиль до справи вивчення, обліку та використання історичних пам'яток, залучення їх у сферу наукових історичних досліджень, історичної шкільної освіти та музейної роботи.

На пам'ятки історії багата батьківщина Євгенії Чабаненко – Маловисківщина. Ця земля, як і вся Кіровоградщина, має давнє і славне минуле: від перших землеробів доби неоліту до героїчних подій Великої Вітчизняної війни, від войовничих скіфів до боїв козацької доби.

У 2012 році Мала Виска широко відзначила 260- річчя заснування, в 2013-му – 90-річчя утворення району. В зв'язку із відзначенням цих подій значна увага та інтерес влади і громади приділялися історичному минулому території – були видані брошури, буклети про історію Маловисківщини, опубліковані цікаві краєзнавчі матеріали у місцевій пресі.

Разом з тим, з точки зору педагога, який займається історичною освітою підростаючого покоління, стан вивчення історії району, в тому числі й історичних пам'яток, потребує активізації. В районі багато ентузіастів-краєзнавців, але тривалий час не ведеться комплексне дослідження минулого Маловисківщини. Востаннє таку роботу проводив наш видатний земляк Григорій Миколайович Перебийніс, підготувавши історико-краєзнавчий нарис «Мала Виска» та роботу «Маловисківський район», але в 2006 році педагог і краєзнавець пішов з життя. Турбує той факт, що вже кілька років не працює через реконструкцію, що затягнулась, Маловисківський районний краєзнавчий музей, створений працею ще одного видатного нашого краєзнавця Олександра Сергійовича Ковтуна.

В даний час у Маловисківському районі на обліку перебуває 49 пам'яток історії. Це, в основному, братські могили радянських воїнів часів війни. Тільки одна пам'ятка, а саме приміщення цукрового заводу, де працював видатний теоретик міжпланетних космічних польотів Ю.В.Кондратюк, має відношення до науки і техніки. Однак ця унікальна пам'ятка через крах Маловисківського цукрового заводу і перетворення його фактично на руїну опинилася під загрозою зникнення, проблематичним є навіть її огляд під час шкільної екскурсії.

В районі на обліку перебуває 8 пам'яток архітектури, з них дві відносяться до пам'яток науки і техніки. Це той же комплекс споруд цукрового заводу (2 будівлі) та головний корпус цукрового заводу. Проте, як говорилося вище, приміщення заводу фактично знищене. Прикро, але це той випадок, коли економічні проблеми та бездіяльність відповідних органів влади, а також певна безпорадність громадськості ведуть до втрати пам'ятки історії та архітектури. Очевидно, що такі проблеми характерні й для інших територій області, вони потребують обговорення і вирішення.

Навіть побіжний погляд на наявні в Маловисківському районі пам'ятки історії дає можливість стверджувати, що тут, поза межами офіційних реєстрів, є досить велика кількість пам'яток науки і техніки. Кожен вчитель історії знає, як загоряються очі школярів, коли вони знайомляться з такими пам'ятками, який жвавий інтерес до минулого рідного краю вони пробуджують в дитячих душах.

Тому учителі історії району створили творчу групу краєзнавців, активно розвивають пошуково-дослідницьку роботу, музейну справу, поповнюючи експозиції шкільних музеїв, музейних кімнат та історико-краєзнавчих куточків, які сьогодні є майже в усіх навчальних закладах району.

В експозиціях більшості з них є доступні пам'ятки науки і техніки місцевого походження – механічні знаряддя праці, годинники, друкарські пристрої, арифмометри, звуковідтворююча апаратура, фототехніка тощо. Це, наприклад, унікальні експонати невеличкої Розсохуватської школи – деревообробний та ткацький верстат кінця XIX ст., у Паліївській школі – знаряддя праці, годинник, у Хмелівській – комплекс механічних пристроїв для домашнього ткацтва кінця XIX ст., повністю комплектний кінний плуг XIX ст. Учні Хмелівської школи разом з вчителем З.Ф.Шевченко під час екскурсій відвідують унікальну споруду млина 1907 року з оригінальним механічним обладнанням та додатково – олійнею 1939 року. Дуже багатий на цікаві науково-технічні експонати музей с. Злинка, що підтримується подвижництвом місцевого педагога О.В.Голованової. Цікавий місцевий краєзнавчий матеріал науково-технічного характеру є на території селища Смоліне, яке останнім часом розвивається в потужний центр ядерної енергетики України.

В Мануйлівському НВК Маловисківського району діє історико-краєзнавчий гурток, проводиться краєзнавча робота, створено історико-краєзнавчий куточок. В

експозиції тут також присутні технічні пам'ятки, безпечні фрагменти зброї часів Великої Вітчизняної, канцелярське приладдя тощо.

Краєзнавча, а особливо музейна робота учителів Маловисківського району забезпечує систематичний облік, дослідження, збереження та використання пам'яток історії, в тому числі науки і техніки.

На території м. Мала Виска збереглися цікаві й унікальні пам'ятки, які можна залучити до учнівської краєзнавчої роботи. Це споруда депо 1914 року, ровесниця залізниці, що пролягла через Малу Виску на початку ХХ століття. Востаннє цю чудову і вражаючу надійністю та утилітарною архітектурною довершеністю будівлю використовували як складське приміщення районної бази непродовольчих товарів. Але зараз уся територія колишньої бази стоїть пустою, заростає підліском, розтягується хазяйновитими вищанами на будматеріали. І лише майстерність будівельників депо, надійність цієї споруди не дають її знищити. Неподалік розташований сталевий міст – шляхопровід, що проліг над полотном залізниці, що в далекому 1915 році розділила містечко. Його споруда багато разів реставрувалася, але за даними офіційного сайту Одеської залізниці – це оригінальний шляхопровід 1912 року, чудовий зразок технічної думки початку ХХ ст. Далі в межах міста – ще один залізничний міст, по якому полотно проходить над річкою Мала Вись. Пам'ятки цікаві, публікацій про їх історію небагато, тут ціле поле діяльності для місцевих дослідників та шкільного краєзнавства.

Також в межах Малої Виски зберігся ряд пам'яток, пов'язаних з комплексом колишнього цукрового виробництва. На лівому березі р. Мала Вись є залишки цегельного фундаменту, на якому раніше кріпився підвісний тросовий пристрій, який транспортував відходи Маловисківського цукрового заводу, який почав свою роботу ще в 1899 році, до тваринницького комплексу, де відгодовувалась велика рогата худоба. Робота будівельників початку ХХ століття наскільки якісна, що місцевим ентузіастам не під силу пустити гарну цеглу у вторинне використання. Тільки завдяки цьому можна зараз ще побачити цю споруду.

Поруч з колишнім цукровим заводом розташовані приміщення Маловисківського спиртового заводу. На жаль, в даний час колись славетне і потужне виробництво, зупинене. Судячи з усього, перспектив його відродження немає, хоча територія ще охороняється. Однак для вищан не є секретом, що матеріальна база спиртзаводу розмивається, знищується, тому що становить реальну цінність для «мисливців» за металом чи будматеріалами. І особливо прикро це спостерігати, знаючи, що Маловисківський спиртзавод має давню історію, він був невід'ємною частиною історії міста і тисяч маловищан. На території спиртзаводу є унікальні технологічні споруди: як-от димохід, відреставрований після воєнної розрухи в 1948 році. В перспективі – дослідження цих пам'яток, їх включення в маршрути учнівських екскурсій, звернення до органів влади з пропозиціями про облік, охорону та упорядкування пам'яток.

Отже, очевидно, що Маловисківщина, як і вся Кіровоградщина, багата на пам'ятки науки і техніки. Однак турбує серйозна проблема постійної їх втрати через кризові явища в економіці, які фактично призводять до їх втрати. Не всі пам'ятки обліковані чи включені до офіційних реєстрів, тому їх знищення власниками земельних ділянок чи іншими особами не тягне за собою юридичної відповідальності. Очевидна й певна безпорадність органів влади, які не в змозі зупинити процес руйнації пам'яток, забезпечити їх охорону відповідно до законодавства.

На районному рівні треба ставити питання про збереження таких пам'яток й перед громадою, місцевим освітянським середовищем. Адже, відповідно до загальновідомої аксіоми, це руйнується не тільки наше минуле, а й майбутнє.

### **Джерела та література**

1. Закон України «Про охорону культурної спадщини».[Електронний ресурс]- Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1805-14>
2. Пам'ятки історії Маловисківського району [Електронний ресурс] - Режим доступу: [http://uk.wikipedia.org/wiki/Пам'ятки\\_історії\\_Маловисківського\\_району](http://uk.wikipedia.org/wiki/Пам'ятки_історії_Маловисківського_району)
3. Пам'ятки архітектури Маловисківського району [Електронний ресурс]- Режим доступу: [http://uk.wikipedia.org/wiki/Пам'ятки\\_архітектури\\_Маловисківського\\_району](http://uk.wikipedia.org/wiki/Пам'ятки_архітектури_Маловисківського_району)
4. Перебийніс Г. М. Мала Виска (історико-краєзнавчий нарис) – Кіровоград, 2000.
5. Перебийніс Г. М., Красний Г. О., Тільнов В. Б. Маловисківський район. – Мала Виска, 2003.
6. Історія міст і сіл УРСР. Кіровоградська область. – К., 1972.

**Віталій Постриган,**  
вчитель НВК «Павлиська ЗШ I-III ступенів – лицей»  
Онуфріївського району

### **Пам'ятки історії виробництва, промислів та техніки XVIII- початку XX ст. на території Онуфріївського району**

Частина історичної та культурної спадщини, якій приділяється недостатньо уваги, – це нерухомі пам'ятки історії виробництва, промислів і техніки. Кожен регіон має свої пам'ятки, і Онуфріївщина – не виняток. Проте невблаганний час, а більше людська недбалість і байдужість майже не залишили їх нам.

До об'єктів промислового виробництва і народних промислів XVIII ст. відносяться цегельні заводи, що були в Онуфріївці (пізніше цегельний завод родини Толстих, у роки СРСР – Онуфріївський цегельний завод) та Омельнику, каменеломні в Куцеволівці та Деревці (в роки СРСР – каменедробильний завод).

Яскравою пам'яткою сільськогосподарського виробництва був вітряк у селі Вишнівці, проте його сьогоденний стан жалюгідний.

Із споруд, які ілюструють розвиток водного та шляхового будівництва, залишились вали гребель та обриси мостів. У селищі Павлиш, де було прокладено залізницю в 1869 році, варто виділити водонапірну башту для заправки локомотивів.

Відомо, що в 1912 році Олександрійське земство зверталось до графа Толстого з проханням приєднатись до його телефонної лінії Павлиш-Онуфріївка-Богоявленське.

Особливе місце серед пам'яток інженерної думки займає Онуфріївський парк – пам'ятка садово-паркового мистецтва, колишній маєток Толстих. У парку було зроблено штучний острів, збудовано греблю, яка з'єднувалась унікальними мостами і утворено штучні ставки. В технічному плані окремо варто виділити економію, що була біля маєтку. Там були електростанція паровий млин, манеж, оранжерея та виїзна конюшня.

### **Дорога до зірок.**

#### **В космосі наш земляк Леонід Попов**

При Олександрійському навчально-виховному комплексі (ЗНЗ I-II ступенів №17-ліцей) працює історико-краєзнавчий музей, створений у 1998 році та зареєстрований при Кіровоградському обласному центрі дитячо-юнацького туризму та краєзнавства 11 лютого 1998 року (свідоцтво №54). У 2005 році музею присвоєно звання «Зразковий».

За інвентарною книгою загальна кількість експонатів складає 2591, з них оригінальних – 183.

В музеї створено 8 експозиційних відділів:

1. Археологічний куточок.
2. Побут далекого минулого.
3. Історія школи.
4. Велика Вітчизняна війна.
5. Вугілля – хліб промисловості.
6. Чорнобиль – біль нашого часу.
7. Становлення державності України.
8. Дорога до зірок.

Музей проводить широку просвітницьку роботу: щорічно організовується близько 30 екскурсій, бесід, виховних годин різноманітної тематики. Влаштовуються виставки архівних матеріалів як ілюстрації до тематичних екскурсій.

В музеї зберігається підбірка книг-спогадів ветерана Великої Вітчизняної війни Григорія Кириловича Настасьєва, колишнього директора закладу, почесного громадянина і визволителя міста Олександрії. Частим гостем у нашій школі та музеї була колишній бібліотекар Галина Іванівна Держакова, підпільниця, партизанка, перша у нашому місті кавалер ордена княгині Ольги II ступеня, яка ділилась своїми спогадами з учнівською молоддю. У фонді нашого музею також книги-спогади Антоніни Тимофіївни Криуленко – учасниці війни, почесного громадянина м. Олександрії, засновника музею.

Наш музей співпрацює з олександрійським відділенням Всеукраїнської спілки радянських офіцерів. Результатом цієї співпраці є поновлення пам'яті про загиблих під час визволення Олександрії батька і доньки Бадюків і догляд за їх на певний час забутою могилою по провулку Толстого, 48 (на подвір'ї житлового будинку). Про це є публікація у місцевій газеті «Олександрійський тиждень» за листопад 2009 року. Члени спілки Радянських офіцерів подарували музею «Книгу пам'яті» (про льотчиків, у тому числі й нашої в/ч 2269, які загинули в Афганістані), а також буклет «Під прапором Перемоги» (про Героїв Радянського Союзу і повних кавалерів ордена Слави Олександрійщини). Ці матеріали ми використовуємо при підготовці бесід і лекцій.

У музеї проводяться також зустрічі вчителів-ветеранів школи, які діляться своїми спогадами, а також бесіди та екскурсії для учнів інших шкіл міста й району (ліцей інформаційних технологій, Звенигородська ЗНЗ).

Один із розділів шкільного музею присвячений освоєнню космосу та нашому земляку космонавту Леоніду Івановичу Попову, який тричі побував на космічній орбіті.

Коли 9 квітня 1980 року ТАРС повідомив про політ «Союзу –35», командиром якого був Леонід Іванович Попов, уродженець Олександрії, то в місті не залишилось жодної байдужої до цього людини. Радість і гордість за свого земляка переповнювали олександрійців, з'явилося бажання більше дізнатися про нього, про його шлях у космонавтику.

Народився Леонід Іванович 31 серпня 1945 року в сім'ї простих олександрійців. Батько Іван Олексійович був організатором колгоспного руху на Олександрійщині, до війни працював головою колгоспу «Оборона країни». Був тяжко поранений на фронті, а після закінчення війни тривалий час очолював колгосп ім. XVIII партконференції, на базі якого було створено радгосп-технікум. На жаль, батько не дожив до космічного польоту сина.

Мама, Тетяна Овсіївна, працювала в городній бригаді радгоспу-технікуму.

З першого по сьомий клас Леонід Попов навчався у Новопилипівській семирічній школі. Перший вчитель – Іван Маркович Дивляш – навчав свого учня наполегливості, чесності, працьовитості. Хлопчик по-справжньому захоплювався математикою, любив займатися спортом, особливо футболом, цікавився музикою. Умовив батька і той, продавши корову, купив синові баян.

Леонід Іванович після закінчення школи в 1962 році вступав до Чернігівського вищого авіаційного училища, але не пройшов за конкурсом. Пішов працювати на електромеханічний завод слюсарем-електромонтажником I розряду, вже через рік за добросовісну працю йому присвоїли другий розряд.

У 1964 році стає слухачем Чернігівського вищого військового авіаційного училища, яке закінчив у 1968 році. Служив пілотом-випробувачем військово-повітряних сил СРСР. У загін космонавтів Л. І. Попов зарахований в 1971 році. Першим пройшов повний курс підготовки до польотів за програмою пілотованого корабля «Союз» та орбітальної станції «Салют» і виявив при цьому глибокі знання й технічну ерудицію. В 1970 році Леонід Іванович сконструював швидкороз'ємну петлю для навішування дверей літальних апаратів. Цей винахід відноситься до авіаційної техніки, він полегшував евакуацію пасажирів у випадку аварійної ситуації. В 1971 році він придумав механізм для відкривання і закривання ліхтаря кабіни літальних апаратів.

У 1976 році без відриву від роботи в Центрі підготовки космонавтів закінчив Військово-повітряну академію ім. Ю. Гагаріна, а пізніше (1989) Військову академію Генерального штабу Збройних Сил СРСР ім. К. Є. Ворошилова. Двічі був дублером: у вересні 1976 році – під час польоту корабля «Союз – 22» та у лютому 1979 р. – «Союзу – 32».

У космосі побував тричі. Вперше – з 9 квітня по 11 жовтня 1980 року. Протягом 185 днів Л. І. Попов працював на борту орбітальної станції «Салют-6».

9 квітня 1980 р. о 16 год. 38 хв. за московським часом здійснено запуск космічного корабля «Союз – 35», командиром якого був підполковник Леонід Іванович Попов, бортінженером Герой Радянського Союзу льотчик-космонавт СРСР Валерій Вікторович Рюмін. Програма польоту передбачала стиковку з орбітальним комплексом «Салют-6» – «Прогрес-8». Завдання екіпажу: профілактичні й ремонтно-відновлювальні роботи з метою забезпечення подальшого функціонування станцій у відповідному режимі, а також виконання ряду науково-технічних експериментів на навколосемній орбіті.

З рідної Кіровоградщини полетіли в Зоряне містечко вітальні телеграми земляку-космонавту: «Дорогой Леонид Иванович! Кировоградский обком партии, исполком областного Совета народных депутатов сердечно приветствуют Вас,

нашого земляка, с успішним виведенням космічного корабля «Союз -35» на робочу орбіту».

Мати космонавта, Тетяна Овсіївна, не чула повідомлення ТАРС про політ сина в космос. Вона в той час готувала картоплю для посадки. Звістку їй повідомила сусідка. Тетяна Овсіївна зайшла в кімнату, увімкнула динамік і почула: «...Космонавты приступили к выполнению программы полета! Подполковник Попов Леонид Иванович – командир корабля». Мати взяла портрет сина, притисла до серця: «Щастя тобі сину!».

Одержала Тетяна Овсіївна і урядову телеграму такого змісту:

Правительственная.

г. Александрия

Кировоградской область

ул. Рыльского, 2

Поповой Т. Е.

«Дорогая Татьяна Евсеевна! Горячо и сердечно поздравляем вас с успешным стартом вашего сына Леонида Ивановича на космическом корабле «Союз – 35». Комсомол Украины, все юноши и девушки республики безмерно благодарны Вам, что в простой хлеборобской советской семье вы воспитали замечательного человека, отважного покорителя космических высот, вписавшего новую, яркую страницу в героическую 50-летнюю летопись комсомола Советской Украины. Мы глубоко убеждены, что ваш сын, получивший рабочую закалку в трудовом коллективе, в совершенстве овладевший сложной авиационной и космической техникой, успешно выполнит поставленные перед экипажем корабля задания партии и правительства. Искренне желаем вам здоровья, большого личного счастья, успехов в труде на благо любимой Родины. Вместе с вами, дорогая Татьяна Евсеевна, следим за космическим полетом и ждем успешного возвращения экипажа на Землю.

Центральный комитет Ленинского комсомола Союза молодежи Украины».

У червні Леонід Іванович з космосу передав матері листа: «Мамо, здрастуй! Ось трапилась нагода написати тобі листа. Сьогодні хлопці йдуть на Землю і передадуть його тобі. Ти за мене, рідна, не хвилюйся. У мене все гаразд. Я, певне, завдав тобі чимало клопотів та не турбуйся – здоров'я моє добре, настрої теж. Наш політ ще триватиме, але ти не хвилюйся, ти ж у мене міцна людина. Всі новини я знаю, Валя при зустрічах по телефону все розповідає. Як у тебе йдуть справи, як здоров'я? До зустрічі. Цілую вас усіх 9.06.80. «Салют – 6».

Півроку в космосі, три тисячі обертів навколо планети. У Л. І. Попова і В. В. Рюміна надзвичайна психологічна сумісність. Сім кораблів прийняли за час своєї космічної одиссеї, тоді найтривалішої в історії космонавтики. Цей своєрідний рекорд «побили» лише 10 років потому.

Космонавти прийняли на орбіті 3 вантажні «Прогреси-3» з міжнародними екіпажами на борту і один «Союз –Т-2»; двічі робили перестиковку. До них ще ніхто з космонавтів не виконував такої великої серії складних завдань космічного пілотажу.

Напруженою працею на орбіті вони забезпечили собі хороше самопочуття на землі. До літака ТУ-154, що доправляв їх у Зоряне містечко, вони йшли самі, хоча після польотів багатьох їх товаришів-космонавтів везли в кріслах-каталках. Медикам у вечір приїзду частенько доводилось стримувати Леоніда Івановича та Валерія Вікторовича.

У Кремлівській залі, вітаючи космонавтів, керівники держави високо оцінили їхню роботу: «Приятно приветствовать Вас, настоящих космических богатырей, в этом торжественном Кремлевском зале. Долгая у вас была командировка. Валерий

Викторович побил все рекорди по довготривалості перебування в космосі, а Леонід Іванович, хоча і полетів вперше, зате сразу більше чим на півроку. Ваша робота була різноманітною і напруженою. Космос може і повинен об'єднати жителів Землі, розвивати розуміння того, що люди живуть на одній планеті і від них залежить, щоб ця планета була мирною і квітучою. І за виявлене при цьому мужество і героїзм Л. І. Попову присвоєно звання Героя Радянського Союзу з врученням ордена Леніна і медалі «Золота Зірка».

В Олександрійському міському краєзнавчому музеї з'явилась ціла космічна експозиція. Великі портрети Л. Попова і В. Рюміна помістили на міську Дошку Пошани. Два навчальні заклади: школа №6 та школа №17 (правонаступниця Новопилипівської семирічки) змагались за право називатись школою космонавта, оформлялись музеї космонавтики.

Число 35 стало щасливою зіркою, своєрідним талісманом для Л. І. Попова. В серпні 1980 року він відсвяткував на орбіті своє 35-річчя. В травні 1980 року країна відзначала 35-річницю перемоги у Великій Вітчизняній війні. Корабель, яким керував Л. І. Попов, називався «Союз -35».

Свій другий політ у космос Л. І. Попов здійснив з 14 по 22 травня 1981 року разом з румунським космонавтом Думітру Прунаріу як командир космічного корабля «Союз – 40». 7 днів 20 годин 41 хвилина 52 секунди працювали космонавти Л. Попов і Д. Прунаріу на борту орбітальної станції «Салют -6».

Втретє в космосі Л. Попов побував з 19 по 27 серпня 1982 року як командир космічного корабля «Союз Т-7». Разом з ним на орбіті працювали космічний дослідник Світлана Савицька й бортінженер Олександр Серебров. Їх робочим кабінетом стала орбітальна станція «Салют-7». Тривалість перебування в космосі цього разу становила 7 днів 21 година 52 хвилини 24 секунди. Таким чином, за три рейси в космос Леонід Іванович налітав 200 днів 14 годин 45 хвилин 51 сек.

Його подальша робота пов'язана з Центром підготовки космонавтів імені Ю. Гагаріна. У 1982-1987 роках він – інструктор-космонавт. У червні 1985 року був у складі дублюючого екіпажу під час польоту космічного корабля «Союз Т-13». Вів активну громадську та суспільну роботу.

24 липня 1981 року на Кіровоградщину прибули прославлені зіркові соколи – двічі Герої Радянського Союзу космонавти Л. І. Попов і В. В. Рюмін. На рідній Олександрійській землі космонавтів та їх сім'ї квітами і радісними посмішками зустрічали партійні керівники, члени міського та районного виконавчих комітетів, прості олександрійці. Постановою міськради їм присвоєно звання «Почесний громадянин міста Олександрії». Л. І. Попову та В. В. Рюміну вручили символічні ключі від міста.

На одній із площ Олександрії 23 грудня 1985 року було встановлено пам'ятник Л. І. Попову, і хоча немає на карті міста такої назви, але олександрійці називають її іменем знаменитого земляка – площею Попова.

Зараз Л. І. Попов на пенсії, продовжує вести громадську роботу. Цікавиться справами на Батьківщині, радіє добрим звісткам, по можливості приїжджає. 1117 кілометрів 770 метрів долає від свого московського під'їзду до невеликої батьківської хати в Олександрії – до землі, де народився, жив, зробив перші кроки, де йому завжди раді. На батьківщині навідує сестру, рідних, близьких, допомагає по господарству. І обов'язково – це святе – йде на мамину й татову могилки.

У нашого земляка є багато орденів, медалей, відзнак з усіх континентів Землі. Це заслужена оцінка його внеску в розвиток космосу.

Такі люди, як Л. І. Попов – це еліта людства. Навіть не країни, а планети, яку він стільки разів облетів.

Наш шкільний музей є одним із ефективних засобів навчання, розвитку, виховання у процесі вивчення історії та культурної спадщини нашого краю, формування загальнолюдських цінностей, їх збереження, використання і примноження.

### Література

1. Герои Советского Союза. Краткий биографический словарь. Т. 2. М., 1988г.
2. Ребров М. Ф. Советские космонавты.-Изд. 2-е, доп.-М., 1983.
3. Эстафета космических подвигов. - М., 1981.
4. Газета «Городской курьер» №3 от 15.01.2009.
5. Г-та «Кіровоградська правда» від 15.05.1980.
6. Г-та «Ленінський прапор» від 04.07.1980.
7. Г-та «Известия» від 27.04.1980.
8. Г-та «Кіровоградська правда» від 14.04.1981.

**Галина Смірнова,**  
керівник історико-краєзнавчого клубу «Пошук»,  
вчитель ЗШ I-III ст №2 м. Світловодська

### Пам'ятки військової та цивільної техніки на Світловодщині

#### ***Пам'ятний технічний знак – літак МиГ-19 воїнам-визволителям 5-ої Гвардійської повітряно-десантної дивізії***

У Приморському сквері міста, на початку вулиці Гагаріна, встановлено єдиний технічний об'єкт культурної спадщини Світловодська пам'ятний технічний знак – літак-винищувач МиГ-19, присвячений воїнам-визволителям 5-ої Гвардійської повітряно-десантної дивізії, яка брала участь у визволенні нашого краю від німецько-фашистських загарбників у 1943 році. Ця історична пам'ятка місцевого значення встановлена у 1978 році на залізобетонному постаменті висотою 6 метрів. Технічний знак взятий на облік рішенням Кіровоградського облвиконкому від 16.05.1985р. №281. Охоронну дошку або охоронний знак не було встановлено, але є інформаційний напис: «Воинам-освободителям 5-й гвардейской воздушно-десантной дивизии». Охоронний номер пам'ятки – 1071, 29.

Перебуває у комунальній власності територіальної громади м. Світловодська в особі Світловодської міської ради. Адреса: 27501, м. Світловодськ, вул. Леніна, 16. Тел. 2-17-15, факс 2-55-55, e-meil [rada@zenit.kirovograd.ua](mailto:rada@zenit.kirovograd.ua). Територія об'єкта – 1750 кв.м. Користувач: Управління житлово-комунального господарства виконавчого комітету Світловодської міської ради. Адреса: 27501, м. Світловодськ, вул. Леніна, 4. Тел. 2-78-73, факс 2-25-09. Охоронний договір №1 від 01.10.2007р. Зона охорони пам'ятки не визначена.

Ця технічна пам'ятка використовується для освітніх, наукових, мистецьких цілей, для розвитку туризму, екскурсій та інших форм її пропаганди.

#### ***Пам'ятник на честь 20-річчя Перемоги над фашистською Німеччиною***

На підвищенні Табурищанського мису в Шевченківському мікрорайоні Світловодська височіє обеліск, встановлений на честь 20-річчя Перемоги над фашистською Німеччиною. Автори цього монументального твору, виконаного Кіровоградськими художньо-виробничими майстернями, Самохвалов, Маяк, Мощенський.

Висота обеліска символічна – 20 м. Композиція складається з обеліску та пружно вигнутої стіни. Обидва вирішені у динамічній формі. На шпилі обеліску, що стрімко піднімається угору, орден Перемоги, виконаний із смугової нержавіючої сталі. На стіні (розміром 8 x 3,2 м) напис: «XX лет. Победа Советского Союза над фашистской Германией. 1945-1965».

Обеліск споруджено за проектом заслуженого архітектора України Анатолія Яковича Мощенського. Монумент виконано з граніту та залізобетону. Зі зворотнього боку гранітного постаменту вмонтована металева капсула з листом до тих, хто буде святкувати 100-річчя Жовтневої революції: «Комсомольцы 60-х годов к комсомольцам 2017г». Вся композиція – обеліск, трикутна площа, парадні святкові сходи – пронизані єдиним задумом: тріумфування на честь всенародного свята. Обеліск є композиційним стрижнем Шевченківського мікрорайону, його добре видно з вулиць і моря. Від обеліску вниз збігають сходи, які зв'язують у єдине ціле узбережжя водосховища і площу. З боку моря обеліск ніби охороняють дві 76-міліметрові протитанкові гармати.

Відповідно до паспорту офіційне найменування цього об'єкта культурної спадщини: «Пам'ятник на честь 20-річчя Перемоги над фашистською Німеччиною». Мешканці ж Світловодська називають його просто – Обеліск «Слава». Цей історичний пам'ятник місцевого значення встановлений по вул. Леніна, 106. У 1965 році до 20-ї річниці Перемоги над фашистською Німеччиною було закладено меморіальну дошку, а в листопаді 1967 року пам'ятник було урочисто відкрито. Розміри культурно-просвітницького об'єкта: обеліск – 20,0 м, стела – 20 x 3,2 x 0,5. Матеріали, з яких виготовлено об'єкт: обеліск – залізобетон, стела – граніт. Технічний стан об'єкта задовільний (акт технічного стану №1 від 01.10.2007р.).

Об'єкт узято на державний облік рішенням Кіровоградського облвиконкому від 17.09.1969р. №404. Територія: 1650 м<sup>2</sup>. Охоронний номер пам'ятки – 37, 60. Охоронну дошку та охоронний знак не встановлено. Власник – територіальна громада м. Світловодська в особі Світловодської міської ради. Адреса: 27501, м. Світловодськ, вул. Леніна, 16. Тел. 2-17-15, факс 2-55-55, e-mail [rada@zenit.kirovograd.ua](mailto:rada@zenit.kirovograd.ua). Користувач: Управління житлово-комунального господарства виконавчого комітету Світловодської міської ради. Адреса: 27501, м. Світловодськ, вул. Леніна, 4. Тел. 2-78-73, факс 2-25-09. Охоронний договір №7 від 01.10.2007р.

Ця технічна пам'ятка використовується для освітніх, наукових, мистецьких цілей, для розвитку туризму, екскурсій та інших форм її пропаганди.

На території нашого міста є цікаві технічні пам'ятки, які не перебувають на обліку у відділі культури Світловодського міськвиконкому:

- пам'ятний знак на честь 50-річчя Кременчуцької ГЕС – фрагмент першої гідротурбіни;

- ветеран будівництва – автомобіль МАЗ-205, що навечно став на п'єдестал біля адмінбудинку УАТГ.

### ***Світловодський район, с. Григорівка***

За селом, на вигоні, на пагорбі стоїть вітряний млин. Стан його зараз дуже поганий, фактично зберігся лише каркас вітряка. Як розповіли старожили села, раніше у колгоспі було три млини: у Кахові, Нововасилівці та Григорівці, але перші

два не збереглися. Останній раз мололи на Григорівському млині у 60-ті роки минулого століття, мельником тоді був Артем Гребенюк.

На східному схилі Московської гори сьогодні ще можна відшукати залишки недобудованої залізниці «Новогеоргіївськ-Бурти», фото якої експонується у Світловодському міському краєзнавчому музеї. Її будівництво було перервано першою світовою війною. Олександр Олександрович Зленко згадує: «Перед Першою світовою війною розпочалося будівництво залізничної лінії від станції Бурти до станції Фундуклівки. Було підготовлено земляне полотно, споруджені мости і вокзальні будівлі в Новогеоргіївську, але війна, що почалася в 1914 році, не дала змогу завершити це будівництво» (А. Зленко. «Хроника о городе Новогеоргиевске». – Светловодск, 2011. – с.46).

Звісно, це ще не всі технічні пам'ятки Світловодського району: залишилися руїни старих цегельних та гончарних заводів (біля Глинська, Іванівки, Малої Скельової, Миронівки та ін.), старі греблі, канали, копальні. Але усі вони не поставлені на облік, стан їх дуже поганий.

Майже втрачена історико-технічна спадщини нашого рідного краю нехайно потребує охорони та збереження.

#### Джерела

1. Зленко А. Хроника о городе Новогеоргиевске. – Светловодск, 2011. – с.46.
2. Текст городской обзорной многоплановой экскурсии «Светловодск – это наша с тобой биография», посвященной 30-летию города Светловодска: Составители – экскурсоводы школьной секции: Лунева Л. Н., Соколова Л. А., Линенко Н. В., Шулика Е. П. – Светловодск, 1984. – с.12 (Зберігається у фондах Світловодської міської дитячої бібліотеки. Вул.Приморська, 30)
3. Паспорт об'єкта культурної спадщини «Пам'ятний технічний знак – літак МІГ-19 воїнам-визволителям 5-ої Гвардійської повітряно-десантної дивізії».
4. Паспорт об'єкта культурної спадщини «Пам'ятник на честь 20-річчя Перемоги над фашистською Німеччиною».

**Світлана Філіпова**, вчитель НВК  
«Знам'янська ЗШ І-ІІІ ступенів №2-ліцей»

#### **Пам'ятки військової та залізничної техніки на території міста Знам'янки**

Знам'янка, як залізнична станція, утворилася 1869 року після того, як було відкрито рух поїздів на лінії Одеса-Харків. Назвали станцію так само, як і невелике селище, що за 3 км від неї, – Знам'янка (тепер – Знам'янка Друга), яке заснували 1730 року переселенці з Центральної Росії (імовірно з села Знам'янського Орловської губернії). Назва походить від особливо шанованої переселенцями-старообрядцями ікони Знамення Богородиці. Переселенці займалися теслярним, токарним і меблевим ремеслами.

Станцію Знам'янка з вокзалом та конторськими спорудами побудовано на галявині Чорного лісу, через який проходила залізнична колія Єлизаветград-Крюків.

Через чотири роки після заснування Знам'янки, у серпні 1873 року, було відкрито рух поїздів на новозбудованій дільниці Знам'янка-Миколаїв, а ще через три роки – до Фастова. Тож протягом семи років станція стала значним транспортним

вузлом на перехресті залізничних колій Харків-Одеса та Київ-Миколаїв. Його розширення наступними роками зумовило швидке зростання населення пристанційних селищ.

Тривалий час Знамянка була станцією третього класу, її депо спочатку налічувало 4 паровози. У грудні 1883 року тут закінчилося будівництво нового приміщення депо. Відтоді в ньому було 29 паровозів і працювало 92 особи.

У 90-х роках ХІХ століття вузол щороку відвантажував до портових міст та в північному напрямку близько 600 тисяч пудів хліба, а 1913 року – 5 млн. пудів. Того ж 1913 року було одержано 2 млн. пудів різних товарів.

На території міста Знамянки знаходяться пам'ятно-технічний знак «Танк Т-34» та пам'ятно-технічний знак «Паровоз ЕУ 683–21». Ці об'єкти мають статус пам'ятного знаку, згідно з чинним законодавством.

**Пам'ятно-технічний знак «Паровоз ЕУ 683–21»** був встановлений у 1981 році. Базою пам'ятника є фрагмент залізничної колії. Архітектор В. Федотов, інженер А. Фесенко. Напис на пам'ятній дошці: «После ожесточенных боев за освобождение города Знаменки от немецко-фашистских захватчиков паровоз ЕУ 683-21 22 декабря 1943 года первый прибыл на освобожденную станцию Знаменка и продолжил путь для продвижения воинских эшелонов в наступлении на Кировоградском направлении».

Пам'ятник встановлено на честь героїчного трудового подвигу залізничників, які за два тижні після визволення Знамянки 9 грудня 1943 року здійснили ремонт залізничної колії на ділянці Кременчук-Знамянка, а 22 грудня прийняли на станцію перший ешелон з боєприпасами для фронту, забезпечивши цим наступ частин Радянської Армії на Кировоградському напрямку.

Паровози сімейства Е типу 0–5–0 середньої потужності були найбільш масовим сімейством паровозів на пострадянському просторі. Ці паровози будувалися 32 заводами 8 країн протягом 1912-1957 років з перервами. Серія паровозів ЕУ відрізнялася від серії Е посиленням паронагрівачем. Паровози серії ЕУ будувалися Луганським, Харківським, Брянським, Коломенським та Сормовським заводами протягом 1926–1931 років, а всього було їх збудовано 2166 шт. Пізнішими модифікаціям сімейства стали серії ЕМ та ЕР. Паровоз серії ЕУ, встановлений у м. Знамянці, мав реєстровий номер НКШС СРСР «683-21». Це був перший паровоз, який прибув у визволену і відбудовану станцію Знамянка 22 грудня 1943 року. Заводський номер та історія цього паровозу до 1962 року не встановлювались. Після 1962 року паровоз ЕУ 683-21 використовувався як водогрійний агрегат нафтового опалення на станції Христинівка, звідти він був приведений до Знамянки у 1981 році.

Пам'ятно-технічний знак «Паровоз ЕУ 683-21» внесено до Державного реєстру нерухомих пам'яток України, охоронний № 965. Цей пам'ятний знак взято під охорону рішенням виконавчого комітету Кировоградської обласної ради від 25 червня 1982 р. № 301. Балансоутримувачем цього пам'ятного знаку рішенням 5-ї сесії Знамянської міської ради 5-го скликання від 12 вересня 2006 р. №65 визначено локомотивне депо Знамянка Одеської залізниці. Охоронний договір на пам'ятно-технічний знак «Паровоз ЕУ 683-21» зберігає чинність на теперішній час.

Рішенням 5-ї сесії Знамянської міської ради 5-го скликання від 12 вересня 2006 р. №65 місцем Пам'ятно-технічного знаку «Паровоз ЕУ 683-21» визначено «Вокзальну площу».

**Пам'ятно-технічний знак «Танк Т-34»** – танк модифікації Т-34-85 зразка 1944 р. з гарматою калібру 85 мм встановлений на залізобетонному постаменті. Архітектор В. Федотов, інженер А. Фесенко.

Цей пам'ятний знак був встановлений у наприкінці 1981 році до чергової річниці визволення міста Знам'янки. Заводський номер та історія саме цього танку не встановлювалися. Пам'ятно-технічний знак «Танк Т-34» внесено до Державного реєстру нерухомих пам'яток України, охоронний № 964 та взято під охорону рішенням виконавчого комітету Кіровоградської обласної ради від 25 червня 1982 р. № 301.

Військово-технічний знак «Танк Т-34» встановлено при в'їзді до міста на околиці Чорного лісу. На танку напис – «За Родину!». Висота постаменту – 3,9 метри. Пам'ятник вшановує пам'ять воїнів 5-ої гвардійської танкової армії під командуванням генерала П. А. Ротмістрова, яка завдала важких втрат п'яти ворожим дивізіям під час визволення міста Знам'янки.

Охоронний договір на пам'ятно-технічний знак «Танк Т-34» зберігає чинність на теперішній час.

Рішенням 5-ї сесії Знам'янської міської ради 5-го скликання від 12 вересня 2006 р. №65 місцезнаходженням пам'ятно-технічного знаку «Танк Т-34» визначено вул. Партизанську.

Четвертого серпня 2013 року, з нагоди Дня міста Знам'янка, у міському парку відпочинку було відкрито пам'ятний знак тисячному серійному пасажирському електровозу ВЛ-60 (номер 1000), який з 1965 року працював на Одеській залізниці у локомотивному депо Знам'янка.

На початку 1958 року на Новочеркаському електровозобудівному заводі виготовлено електровози змінного струму Н60-001 і Н60-002 (однофазовий шестиосьовий) У 1963 році ці електровози і всі наступні отримали серійне позначення ВЛ-60.

У Знам'янку електрифікація залізниці прийшла в 1962 році: із застосуванням облаштувань електропостачання змінного струму промислової частоти напругою 27500 вольт та електровозів серії ВЛ-60. На той період це була найпрогресивніша, найнадійніша, найпотужніша система в світі. Вперше таку систему було запроваджено на Красноярській залізниці при електрифікації магістралі Москва-Байкал. Багато молодих фахівців, які набули досвіду роботи, було запрошено з Красноярської на Одеську залізницю, коли почалася електрифікація напрямку Москва-Чоп з відгалуженнями. Для міста Знам'янки і Кіровоградської області електрифікація залізниці – це технічна, культурна, соціальна революція, тобто нова ера.

Тому колективом локомотивного депо було прийняте рішення зберегти **перший електровоз уподобаної серії – ВЛ-60**, що відпрацював 100-відсотковий ресурс та як музейний експонат встановити його на найпочеснішому місці Знам'янки – селища залізничників Чорнолісся, де до Великої Вітчизняної війни був клуб залізничників і спортзал. В іншому кінці парку збереглася пам'ятка архітектури ХІХ століття – колишня резиденція першого начальника Знам'янського відділка залізниці, в одній із кімнат якої, ймовірно це була вітальня, збереглася кахельна плитка з портретом Катерини Другої. Навпроти парку розташована сучасна будівля Знам'янської дирекції залізничних перевезень, а поруч з парком – залізнична лікарня імені Андрія Лисенка, збудована півтора століття тому.

Навпроти лікарні розташована будівля колишньої залізничної школи №5, збудованої у 1898 році (нині НВК «Знам'янська ЗШ І-ІІІ ступенів №2-лицей»). Таким чином, електровоз поповнив залізничний комплекс (меморіал) культурних, соціальних, організаційних і технічних засобів, що історично склався.

Знам'янка – це потужний залізничний вузол, левову частину бюджетних надходжень міста дає залізниця, що визначає рівень середньої заробітної плати по

місту. Понад 50% працездатних мешканців міста зайняті на підприємствах залізничного транспорту: Знам'янській дирекції залізничних перевезень, локомотивному депо, вагонному депо, дистанції колії, дистанції сигналізації та зв'язку, дистанції електропостачання, колійній машинній станції, будівельно-монтажному експлуатаційному управлінні, загоні воєнізованої охорони тощо.

За словами місцевих жителів, Знам'янка – місто, де перетинаються життєдайні артерії держави, сплетіння залізничних магістралей і, водночас, ворота Півдня України, а дарунок залізничників місту, встановлений локомотив, знаменує десятки років залізничних династій, символізує велич працьовитості та відданості професії залізничника.

**Надія Фудар,**  
директор Вільшанського районного  
українсько-болгарського історичного музею імені Івана Гуржоса

### **Сторінки з історії пам'яток техніки Вільшанщини**

До переліку архітектурних пам'яток Вільшанського району включено млин у с. Синюха. Від старовинного млина кінця XIX століття, на жаль, залишилося лише місце із залишками кам'яного фундаменту. Він був мурований із каменю та червоної випаленої цегли. Поряд – чисті води р. Синюхи.

Зараз у цій місцині розташована Червонохутірська гідроелектростанція, її споруда також історично цікава, 1957 року забудови. Біля сучасної будівлі гідроелектростанції, неподалік, стоїть висока будівля: це стара споруда панського маєтку, що має міцну кам'яну кладку. Вона змурована з каменю та червоної випаленої цегли. Декілька років тому будівля, що зараз перебуває у приватній власності, вигоріла зсередини, залишився лише мур. Місце, де розміщена будівля, унікальне за красою. Поряд р. Синюха утворює сферичну долину, багату флорою та фауною. Це одне з мальовничих куточків природи Вільшанщини, що залишилось без техногенних змін. На схилах річки та у долині буяє різнотрав'я, на пагорбах – різноманітні рослини, занесені до Червоної Книги України. Особливо гарно виглядають схили, коли навесні квітне на тонких ніжках граціозна сон-трава.

Біля Вільшанського районного українсько-болгарського історичного музею імені Івана Гуржоса експонуються знаряддя праці, виготовлені із каменю. Це гранітні котки, що використовувались у сільському господарстві. Дана група має широкі хронологічні межі – від доби бронзи – до XX ст.н.е. Тут представлені два види котків – з гладкою поверхнею та з насічками. Видовжена циліндрична основа (іноді з рівчачками-насічками) трималася на залізних бічних руків'ях, які приєднувались до тягової сили (кінної упряжі чи трактора). Котки з гладкою поверхнею, як правило, призначалися для польових робіт. Після сівби цими кам'яними знаряддями праці «коткували» – приминали землю, ущільнюючи її від вивіювання вітром та розмивання дощем, наприклад, при садінні червоного та цукрового буряка.

Ребристі котки, навпроти, були «гарманні». Котки відомі українцям ще з XVIII століття, та їх прототипом були дерев'яні колоди. Як правило, вони мали 4-6 насічок-ребер. У південній Україні вони були кам'яні, використовувались і за Радянської доби. Виготовлені із граніту, міцні та важкі, вони були у кожному сільському господарстві. Дані знаряддя праці надійшли до фондів Вільшанського

районного українсько-болгарського історичного музею імені Івана Гуржоса з колгоспу «Аврора» Вільшанського району.

Поряд з ними – на музейному дворі – експонується кам'яна ступа, що використовувалась як крупорушка чи зернотерка. Виготовлена із гранітного моноліту. Час виготовлення достеменно невідомий, можливо від часів енеоліту-до ХІХ століття н.е. Але під час Голодомору 1932-33 років про такі ступи згадали, вони також рятували людей від голодної смерті, на них обрушували зерно та перетирали його на муку кам'яним жорном. У фондах районного музею також представлені ручні гранітні жорна. Ступа надана зі СТОВ «Вікторія» Анатолієм Опанасовичем Нестеровим.

В історичному центрі смт Вільшанки, на розі вулиць ім. В. Леніна та ім. І. Лагонди, на постаменті височить зенітка. Це частина Монументу Слави смт Вільшанки. Вона встановлена на честь подвигу зенітної батареї лейтенанта Пугасія, що стала на захист селища у серпні 1941 року. Батарея полягла смертю хоробрих, лише декілька військових врятувалися від німецько-фашистської танкової навали на околиці районного центру. На честь захисників селища було названо вулицю імені лейтенанта Пугасія та встановлено на постаменті зенітку – як символ захисту нашої Батьківщини від фашистської Німеччини. Під нею напис: «Воїнам 30-го окремого зенітно-артилерійського дивізіону РГВК від вдячних вільшанців».

**Неля Царенко,**  
вчитель ЗШ І-ІІІ ступенів  
с. Луполове Ульяновського району

### **Млин К. Смирнова – унікальна пам'ятка промислової архітектури (з історії одного фото)**

Наше село Луполове Кіровоградської області розташоване на лівому березі річки Південний Буг і межує з селом Красеньким Миколаївської області та селом Дубиновим Одеської області, що розташовані на правобережжі. Наші півні співають відразу на три області, як з гумором кажуть жителі кожного з трьох сіл.

Наше дослідження тісно пов'язане з сусідніми Одеською та Миколаївською областями. Проїжджаючи трасою Одеса-Київ, з моста можна побачити унікальну споруду – млин, який розташований в селі Луполове. Млин нагадує середньовічний замок. Саме млин став об'єктом нашого дослідження. Розповідь про те, як стара фотографія відкрила завісу над подіями давно минулих літ. Завдячуючи цій фотографії, ми не лише дізналися про людей зображених на ній, а й доповнили історію свого села ще однією сторінкою, яку ми назвали «Млинарська справа Смирнових».

На урок історії Аркадій Тихевич приніс стару фотографію, яку він знайшов вдома. Хто на ній зображений не було відомо. Судячи з того, як одягнені ці люди, ми зробили висновок, що це були люди із статком – і не помилились. Опитування старожилів довгий час не увінчувались успіхом. Ми вже втратили надію на те, що «розшифруємо» цю фотографію. Довгожителька села Єлизавета Винниченко (1907р. н., нині покійна), побачивши фотографію, вигукнула: «Та це ж Костик Смирнов – той, що збудував млина!». Рукою тримається за голову. Він ще не знає, що його чекає попереду. Бабуся Єлизавета ще додала, що Смирнов був невисокого росту,

веснянкуватий. Це була добра людина. Якщо у кого не було що їсти, то йшли до млина – день працювали, а на вечір уже несли «тлумачок» муки додому.

Після цього ми почали збирати відомості про млин. Своїми спогадами поділились І.Московчук, С. Горбановський (нині покійні), Л. Зажигасєв. Із розповідей старожилів ми дізналися, що в с. Красненьке Миколаївської області також був збудований млин двоюрідним братом Костянтина Дем'яновича Смирнова. Двоюрідного брата звали Костянтин Йосипович Смирнов. Наш пошук перекинувся у Миколаївську область. У музеї села Курячі Лози ми знайшли інформацію про краснянського Смирнова. Нині покійний завідуючий музеєм Степан Олександрович Панасюк дав адресу племінниці Смирнова Зінаїди Костянтинівни. Вона проживала у містечку Саврань Одеської області. Перша наша зустріч із Зінаїдою Костянтинівною не дала бажаних результатів. Жінка постійно намагалась відійти від поставлених запитань. На фотографії, яку ми їй показали, вона нікого не знала. Інтуїтивно ми розуміли, що тут щось не так.

Адже ця жінка має безпосереднє відношення до фотографії. В її хаті на стіні висіла старовинна фотографія, подібна до нашої. Але жінка вперто відповідала, що не знає людей, зображених на знімку. Нам нічого не залишалось, як попрощатись і піти. Але знову ж таки інтуїція змусила залишити свою адресу. Через деякий час нас розшукала внучка Смирнова Валентина Максимівна. Вона приїхала з Киргизії до своєї тітки Зінаїди, у якої і взяла нашу адресу. Валентина Максимівна «розшифрувала» нашу фотографію. Її мама сидить на руках у дідуся. Після розповідей Валентини Максимівни про свою сім'ю ми зрозуміли, яких випробувань долі зазнали ці люди. Їх довго переслідували, тому не хотіла Зінаїда Костянтинівна ворушити старе. Згодом вона передала нам фото із свого сімейного архіву. Так, систематизувавши зібрану інформацію, ми відтворили ще одну сторінку історії нашого села.

За переказами старожилів Дем'ян Прохорович приїхав в с. Луполове зі своєю сім'єю в кінці XIX ст. і взяв в оренду дерев'яний млин. Син Дем'яна Прохоровича збудував млина. До недавнього часу біля вхідних дверей висіла бронзова дошка з написом: «Товариство Смирнова. 1889 р.» Але чи можна цю дату вважати датою побудови млина? Старожили розповідали, що одночасно почали будувати млин та церкву. Але це було на початку XX ст. Церква не збереглася до наших днів. Але нам вдалося розшукати її фотографію.

13 червня 1991 року Кіровоградський обласний виконком прийняв рішення: млина віднести до пам'яток архітектури; інвентарний №166-КВО. Млин увійшов би до переліку пам'ятників історії і культури СРСР якби Союз не розпався. У «Звіті по виявленню пам'ятників архітектури» вказано, що млин являє собою унікальну пам'ятку XIX ст. і не має аналогів в інших регіонах України.

Млин був споруджений швидкими темпами: почали будувати після Великодня і закінчили після Покрови (десь приблизно півроку). Матеріали для будівництва використовували місцеві. Камінь брали з Бугу, цеглу випалювали тут на місці, в розчин додавали білки курячих яєць. Відомо, що столярні роботи на будівництві виконував Гнат Пилипович Мазурков (із свідчень його дочки Фросини). Будівля добре збереглася на сьогоднішній день. У роки Другої світової війни румуни стріляли через Буг, але будівля виявилась міцнішою за снаряди.

Смирнов землі у Луполовому не мав. Всім луполянам він мав безкоштовно, щоб його сім'ї виділили місце на кладовищі.

Костянтин Дем'янович був купцем першої гільдії. За свідченням його внучки Валентини Максимівни Смирнової (Киргистан, м. Кара-Балта, вулиця Учительська, 19) він мав на початку XX ст. дві вищі освіти. Як він розбагатів, невідомо! Одні

кажуть, що він був ковалем, і йому до рук потрапило старовинне ліжко із схованими золотими монетами. Інші твердять, що він позичив гроші у кривоозерського пана Сороки, який спочатку був пастухом і одного разу після дощу на пасовищі знайшов великий скарб (40000 золотих монет).

Млин будували добротно, на кути ставили золоті монети. Обладнання завезли з Німеччини і Швейцарії. Використовувалось потужне нижньобійне колесо. Біля млина було споруджено багато господарських будівель, величезні склади, де зберігалась мука семи сортів, висівки. Також були хліви, де відгодовували коней і свиней. У роки Першої світової війни коней на фронт постачав Смирнов. Тут же був побудований «холодильник» – яма 5 м на 8 м, викладена з каменю і товстого шару льоду, який зимою завозили з Бугу. Зверху була вкрито дрібною соломою. Комплекс цієї побудови завершував двоповерховий будинок господаря.

В 1910 році на 32 році життя померла дружина Костянтина Смирнова Катерина Кирилівна. Яким великим горем це стало для Смирнова свідчать слова викарбувані на надгробному білому мармурі. Доля була безжалісною. Діти залишилися сиротами, їм потрібна була мати. Костянтин одружився вдруге. Але ця жінка не зуміла стати матір'ю, порадицею для чужих дітей. Діти росли, але не приходило взаєморозуміння між ними і мачухою.

1917 рік – революція. Націоналізація... Смирнов добровільно передає державі млин – натомість просить залишити його в млині на правах «крупчатника», в нашому розумінні – інженером. Стосунки мельника з місцевими жителями були дуже добрими. Тому, коли приїхала група мародерів з метою забрати в нього золото, то люди вийшли йому на зустріч (він повертався із Саврані), щоб його попередити. Але тікати він не хотів. Він пішов упевнено на зустріч своїй смерті.

Не знайшовши те, чого шукали, Смирнову наказали збиратися і їхати з ними у волость (с. Данилова Балка). Його розстріляли на кошарському перехресті (с. Кошаро-Олександрівка). Йшов 1918 рік.

Валентина Максимівна (внучка) розповідала, що за словами матері (дочки Смирнова Євгенії): «батька боялися забирати з місця вбивства і лише на третій день його поховали на кладовищі».

За переказами старожилів, друга дружина Смирнова, вже при НЕПі не могла розрахуватись з податками державі, з робітниками млина розраховалась меблями і виїхала в Київ до своїх дітей. Діти ж Смирнова залишилися повними сиротами, змушені були самі влаштовувати своє життя. Далі їх розкидало по світу. Довгий час вони навіть не могли відкрито приїхати на могилу своїх батьків, їх переслідували. Один із синів навіть взяв прізвище своєї дружини.

Дочка Євгенія Костянтинівна Смирнова змушена була виїхати в Киргизію. Одного разу, коли вона стояла в довгій черзі за хлібом, почула слова жінки: «Та хіба це хліб, от у нас, на Україні, була мука Смирнова». Євгенію Костянтинівну здушив гіркий клубок у горлі. Вона повернулась додому ні з чим, навіть не могла сказати, що мова йде про її батька.

На сільському кладовищі Костянтину Дем'яновичу немає пам'ятника, та і не до того було тоді. Він похований поруч із батьком Дем'яном Прохоровичем і дружиною. На пам'ятнику викарбувані слова, які не можуть і через століття нас залишати байдужими:

Прохожий идешь,  
Но ляжешь, как и я,  
Присядь и отдохни  
На камне у меня.  
Сорви былиночу

И вспомни о судьбе,  
Я дома, ты – в гостях,  
Подумай о себе.  
И в тех же своих мыслях  
Ты вспомни обо мне.

Сей памятник поставлен,  
не для пышности какой,  
А чтобы всякий мимо  
Прохожий знал,  
Что земля ровно  
Всех вмещает.

Ці слова нас заставляють задуматись над тим, хто ми і для чого живемо, який слід по собі залишимо. В ході нашого дослідження ми дізналися про людей, які зображенні на сторічній фотографії. Чому сторічній? На фото є дружина Смирнова, а нам уже відомо, що вона померла в 1910 році, значить знімок зроблено до 1910 року. Але нам так і не вдалося «розкопати» дату побудови млина. Відомості, які здобули в товаристві охорони пам'яток історії та культури, свідчать, що «до недавнього часу на млині була табличка з написом: «Товариство Смирнова. 1889р». В теперішній час дошка відсутня». Але ж це не рік побудови млина. І очевидно дата записана з уст луполян. Старожили говорять, що млин почали будувати десь на початку ХХ ст. приблизно в 1903р. Документальних свідчень немає.

Майже двадцять років ми витратили на те, аби зібрати цю інформацію. Складність нашого пошуку полягала в тому, що майже не залишилося людей, очевидців тих далеких подій. І лише одна Єлизавета Винниченко зуміла впізнати Смирнова на фото, їй тоді було 10 років. У нас не має ніяких архівних свідчень. В той час випускалась газета «Голос Юга», на нашу думку, там повинні б були бути статті про нашого К. Смирнова, адже мука йшла на експорт, було сім сортів муки, люди говорили, що з тієї муки «золоті вареники» варили. А ще ми дізнались, що в Одесі є пароплав «Смирнов». Хто знає, можливо, і тут є якийсь зв'язок із цією сім'єю?

**Федір Шепель,**  
краєзнавець

### **Штрих до історії кіровоградського трамваю (почали нищити червоні, а закінчили - коричневі)**

Несподіване нагадування про поступ науково-технічного прогресу в старому Єлисаветграді 90-х років ХІХ століття знаходиться в кіровоградському скверіку на перехресті Дворцової й Калініна. Так, мова про своєрідний і рідкісний пам'ятник явищу, яке вже не існує: першому трамваю на електричній тязі в нашому краї, одному з перших в Україні і у всій колишній Російській імперії. Коли б даний вид міського транспорту не знищили, то цього року йому б виповнилося ...

Першого відчутного удару по трамвайному господарству було завдано в середині тридцятих минулого століття, в роки масових сталінських репресій. В їх жорна потрапили і кадри трамвайників: від рядових спеціалістів – до керівництва. З якою метою енкаведисти сфабрикували справу про «антирадянську організацію в «Кіртрамваї»? Можливо згадали, як в роки громадянської анархистка Маруся Никифорова переводила з основної залізничної на міську трамвайну колії свого

грізного панцерника, щоб розважитись і постріляти по вікнах городян? Втім, найвірогідніше, банально не вистачало арештованих для виконання плану по «контрреволюції на транспорті». Щоб не гадати, краще звернемося до архівних документів тієї доби.

«Виписка из протокола №23

Заседания тройки по УНКВД по Николаевской области 8 декабря 1937 года:

Слушали: Дело 2705 Кировского ГО НКВД по обвинению Лисицы Леонида Ивановича, 1886 г. рождения, урож. с. Елисаветградковки. До ареста работал начальником движения Кировского трамвая. Обвиняется в том, что был организатором к /р (контрреволюционной – авт.) группировки в «Киртрамвае», проводил к/р контрпропагандистскую работу. Виновным признал себя частично. Арестован 3 /X -37г., содержится в тюрьме г. Кирово. Постановили: Лисицу Леонида Ивановича расстрелять.

Верно: секретарь тройки Шейнберг».

Аналогічний документ зберігся, зокрема, й щодо Медведевої Євдокії Явтухівни, котра працювала в «Кіртрамваї» кондуктором. Її, звинувачену «у причетності до «к/р угруповання, проведенні к/р пропагандистської роботи, нанесенні образи партії й радвладі», – на десять років відправили до виправно-трудоих таборів. Це, так би мовити, про нищення кадрів трамвайників.

Остаточно ж трамвайне господарство міста на Інгулі зникло після ще одного удару, завданого цього разу вже гітлерівцями в сорокові окупаційні роки. Як можна довідатись з доповідної записки, адресованої заступникові Голови Раднаркому УРСР тов. Мануїльському Ф. та підписаної Головою Виконкому Кіровоградської Облради тов. Іщенком В., у роки війни нацисти зняли й вивезли близько сімнадцяти кілометрів трамвайної колії та спеціального трамвайного дроту. Зруйнували ртутну трамвайну підстанцію, знищили тридцять пасажирських і чотири вантажні вагони. Загальна сума збитків становила 8 209 092 тогочасних (післявоєнних) карбованців.

Відтоді мешканці Кіровограда так ніколи й не чули неповторного передзвону трамвайних коліс. Хоча – і це однозначно! – у нашу екологічно проблемну «маршруткову» добу був би той передзвін ще мелодійнішим. Що ж, жителям обласного центру лишилося тільки читати спогади очевидців, дивитися старі світлини й дивні картини Андрія Ліпатова із по-дитячому наївними зображеннями Єлисаветградського трамвая.

**Катерина Яковенко,**  
вчитель Піщаноблідської ЗШ І-ІІІ ступенів  
Добровеличківського району

### **Пам'ятки техніки на території Добровеличківського району**

Такими пам'ятками є танк Т-34 і залізничний музейний комплекс, що складається з паротяга та вагону 1917 року в місті Помічна, а також 76-мм гармата зразка 1942 року ЗИС-3 біля краєзнавчого музею у Добровеличківці.

Коротко про кожну з цих пам'яток.

Грізні досі бойові машини, як і раніше, завзято чинять опір руйнівній течії часу, примхливому ходу історії і елементарному людському забуттю. Мова йде про танки, сотні яких донині стоять на в'їздах, вулицях і майданах українських міст і сіл.

Пам'ятники техніки не тільки цікавлять народ, але і слугують приводом для гордості й місцевого патріотизму.

В Помічній танк встановили більше 30-ти років тому, якраз у 36-річницю Перемоги. Після звільнення міста у 1944 році, тут був кинутий клич – «Все для фронту, все для Перемоги!». Жителі міста зібрали 40 тисяч карбованців на новенький танк і надіслали телеграму про це Сталіну. І навіть відповідь з вдячністю отримали. Весною 1945 року помічнянський танк воював у Берліні, звідки потім прийшов лист подяки від екіпажу. В травні 1981 року танк з демонтованими бойовою частиною і двигуном встановили на розвилці з боку Добровеличківки з написом «Помічнянський МТС».

Також саме у Помічній, що є вузловою станцією, створено музейний комплекс залізничного транспорту Одеської залізниці. Музейний комплекс складається більш як з десяти вагонів, дрезин, паротяга. В салоні-вагоні знаходяться рідкісні колійні інструменти, документи з історії станції Помічна, а також зберігається інформація про Нестора Махна та його дружину Галину Кузьменко, яка родом із сусіднього села. Звідси в останню дорогу вирушив потяг із знаменитим Мішкою Япончиком. Залізничний музейний комплекс Помічної – може стати Всеукраїнським.

У травні 1985 року, до 40 річниці Великої Перемоги, у Добровеличківці було відкрито краєзнавчий музей. В подарунок від обласного краєзнавчого музею він отримав 76-мм гармату зразка 1942 року ЗИС 3, яка була знайдена після визволення на території нашої області. Її було встановлено перед приміщенням музею. Ця гармата в роки війни була наймасовішим артилерійським зняряддям. Їх було випущено більше 100 тисяч і, на думку Й. Сталіна, «ця гармата є шедевром у проектуванні артилерійських систем».

# **Пам'ятки науки і техніки Кіровоградщини**

Матеріали 2-х обласних пам'яткознавчих  
студій імені Євгенії Чабаненко  
(19-20 вересня 2013 року, м. Кіровоград)

Коректор Босько В.М.

Підписано до друку 9.04.2014 р.  
Формат 60x84 1/16. Папір офсетний. Гарнітура Таймс.  
Друк – різнограф. Тираж 50 прим.  
Зам. № 183

КЗ «КОІППО імені Василя Сухомлинського», вул. Велика Перспективна, 39/63,  
Кіровоград, 25006  
Віддруковано в лабораторії інформаційно-методичного забезпечення освітнього  
процесу КЗ «КОІППО імені Василя Сухомлинського», вул. Велика Перспективна, 39/63,  
Кіровоград, 25006