

*Білоус Л.П., співробітник Гайворонського краєзнавчого музею
Кіровоградської області
Недзвецька Т.Г., студентка IV курсу
Ситник О.І., доцент кафедри географії та методики її навчання*

ОГЛЯДОВА ЕКСКУРСІЯ МІСТОМ ГАЙВОРОН КІРОВОГРАДСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Сучасний досвід та наукові дослідження засвідчують, що прискорений розвиток туризму може відіграти роль каталізатора структурної перебудови економіки, забезпечити демографічну стабільність та розв'язання нагальних соціально-економічних проблем. Україні стратегічно важливо швидко подолати відставання у цій сфері і реалізувати наявний багатий туристичний потенціал шляхом проведення виваженої політики державного регулювання, зокрема і на регіональному рівні.

Сьогодні, туристична галузь в Україні є лише п'ятою за значенням складовою поповнення бюджету і її питома вага має значно зрости з огляду на такі об'єктивні передумови, як вигідне геополітичне розташування України в центрі Європи, наявність значного туристично-рекреаційного потенціалу, сприятливий клімат, багаті флора і фауна, чисельні культурно-історичні пам'ятки світового рівня.

Одним із унікальних регіональних осередків розвитку туризму може виявитись м. Гайворон Кіровоградської області, адміністративний центр одноіменного району, розташоване на лівому березі р. Південний Буг. У ньому проживає понад 16 тис. населення. Гайворон має достатньо об'єктів, що можуть відіграти належну роль у розвитку туристичної галузі.

Відділ культури, туризму та культурної спадщини Гайворонської районної державної адміністрації пропагують розвиток туризму, розробляють туристичні маршрути, залучають фахівців тощо. Зокрема, для учнів загальноосвітніх навчальних закладів пропонується маршрут Гайвороном. Екскурсійний маршрут розпочинається із в'їзду у місто від с. Хашувате і включає пам'ятний знак воїнам-автомобілістам – вантажівка ЗіС-5, паровоз МТ-202, районний краєзнавчий музей, військове кладовище у сквері Перемоги, залізничний вокзал, і кінцевим об'єктом огляду є Гайворонська ГЕС.

Вантажівка ЗіС-5(автомобіль-пам'ятник) встановлений 1985 р. на вулиці Автомобілістів біля ВА „АТП-13538”. Реставрований у 2010 р. та переміщений на вул. Куйбишева до „Райавтодору” (рис. 1.). Охоронний номер пам'ятки 1246. ЗІС-5 це автомобіль-воїн, автомобіль-трудівник. Мало хто знає, що водії називали його „Захаром”.



Рис. 1. Пам'ятний знак воїнам-автомобілістам – вантажівка «ЗіС-5»

В 1933 р. конструктори Є.Важинський, В. Ляпін та Б.Строканов створили знаменитий ЗіС-5. На базі ЗІСа було розроблено 25 модифікацій машин, із яких 19 – запущені в серійне виробництво. Серед різноманітних модифікацій відомий ЗІС-12 для гвардійських мінометів БМ-31-12; ЗІС-6 – триосний автомобіль, на який встановлювалися установки реактивного залпового вогню (гвардійські міномети БМ-13 і БМ-8 – знамениті „Катюші”). ЗіС-8 – основний міський автобус 30-40 рр. ХХ ст., він став одним із героїв фільму "Місце зустрічі змінити не можна", який поважно-ласкаво називали "Фердинандом". На базі ЗіС-5 також були розроблені автомобілі-хлібовози, тягачі, тролейбуси і навіть перший в світі вантажний електромобіль.

У 1933-1948 рр. автомобіль випускався на Московському автозаводі імені Сталіна. Крім того, "Захари" випускалися в роки війни та в післявоєнний період в Ульяновську (УльЗіС) і на Уралі, в м. Міассі (УралЗіС). У роки війни випускався "ЗіС-5В", який дещо відрізнявся від «п'ятого». В нього була дерев'яна кабіна, передні крила іншої конфігурації, стояла лише передня ліва фара, а гальмами з механічним приводом облаштовувались лише задні колеса. У Міассі аж до 1965 р. випускалися «УралЗіС-5М» та його модифікації. Всього було випущено 500 тис. «ЗіС-5». Саме вантажівки ЗіС-5 СРСР експортував з 1934 р. більше ніж до 10 країн світу. Гайворонський «ЗіС-5» є представником уральської серії.

Водяний млин. Пам'ятка архітектури кін. ХІХ-поч. ХХ ст. Спочатку будівля млина була дерев'яною, але в 1903 р. вона згоріла і у 1904 р. збудовано кам'яний млин (рис. 2.). Це була досконала гідротехнічна споруда, яка працювала за рахунок енергії води Південного Бугу. Завдячуючи встановленому обладнанню, вироблялось борошно високого гатунку, яке у 1904-1914 рр. постачалось до царського двору. У 1964р. реконструйований.



Рис.2. Гайворонський млин

Паровоз МТ-202 побудований у 1893(1896 ?)р. бельгійським акціонерним товариством на заводі Св. Леонарда на замовлення Естонського залізничного департаменту і до 1944 р. експлуатувався на Естонській залізниці. Того ж року паровоз перевезли за вказівкою представників окупаційних військ Вермахту до Латвії, де він був пошкоджений.

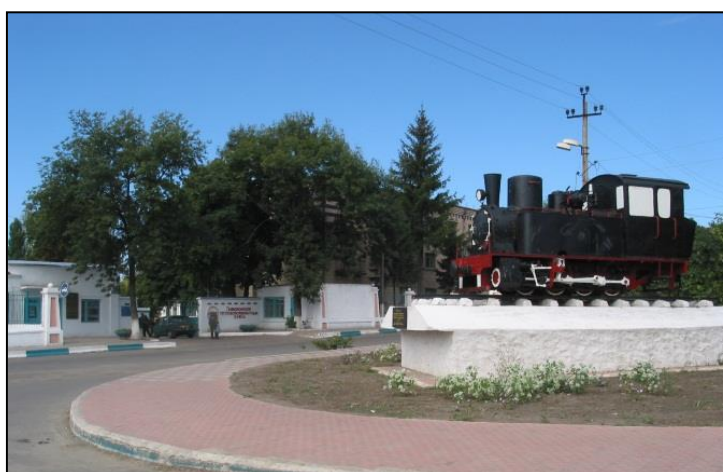


Рис.2. Паровоз МТ-202

У 1946 р. паровоз у пошкодженому стані привезли на Гайворонський паровозоремонтний завод, де його капітально відремонтували і у подальшому використовували для маневрових і господарських робіт. У 1973 р. паровоз МТ-202 визнали непридатним для подальшої експлуатації і в 1984 р. після реставрації за ініціативи працівників заводу та громадскості він був встановлений на постамент (рис. 2.).

Директор музею Естонської залізниці Мехіс Хельме віднайшов у «Каталозі локомотивів Міністерства шляхів сполучення СРСР 1945-1975 рр.», що вузькоколіїний МТ-202 зберігся і знаходиться у Гайвороні. Пан Хельме робив різні спроби, навіть через державних діячів, щоб повернути цей паровоз до Ес-

тонії. У 2000 р. він звертався до Посла України в Естонії М. П. Макаревича з листом, в якому повідомляв, що у 1994 р. під час візиту до Естонії Президента України Л. Д. Кучми відбулася його зустріч з тодішнім міністром закордонних справ Естонії Тривімі Веллісте, який нібито інформував Л.Д. Кучму про бажання естонської сторони повернути паровоз до Талліна та проблеми, які виникають у зв'язку з цим. Переговори між посадовими особами двох держав та офіційне листування установ завершилися тим, що Україна відмовилась повертати паровоз, бо він є національною власністю. До речі, це рідкісний експонат світового рівня. Він – єдиний в Україні.

Паровоз залишається історичною реліквією XIX ст., пам'ятником Гайворонській вузькоколіїці, її трудівникам, є окрасою міста і своєрідною візитівкою.

Пам'ятник Шевченку Т.Г. встановлений 9.03. 2004 р. перед районним Будинком культури, поряд з однойменною площею міста. Автором проекту є скульптор різьбяр Г.П. Логінов (рис. 3.).



Рис. 3. Пам'ятник Шевченку Т.Г.

Гайворонський районний краєзнавчий музей, загальна площа якого складає 320 м², знаходиться в приміщенні районного будинку культури.

В експозиційній залі Заслуженого майстра народної творчості України Г.Г. Пилипишина, жителя с. Солгутове Гайворонського району представлено понад 90 виробів у чотирьох розділах: таксидермія, живопис, художні меблі і дерев'яна скульптура (рис.4.). Всі твори – оригінальні, за свідченнями спеціалістів – високого художнього рівня.

Наступний відділ ГРКМ – художньо-меморіальна зала М. Ф. Жидельова – професійного художника-графіка.

Далі знаходиться етнографічний відділ, у якому представлений колорит української хати кін. XIX-поч. XX ст. Найцікавішими предметами експозиції є

діючий ткацький верстат (кін. XIX ст.), вишивані рушники, сорочки, старовинний сільськогосподарський інвентар. Оригінальною є й карта України, на якій зображено орнаменти, притаманні різним регіонам нашої держави.



Рис.4. Заслужений майстр
народної творчості України
Г.Г. Пилипишин



Рис.5. Художньо-меморіальна зала М. Ф.
Жидельова

Військове кладовище знаходиться у міському сквері Перемоги (до 1995 р. парк відпочинку ім. Леніна); з прилеглою пам'яткоохоронною зоною, де перепохована у 4-х братських та 5-ти індивідуальних могилах близько 150-и радянських воїнів, офіцерів, партизан, підпільників, комсомольців.

У центрі кладовища – скульптурна композиція „Батьківщина-мати” – пам'ятний знак полеглим землякам у роки Другої світової війни (рис.6.). Рішенням 40-ї сесії 5-го скликання міської ради від 14.05. 2011 р. № 3468 земельна ділянка у сквері Перемоги розмежована на дві частини. Території навколо військового кладовища (з метою його збереження) надано статус „меморіальний”. Інша частина, на якій розміщено дитячий майданчик, міні-водоспад, фонтан, тепер називається „зеленою зоною”.



Рис. 6. Скульптурна композиція «Батьківщина-мати»

Залізничний вокзал, вузькоколійка. У 1890 р. на замовлення Товариства власників цукрових заводів розпочалося будівництво вузькоколійної залізниці від Рудниці до Підгородньої і від Вінниці до Гайворона. За генеральним планом будівництва залізничний вузол мав бути у Хащуватому, яке було волосним центром. Але волосне начальство, лихварі та підприємці добилися, щоб залізничний вузол перенесли на околицю Струнькова і Ташлика. І у 1897р. було споруджено залізничну станцію, яку назвали Гайворон-депо, зводились цехи паровозоремонтних майстерень.

У 1935-1938 рр. проведено реконструкцію залізничних майстерень, на базі яких утворюється Гайворонський паровозоремонтний завод (ГТРЗ). Підприємство проводило капітальний ремонт вузькоколійних локомотивів, які надходили з різних куточків колишнього Радянського Союзу.

Станція Гайворон стає важливим залізничним центром. На залізничників було покладено завдання забезпечувати роботу цукрових заводів. Вузькоколійка простягалася від Гайворона до Вінниці, Хмільника, Бердичева та Первомайська і Рудниці. До складу Гайворонського залізничного вузла входили паровозне депо, дистанція колії, зв'язку, залізничні ремонтні майстерні.

Залізничний вокзал був збудований в 1959 р. Щороку влітку через залізничну станцію Гайворон проїздили майже 200 тис. чоловік.

В 2004 р. залізничний вокзал реконструйовано (рис. 7.).



Рис. 7. Залізничний вокзал у м.Гайворон

У 1964 р. на р. Південний Буг споруджено і запущено в дію *Гайворонську гідроелектростанцію* потужністю 6300 квт. і міст, який з'єднав м. Гайворон та с. Солгутове (рис. 8.). До цього діяла поромна переправа і перевізники на човнах. Деякий час між лівим та правим берегом курсував катер. Він же здійснював екскурсії Гайворонським водосховищем, яке займає площу 1148 га.

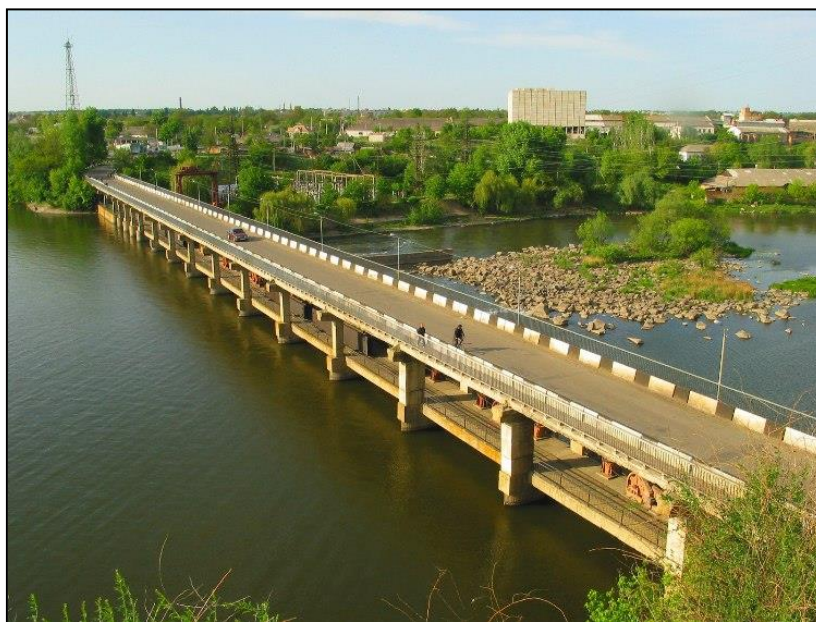


Рис.8. Гайворонська гідроелектростанція і міст, який з'єднав м. Гайворон та с. Солгутове

