

ВСЕУКРАЇНСЬКА НАУКОВО-ПРАКТИЧНА КРАЄЗНАВЧА КОНФЕРЕНЦІЯ «ЛУГАНЩИНА: КРАЄЗНАВЧІ РОЗВІДКИ 2021»

Всеукраїнська науково-практична конференція «Луганщина: краєзнавчі розвідки» вчетверте відбулася 22 квітня 2021 року. Захід проходив на онлайн-платформі Google Meet і був присвячений 100-річчю Луганського національного університету імені Тараса Шевченка та 160-річчю історії залізничного транспорту в Україні. Традиційно співorganizаторами заходу виступили Національна спілка краєзнавців України, Департамент сталого розвитку та внутрішніх комунікацій АТ «Укрзалізниця», а також Громадська організація «Фонд відновлення залізничної спадщини України».

Одна із центральних доповідей на конференції була присвячена біографії та науковій спадщині видатного українського інженера, заступника технічного директора Державної холдингової компанії «Луганськтепловоз» (1995—2012 рр.), академіка Транспортної та Інженерної академії, заслуженого винахідника та лауреата Державної премії України в галузі науки і техніки, почесного залізничника України Наума Найша, життя якого перервалося 16 вересня 2020 року. Н. Найш став однією з ключових осіб процесу освоєння виробництва нових видів рейкового транспорту для залізниць України: приміських дизель- та електропоїздів, пасажирських і маневрових тепловозів, вантажних електровозів. За життя від став автором 70 свідоцтв і патентів на винаходи (38 з яких були впроваджені у виробництво з економічним ефектом понад 17 млн дол.).

Доповідь про видатного розробника представив співробітник Департаменту сталого розвитку та внутрішніх комунікацій АТ «Укрзалізниця» *М.Ю. Рубан*. Він також виступив співавтором ще кількох краєзнавчих розвідок. Зокрема, спільно з представником СП «Станція Кіндрашівська-Нова» регіональної філії «Донецька залізниця» АТ «Укрзалізниця» *М.Є. Кухарем* досліджено історичні обставини заснування та розвиток Ново-Кіндрашівського залізничного вузла у період 1934—1945 років.

Станція Кіндрашівська-Нова, якій нещодавно виповнилося 80 років, зобов'язана своєю появою будівництву вугільної надмагістралі Москва — Донбас. Споруджували її, зокрема, численні комсомольські активісти з Києва, Харкова та Луганська. У перші роки функціонування ділянки Кіндрашівська — Старобільськ тут поширився кривонісівський рух: машиністи водили вантажні поїзди вагою в 700 т зі швидкістю 43 км/год (при нормі 420 т та 22 км/год). У дослідженні висвітлюються подробиці проєктування та будівництва станції, її експлуатації у воєнні роки.

Схоже дослідження, оприлюднене на конференції, виконане у співавторстві зі старшим викладачем Донецького національного технічного університету, краєзнавцем *П.В. Белицьким*, стосується історії залізничної станції Бразоль смт. Успенка Луганської області за період з 1916 по 2001 рік. Доповідь присвячена 105-річчю введення в експлуатацію лінії Родакове — Лиха приватного товариства «Північно-Донецька залізниця». У перші роки тут перевозили продукцію Ольховського чавуноливарного заводу, а також паливо з місцевих шахт «Марія», «Аліса» та «Михайл» Успенського басейну. Станція Бразоль відіграла ключову роль у забезпеченні обласного центру вугіллям із місцевих шахт. Найбільшої інтенсивності рух досяг у 1970-х роках. Тоді на напрямку Луганськ — Бразоль курсували 6 пар приміських дизель-поїздів. Проте із закриттям заводу та шахт у 1980-х роках роботи не стало. У 2000 році скасовано останні приміські поїзди до станції Бразоль, а в 2001 році — демонтовано колії до станції Лутугине та два історичні мости через річку Вільхова.

Про історію створення станції Старобільськ доповіла співробітниця СП «Бахмутська дистанція сигналізації та зв'язку» регіональної філії «Донецька залізниця» АТ «Укрзалізниця» *М.В. Камінська*. У її доповіді згадувалося про важкі умови праці будівельників залізниці на початку 1930-х років: «На будівництві царювала атмосфера ентузіазму. Але умови праці були дуже тяжкими. Повна відсутність механізації, головними знаряддями праці були лопата, кирка, лом, молот. Полегшував роботу землекопів кінний плуг, котрим орали землю, що використовувалась потім для виготовлення насипу. Землю возили на підводах, а ще частіше носили на ношах. До місця роботи добиралися пішки, при тому, що на деяких ділянках долати доводилось по 10 км. Спали на дерев'яних тапчанах з матрацами, набитими соломою». Показово, що вокзал у Старобільську, який зберігся до наших днів, побудували із цегли від залишків підірваного Покровського собору.

Зацікавила учасників конференції доповідь наукового співробітника відділу використання інформації документів Центрального державного науково-технічного архіву України *Д.І. Ожиганова* щодо дослідних локомотивів з гідромеханічною та гідравлічною передачами конструкції Луганського тепловозобудівного заводу. В ній йшлося про локомотиви, яким не судилося набути значного поширення на залізниці. Зокрема, з 1955 по 1963 рік було сконструйовано та виготовлено 5 моделей тепловозів з гідромеханічною (ТГМ2, ТГ100) і гідравлічною (ТГ102, ТГ105, ТГ106) передачами. Наймасовішим із цих локомотивів став двосекційний ТГ102. Загалом було виготовлено 79 машин різних модифікацій. Як зазначив доповідач, напрацювання луганських тепловозобудівників стали основою для подальших робіт на інших підприємствах залізничного машинобудування та втілилися у низці локомотивів з гідравлічною передачею.

У дослідженні пасажирського залізничного сполучення Луганщини у 20-х роках ХХ століття краєзнавець *П.В. Белицький* дійшов висновку, що протягом 1922—1926 рр. було скасовано рух поштових і пасажирських поїздів із наступним його поновленням і збільшенням періодичності, змішані поїзди замінено пасажирсько-товарними, пасажирськими, а також запущено трудові та приміські поїзди на місцевому сполученні. У складі поїздів пасажирського сполучення було від 3 до 15 пасажирських вагонів, поштовий і багажний вагони під паровозами *С, Нв, О, Ш*.

На конференції також було представлено доповідь *В.М. Цокура* (ВП «Попаснянське локомотивне депо» регіональної філії «Донецька залізниця» АТ «Укрзаліз-

ниця»), в якій розкрито проблеми розвитку галузевого музейного господарства підприємств Попаснянського залізничного вузла. Автор запропонував відновити музей історії Попаснянського депо, який з початком економічної кризи 1990-х років зазнав занепаду, а згодом був розформований. Проте експонати збереглися завдяки ентузіастам.

Громадська організація «Фонд відновлення залізничної спадщини України» висловлює щирі подяки організаторам, серед яких Віталій Курило, Антон Бадер, Олександр Набока та Ольга Забудкова. За результатами роботи конференції планується видання збірника доповідей.

*М.Ю. РУБАН,
менеджер Відділу корпоративної
соціальної відповідальності
Департаменту сталого розвитку
та внутрішніх комунікацій АТ «Укрзалізниця»,
голова правління ГО «Фонд відновлення
залізничної спадщини України»
М.М. КОПИЛОВ,
начальник відділу суспільно-політичної інформації
філії «Медіацентр «Магістраль» АТ «Укрзалізниця»*