



Краеведческий очерк

Выпуск 7

Улицы нашего

Города

Краматорск, 2009



Составители: Крихтенко В.И.
Шугалий Н.А.

Редактор: Мельник Л.М.

Ответственный редактор: Труш Н.В.

Компьютерный набор: Шугалий Н.А.
Крихтенко В.И.

Дорогие друзья!

Предлагаем вашему вниманию седьмой выпуск краеведческого очерка «Улицы нашего города».

Здесь вы найдете сведения о таких улицах:

- Почтовая,
- бульвар Краматорский,
- переулок Интерната,
- переулок Орский,
- переулок Тайшетский,

Также вы найдете сведения об улицах, названных именами выдающихся людей:

- Горлача Даниила Петровича,
- Куйбышева Валериана Владимировича,
- Перепелицы Поликарпа Лазаревича,
- Чуйкова Василия Ивановича,
- Чучупалова Виктора Арсеньевича.

Принцип расположения материала алфавитный.

Когда весна придет, не знаю,
Пройдут дожди, сойдут снега.
Но ты мне, улица родная,
И в непогоду дорога.

На этой улице подростком
Гонял по крышам голубей,
И здесь, на этом перекрестке,
С любовью встретился своей.

Теперь и сам не рад, что встретил,
Моя душа полна тобой.
Зачем, зачем на белом свете
Есть безответная любовь?

Когда на улице Заречной
В домах погашены огни,
Горят мартеновские печи,
И день и ночь горят они.

Я не хочу судьбу иную,
Мне ни на что не променять
Ту заводскую проходную,
Что в люди вывела меня.

На свете много улиц славных,
Но не сменяю адрес я.
В моей судьбе ты стала главной,
Родная улица моя.

*Песня из кинофильма «Весна на Заречной улице»
Автор стихов: А. Фатьянов
Музыка: Б. Мокроусов*



Улица имени Горлача Даниила Петровича

Есть в Краматорске в поселке Марьевка улица, названная в честь политрука третьей пулеметной роты 794-го стрелкового полка Даниила Петровича Горлача.

Краткая биографическая справка

Горлач Н.П. был в числе тех, кто начинал строить Новокраматорский машиностроительный завод. Работал землекопом, плотником, слесарем-монтажником, техником. Строители третьего управления избрали его председателем комитета профсоюза. А в 1935 году Даниил Петрович возглавил комитет профсоюза этого треста. Удивительной работоспособности был этот человек. Он успевал всюду. В любое время его можно было встретить на строительных площадках, и именно там, где было труднее всего. Ни один субботник без него не обходился.

После пуска завода (1934), значительно выросшему коллективу рабочих, понадобилось культурное учреждение, где они смогли проводить свободное от работы время. И по инициативе Горлача Д.П. за 18 дней в рекордно короткие сроки такой клуб был построен. Комсомольцы НКМЗ работали весело, жарко, азартно. Они построили клуб из шлакоблоков на 560 мест. В память о легендарной стройке назвали его «Штурм». Позже, когда появились новые очаги культуры, старое здание надстроили и передали музыкальной школе.

Краматорск продолжал строиться, но мирная жизнь людей была прервана внезапным нападением фашистов на нашу страну. Началась Великая Отечественная война.

Пошел на фронт и Даниил Петрович. Недолго пришлось ему воевать. Но свой короткий воинский путь Горлач прошел со славой.

...Шел второй месяц войны. Тяжелые оборонительные бои вели наши войска на подступах к Киеву. Части 227-й стрелковой дивизии сдерживали натиск врага на левом фланге. В конце дня 7 августа гитлеровцы предприняли очередную атаку. Перед этим

позиции советских воинов подверглись жестокому артиллерийскому и минометному обстрелу. Ряды бесстрашных воинов сильно поредели. Но они стояли насмерть. Ударили пулеметные очереди. В гитлеровцев полетели связки гранат. И вдруг один пулемет замолчал. Политрук Горлач сменил сраженного пулеметчика, открыл огонь. В разгар боя он был тяжело ранен и через несколько часов скончался.

На обелиске, что возвышается на берегу Днепра, надпись: «Живущие вам бесконечно должны».

В память о славном советском патриоте в Краматорске, где он жил и строил новый завод, именем Даниила Петровича Горлача названа улица.

Литература

1. Шкуратова Н.В. Краматорск : Путеводитель. - Донецк: Донбасс, 1978. - С. 24 - 25.

Переулочок Интерната

Есть в Соцгороде переулочок, названный в честь интерната № 3. Сегодня в школе-интернате №3 занимаются 140 детей в возрасте от 7-ми до 15-ти лет. Ежегодно, по мере возможности, ремонтируются учебные и спальные корпуса, понемногу обновляется материальная база.

А когда-то все было совсем иначе: энтузиасты работали, не покладая рук, чтобы дети чувствовали себя нужными и получили максимум тепла и заботы.

Краткая историческая справка

Строить школу-интернат начали весной 1959 года, и уже 16 сентября в новом здании прозвенел первый звонок.

В первый год обучения было зачислено 450 учащихся. Для них был предусмотрен не только учебный корпус с мастерскими,

библиотекой, классными комнатами и спортзалом, были столовая и общежитие.

Первым директором интерната назначили бывшего боевого офицера Леонида Григорьевича Чернышева, а штат включал 50 учителей и воспитателей.

С тех пор прошло много времени, но неизменно осталось одно: коллектив, который дарит детям любовь. Конечно, не всегда все проходит гладко. Бывает, что детей приходится ловить во время ночных рейдов, наказывать за небольшие проступки и сталкиваться с непониманием в чем-то обиженных на судьбу малышей. Но коллектив интерната старается сгладить «острые углы».

За годы существования интерната сменилось всего два директора. Иван Ворона сменил на посту Леонида Чернышева.

В сентябре 2009 года школе-интернату №3 исполнилось 50 лет!

- За 50 лет нашей работы мы выпустили более 10-ти тысяч учащихся, больше двух тысяч получили среднее образование, - говорит Иван Ворона. - Разными были наши воспитанники. И если раньше мы занимались только с детьми из малообеспеченных семей, то в последние 15 лет появились и сироты. Я сам интернатовец. Поэтому прекрасно знаю, что нужно нашим детям, и с какими проблемами они сталкиваются.

Интернат делает все для того, чтобы ребенок нашел себе применение. В школе-интернате работают более 15 кружков, секций и клубов по интересам. 80% воспитанников занимаются в спортклубе «Кентавр». С открытием в 2002 году Донецкой областной спортивной школы для детей-сирот стали чаще проводится соревнования по футболу, баскетболу, легкой атлетике, настольному теннису.

Недавно руководству интерната удалось решить проблему дальнейшего обучения выпускников и трудоустройства способных детей. Теперь все желающие продолжить обучение в 10-11 классах могут быть направлены в Донецкую школу-интернат 1-3 ступени №1, а также обрести профессию в 42-ом, 47-м и 65-м училищах.

- Здесь все очень стабильно. Случайных людей не бывает, - говорит начальник Управления образования Виктор Суков. - Практически все педагоги, которые пришли сюда, работают до пенсии.

- Обычную школу называют вторым домом, - добавляет заместитель городского головы Марина Караван. - А школа-интернат для большинства сидящих здесь стала домом №1.

Литература:

1. Моренко Н. Школе-интернату № 3 исполнилось 50 лет! // Технополис. - 2009. - № 37. - С.6.

2. Шталь А. Прошлое не мешает детям из интерната верить в светлое будущее // Краматорская правда. Блок «Новости». - 2004. - № 38. - С.3.

Бульвар Краматорский



В 1973 году бульвар Краматорский начали застраивать. Теперь это широкая магистраль, где по обе стороны поднялись высотные здания. Здесь находятся магазины, турагентства, школа (ОШ № 9), различные кафе и др.

Весной 2007 года был открыт современный супермаркет «БУМ». Торговая площадь магазина составляет 1800 кв. м, он оборудован 11-ю кассовыми терминалами, и в его ассортименте около 15 000 наименований от товаров первой необходимости до изысканных деликатесов.

Пользуется популярностью у жителей кафе «Легенда». За время работы кафе зарекомендовало себя как излюбленное место досуга краматорчан. Здесь вас всегда угостят изысканными блюдами и проявят гостеприимство и радушие.

В 1991 году на бульваре был открыт филиал техно-торговой фирмы акционерного общества «Норд» «Элма-Сервис». Его функции - реализация готовой продукции АО «Норд» и гарантийное обслуживание этой продукции на территории северной группы городов Донецкой области. За годы своей работы «Элма-Сервис» стал для краматорчан источником приобретения бытовой аппаратуры и надежным гарантом ее работы.

На бульваре Краматорском находятся мебельные салоны: «Элма-уют», «Паула» и др.

23 сентября 2009 года (к 141-й годовщине города) на бульваре Краматорском состоялось торжественное открытие нового сквера. Этот участок бульвара, а по сути сквера, был полностью реконструирован за счет средств, выделенных из местного бюджета. На нем появились ажурные светильники, кованые лавочки, красивые клумбы с цветами, построены детские площадки. Сама же пешеходная дорожка была вымощена фигурными плитками, а по бокам от нее высажены деревья.

Вот что по этому поводу сказал мэр города Геннадий Костюков: «Я думаю, что именно в этом районе не только детвора будет иметь возможность отдыхать, но и взрослые люди вместе с молодежью смогут присесть на лавочку. Пообщаться, обсудить городские проблемы. Я надеюсь, что площадка и бульвар будут приносить детворе радость».

Краткая историческая справка

О том, как строился бульвар Краматорский, вы узнаете из статьи Феликса Скворцова «Краматорский бульвар»:

Краматорский бульвар

Жители 13-го микрорайона уже сейчас часто приходят на юго-восточную окраину. Особенно интересно детям: столько машин собралось здесь! Натружено урча моторами, бульдозеры, скреперы и экскаваторы грызут тяжелый грунт, готовя, как называют строители, корыто для широкой дороги.

Трудно представить, что там, где сегодня едва ворочает колесами мощная техника, скоро застучат по асфальту каблучками пары влюбленных, выйдут на вечернюю прогулку мамы и папы, устроятся на скамейках под шелестящей листвой бабушки и дедушки с внучатами. Как не верилось пять лет назад, что здесь сегодня будут жить почти двадцать тысяч краматорчан.

В свежевырытое корыто уже завозится шлак. Ширина бульвара будет 85 метров. Размах небывалый. 14 метров отводится на проезжую часть. Бульвар запроектирован по типу киевского Крещатика: ассиметрично разместится трасса для автотранспорта и троллейбусной линии, а на восточной стороне бульвара — зеленые насаждения, тротуары. Мысль проектировщиков — создать место отдыха по месту жительства.

Полоса 178 и 179 кварталов — это лишь треть будущего бульвара. Утопающий в зелени, он начнется от улицы Остапа Вишни, пересечет улицу Парковую, ведущую к индивидуальным садам, прорежет нынешний пустырь и замкнется на улице Ленина, которая к тому времени удлинится.

В перспективе — и превращение балки Кутовой в зону отдыха. С водоемами, лесонасаждениями.

Естественно, бульвар не пойдет по чистому полю. Вокруг вырастут новые микрорайоны с 9-, 12- и 16-этажными зданиями.

Ровно тысяча шагов от угла и до угла юго-восточной окраины 13-го микрорайона. По другой стороне его, где летом шумит кукурузное поле, тоже вырастут многоэтажные дома. Но уже сейчас через каждые 300 шагов к услугам новоселов объекты культурно-бытового обслуживания.

Ателье мод № 23. Коллектив его, как и все новостройки микрорайона, молодой, еще без признанных традиций, но уже имеет первые заслуги: за год «подарил» краматорчанам более тысячи обновок.

Просторны, светлы, нарядны, со вкусом отделаны вестибюли «Бытовых услуг». Зайдешь, и не хочется выходить: так здесь уютно.

Около магазина «Мебель» всегда многолюдно. Не пусто и внутри. Огромное помещение сплошь уставлено гарнитурами, диванами, столиками и другой обстановкой.

Но то ли еще будет. Осветятся витрины кафе, магазинов. Распахнутся приветливо двери театра, цирка, библиотеки на 500 тысяч томов, нового торгового комплекса. А бульвар Краматорский станет любимым местом отдыха горожан.

Скворцов Ф. Краматорский бульвар // Краматорская правда. - 1973. - 7 ноября. - С. 3.

Литература:

1. Королевский ужин под шум водопада // Восточный проект. - 2007. - № 27. - С. 4.

2. Олейник А. Больше площадок - хороших и разных // Краматорская правда. - 2009. - № 39. - С. 4.

3. Редникин А. «Элма-Сервис»: двадцать месяцев спустя // Краматорская правда. - 1993. - 20 марта. - С. 1.

4. Супермаркет «БУМ» - работать престижно и выгодно // Восточный проект. - 2007. - № 11. - С. 24.

Улица имени Куйбышева Валериана Владимировича



Улица Куйбышева в поселке Красногорка названа в честь Валериана Владимировича Куйбышева (6 июня (25 мая) 1888, Омск, Российская империя — 25 января 1935, Москва, РСФСР) — советского политического и партийного деятеля, революционера, члена ЦИК СССР 1-6 созывов, кандидата в члены ЦК ВКП(б) (1921—1922), члена ЦК ВКП(б) (1922—1923,

1927—1935), члена Политбюро ЦК ВКП(б) (1927—1935), члена Оргбюро ЦК ВКП(б) (1922—1923, 1934—1935), секретаря ЦК ВКП(б) (1922—1923), члена ЦКК ВКП(б) (1923—1927).

Имя Куйбышева носит город Куйбышев в Новосибирской области. До 1991 года его имя также носили города Самара и Болгар (Татарстан). Получившая своё название в 1953 году, Куйбышевская железная дорога не переименована, и планов по её переименованию нет. Имя Куйбышева носит Краматорский металлургический завод.

В советское время имя Куйбышева также носили множество улиц, площадей, предприятий, судов, колхозов, дворцов культуры, пионерских лагерей, учебных заведений, в частности: Дальневосточный государственный технический университет, Московский государственный строительный университет, Томский государственный университет, Военно-инженерная академия (Москва) и др. Его имя до сих пор носит Казанский Государственный Финансово-Экономический Институт. Именем Куйбышева назван советский теплоход.

Краткая биографическая справка

Валериан Куйбышев родился в семье офицера, учился в Омском кадетском корпусе, в 1904 году вступил в РСДРП. В 1905 году поступил в Санкт-Петербургскую Военно-медицинскую академию, из которой в 1906 году был исключён. После этого Куйбышев вёл революционную работу в Омске, Каинске, Томске, Петропавловске, Барабинске, Санкт-Петербурге, Вологде, Харькове, Самаре. Был сослан в Сибирь, где в Нарыме вместе с Яковом Свердловым создал большевистскую организацию.

В 1917 году приехал в Самару, где возглавил Самарскую организацию РСДРП и был избран председателем Совета. В октябре 1917 года участвовал в установлении Советской власти в Самаре, был председателем Самарского революционного комитета и губернского комитета партии большевиков. В годы

Гражданской войны был комиссаром и членом революционного военного совета 1-й и 4-й армий, руководил Самарской партийной организацией.

С 1919 года стал членом РВС Южной группы Восточного фронта, воевавшей против войск правительства адм. Колчака, руководил обороной Астрахани, затем руководил войсками в Средней Азии. Член РВС XI армии Туркестанского фронта, зам. председателя Комиссии ВЦИК и СНК РСФСР по делам Туркестана (1919—1920).

В 1920 году был избран членом Президиума ВЦСПС, в 1921 году — членом Президиума ВСНХ. Являлся руководителем осуществления плана ГОЭЛРО. С 1923 по 1926 годы был народным комиссаром РКИ. В 1926 году стал председателем ВСНХ, в 1927 году — членом Политбюро ЦК ВКП (б), в 1930 году — председателем Госплана СССР. Г. В. Чичерин предполагал в нём своего преемника на посту главы Наркоминдел СССР.

Входил в сталинское руководство. Был активным организатором первых пятилеток, коллективизации, индустриализации. Один из организаторов репрессий.

Перед смертью против Куйбышева были выдвинуты обвинения в троцкизме. Умер Куйбышев 25 января 1935 года. Похоронен у Кремлёвской стены.

Література:

1. Березов П. Валериан Владимирович Куйбышев. 1888-1935. - М.: Молодая гвардия, 1958. - 283 с. - (Жизнь замечательных людей).
2. Боруля В.Л. Радость жизни – битва: Повесть о В.В.Куйбышеве. - М.: Политиздат, 1988.-236 с., 1 л. портр. : ил.
3. Валериан Владимирович Куйбышев: Биография. – М.: Политиздат, 1988. – 384 с.: ил.
4. Дубинский-Мухадзе И.М. Куйбышев. – М.: Молодая гвардия, 1971. – 303 с.
5. Евсеев М.П., Орешкин В.В. В.В.Куйбышев – экономист. – М.: Экономика, 1988. – 108 с.

6. Куйбышева Е. Валериан Владимирович Куйбышев. Воспоминания сестры. – М.: Детгиз, 1959. – 189 с.

7. О Валериане Куйбышеве: Воспоминания, очерки, статьи / Сост.: М.И.Владимиров; Предист. И.М.Гронского. – М.: Политиздат, 1983.- 319 с.

8. Куйбышев, Валериан Владимирович – Википедия // <http://ru.wikipedia.org/wiki/>

Переулок Орский

На поселке Партизанском есть переулок, названный в честь города, расположенного в Оренбургской области России. Его название Орск. Город находится в Южных отрогах Уральских гор при впадении реки Орь в Урал. Общая площадь города - 58,4 тыс. га. Орск – второй по численности населения (246,1 тыс. человек в 2007 году) и по промышленному значению город Оренбургской области. Чем же памятен для нас этот населенный пункт?



Орск – второй по численности населения (246,1 тыс. человек в 2007 году) и по промышленному значению город Оренбургской области. Чем же памятен для нас этот населенный пункт?

Орск — город, куда был эвакуирован НКМЗ в годы войны...

Краткая историческая справка

В годы Великой Отечественной войны в Орск было эвакуировано 28 предприятий и учреждений. В городе во время войны работали 8 госпиталей; крупнейший располагался в школе № 49, вмещал в себя до 600 раненых.

В первые два года войны в Орск прибыли десятки тысяч людей, многие из которых так и остались здесь жить. Каким же он был в 30-е годы? Это было настоящее захолустье. Уже не

деревня, но еще не город, в общем населенный 65 тысячами людей пятачок на границе Европы и Азии.

К концу 1942 года в Орске было зарегистрировано 2205 краматорчан. Селились они в школах, педагогическом училище, даже в бывшей мечети. По пять-шесть семей жили в одной комнате, устраивали двухэтажные ярусы, а в школе просто клали доски на парты, чтобы переночевать.

2 января 1942 года Совет Народных Комиссаров СССР принял решение восстановить Новокраматорский завод в Орске. Это означало - в голой степи, на земельном участке бывшего локомотивстроя, где к тому времени возвышались лишь фундаменты под кузнечный и арматурный цехи, до 1 декабря 1942 года построить и ввести в эксплуатацию девять цехов и поселок для машиностроителей Краматорска площадью 10 тыс. кв. м.

Война не оставила времени на раскачку. Еще не был готов проект строительства, а оно уже велось, станки оживали, не ожидая крыши над головой. Еще не были возведены стены цехов, а рабочие уже выдавали первую продукцию – наковальни.

На базе прибывшего в Орск оборудования НКМЗ построен известный Южно-Уральский машиностроительный завод, здесь же остались работать квалифицированные кадры из Краматорска.

В честь украинских друзей Орский горсовет назвал одну из красивейших улиц города Краматорска.

Литература:

1. По законам военного братства // Планета НКМЗ. - Краматорск, 2004. - С. 41- 43.
2. Орск – Википедия // <http://ru.wikipedia.org/wiki/>

Улица имени Перепелицы Поликарпа Лазаревича



Исполком городского Совета депутатов трудящихся решил: переименовать ул. Балтийскую в поселке Малотарановке в улицу имени Героя Советского Союза Перепелицы Поликарпа Лазаревича (Из постановления исполкома Краматорского горсовета от 28 декабря 1966 года).

Герои... Как обыкновенные люди становятся людьми необыкновенной храбрости? Откуда они появляются - Матросовы, Космодемьянские, Талалихины? Какая сила поднимает их на подвиги? Как они формируются? Что, если так можно выразиться, «делает» их такими?..

Танкисту Поликарпу Перепелице, сгоревшему в своем «КВ» во время одного из боев под Харьковом, посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Он совершил подвиг...

Каким должен быть человек, совершивший подвиг? Воображение рисует этакое богатыря – широкоплечего, высокого, с буграми мускулов на крепких, «железных» руках. А в доме его отца висит портрет: обыкновенный, стриженный под «нулевку» паренек в аккуратно отглаженной гимнастерке. И плечи у него обыкновенные, и лицо простое. Во всяком случае, особой «печати рока», о которой писали поэты прошлого, на этом лице не видно...

Так что же? Это просто случайность — то, что он стал героем?

Для того, чтобы ответить на этот вопрос, давайте ознакомимся с историей его семьи, давайте посмотрим, как он рос, в какой атмосфере формировался его характер.

Краткая биографическая справка

Отец Героя, Лазарь Михайлович, в 1914 году был призван в царскую армию и отправлен на фронт. Человек далеко не воинственного характера, человек очень мирной профессии — он искусный плотник — Лазарь Михайлович стал отличным солдатом. Не потому, что ему нравилось воевать, а потому, что он считал: любое дело надо делать хорошо... Он воевал на Юго-Западном фронте, у генерала Брусилова. Через два года на его груди поблескивали четыре георгиевских креста. А еще полгода спустя георгиевский кавалер Лазарь Перепелица попал в плен. Нет, он не поднимал рук — рядом разорвался снаряд, и его присыпало землей. Откопали Перепелицу немцы.

Из плена он бежал. Попал на Кавказский фронт. Однажды, когда он лежал в госпитале в Тбилиси, туда зашел бродячий гадалщик с попугаем. В шутку Лазарь Михайлович попросил «предсказать свою судьбу». Попугай вытянул «билетик» такого содержания: «Счастлив будешь. Каждое дело хорошо делать будешь».

— Насчет счастья не знаю, а вот любую, порученную мне работу, стараюсь делать хорошо, — говорит Лазарь Михайлович. - В нашей семье такой закон: отдавайся делу весь, чтобы потом совесть не мучила... Только бы дело было настоящее...

Настоящее дело ждало его... Революция, гражданская война... Бывший пехотинец стал кавалеристом, начальником комендантской команды Первой Конной армии, которой командовал Семен Михайлович Буденный. Потом, после ранения, он с теодолитом в руках ходил по полям под Луганском, отмерял земельные участки для крестьян. По Декрету Советской власти...

Рассказы о Первой Конной, о легендарных рейдах в тыл белых армий с самых ранних лет слышали дети Лазаря

Михайловича. Мужество, самоотверженность, любовь к Родине – вот те заповеди, по которым жила семья Перепелицы.

Родился Поликарп Перепелица 6 апреля 1918 года в селе Мостки ныне Сватовского района Луганской области Украины в крестьянской семье. Работал на шахте «Центральная» в городе Боково-Антрацит (с 1962 года - Антрацит) Луганской области Украины. Перед войной, во дворе шахты треста «Боково-Антрацит», загорелся уголь. И первым в огонь бросился он, Поликарп Перепелица, сын бойца Первой Конной...

Но мирную жизнь нарушила война.

В первый день Великой Отечественной семь парней, семь сыновей Лазаря Перепелицы, пришли в военкомат. Иван, Семен и Артем стали пехотинцами, Петр – артиллеристом, Гавриил – летчиком, Сергей – разведчиком, Поликарп – танкистом...

Лазарь Михайлович хранит письма своих сыновей, которые они присылали с фронта. И среди них – письма Поликарпа. Читая их, думаешь о том, что Поликарп не мог не совершить подвига – такой силой и такой ненавистью к врагу дышит каждая строчка, каждое слово этих писем. «Идет снег, - читаем мы в одном из них, - идет снег. И тает. Вот так же, отец, растают на нашей земле полчища фашистов. А мы подбавим им огоньку».

Он «подбавил огоньку», и сам сгорел в пламени войны.

Нет, героями делают не случайно. Героями люди становятся с детства. Их «делают» традиции семьи, ее атмосфера, ее история. Их «делает» наша действительность.

... Прошло время, и на домах тихой заснеженной улицы появились таблички с его именем... Улица имени Перепелицы. Имени человека, который погиб во имя жизни, человека, который стал бессмертным.

Литература:

1. Плуталов О. Имени героя // Краматорская правда. – 1967. - 15 января. - С. 2.

2. Герой Советского Союза Перепелица П.Л. // <http://svatovo.lg.ua/people/heroes/perepelica.html>

Улица Почтовая



Есть в Краматорске в старой части города улица Почтовая. Это название со» стажем» - ему без малого больше сотни лет. История названия такова. Весной 1897 года в нашем городе было открыто первое почтовое отделение. А в ноябре 1898 года оно получило статус «почтово-телеграфное». Отделение располагалось в одном из зданий нынешнего СКМЗ. На территории Краматорска три топонима исторически связаны с открытием почты: поселки Старо-Почтовый и Ново-Почтовый и улица Почтовая.

Улица застроена одноэтажными домами.

26 января 2007 года на улице Почтовой состоялось торжественное открытие нового здания городского отдела Пенсионного фонда Украины. Трехэтажное здание Пенсионного фонда Украины расположено недалеко от СКМЗ, и является одним из самых больших в области. Здесь созданы все удобства для посетителей.

Краткая историческая справка

Новое предприятие, оснащенное оборудованием европейского уровня, выросло рядом со станцией буквально на глазах жителей окрестных сел. Строительство доменного отделения и учреждение в 1898-м году на базе завода Краматорского металлургического Общества заметно ускорили появление в этом некогда глухом уголке признаков европейской цивилизации. Эти события предопределили дальнейшую судьбу поселка, превратившегося через три с половиной десятилетия в крупный индустриальный город на севере Донецкой области.

Активная деятельность заводской администрации, быстрый рост численности населения поселка, в составе которого были иностранные рабочие и служащие, стали, пожалуй, главной

причиной открытия здесь почтового отделения, призванного обеспечить своевременную обработку возросшего потока деловой и частной корреспонденции.

Год открытия почтового отделения в поселке Краматорская долгое время оставался неизвестным. Устранить этот пробел в истории нашего города позволила исследовательская работа, проведенная в январе-мае 2008 года.

Первое упоминание о существовании в заводском поселке почтового отделения было опубликовано в справочном издании Харьковского губернского статистического комитета - «Харьковский календарь на 1898-й год». Календарь сообщал, что на начало 1898 года в поселке Краматорская уже существовало почтовое отделение, начальником которого был Иван Алексеевич Тюленев.

Как удалось выяснить, открытие первого почтового отделения на территории г. Краматорска последовало весной 1897 года. Установить это помог перечень почтовых отделений Российской империи, подготовленный и изданный в 2004-м году российским филокартистом А. Кирюшкиным и его зарубежными коллегами - П. Робинсоном и Б. Шнайдером. В уникальном издании для коллекционеров почтовых открыток упомянут поселок Краматорская, и приводятся данные о времени открытия, а также изменении статуса его почтового отделения: март 1897 г. - открыто почтовое отделение; ноябрь 1898 г. - статус отделения изменён на "почтово-телеграфное".

Благодаря помощи библиотекарей из Харькова стало известно, что в конце XIX столетия местная почта была оборудована телеграфным аппаратом. «Харьковский календарь на 1900-й год» бесстрастно сообщает, что к этому времени Краматорское почтовое отделение действительно имело новый статус - «почтово-телеграфное отделение», а его начальником являлся Степан Федорович Похетиев.

Описание поселка и завода Краматорского металлургического Общества, относящееся к началу XX века, указывает, что первое почтовое отделение в Краматорской располагалось в одном из заводских зданий. Это важное для ис-

тории краматорской почты свидетельство содержится в «Иллюстрированном спутнике по Курско-Харьково-Севастопольской железной дороге», изданном в 1902-м году.

"С северо-восточной стороны Краматорской станции, - указано в путеводителе, - расположен завод, принадлежащий Краматорскому металлургическому обществу. Это первый завод по пути от Лозовой на Ростов. Ближайшие из принадлежащих заводу зданий, пятнадцать одноэтажных и три двухэтажных дома, находятся близ полотна дороги с восточной его стороны и составляют поселок, выстроенный заводом для служащих, работающих при доменных печах. Общий вид на здания завода открывается с платформы станции, но он лучше виден, если смотреть с мостика для пешеходов, перекинутого через пути у станции. Если стать лицом к северу, то будут видны находящиеся почти у полотна дороги доменные печи завода с приспособлениями для засыпки руды, воздуходушными трубами и проч. Правее, дальше от полотна дороги, находятся литейная, вальцетокарная, здание заводской конторы, амбулатория и т. д. до последнего здания завода - машиностроительного отдела. Все заводские здания обнесены забором. С правой стороны забора начинается улица, отделяющая заводские здания от группы двух и трехэтажных домов, которою заканчиваются принадлежащие заводу постройки. Эта группа, состоящая из пяти трехэтажных и нескольких двухэтажных домов, предназначена для квартир директора и других служащих, не исключая рабочих, а также для помещений почтово-телеграфной конторы, больницы, школы, библиотеки и проч."

Очевидно, в те далекие годы почта и ее служащие пользовались заслуженным авторитетом у местных жителей. Неслучайно площадь, простиравшаяся перед зданием, где помещалось почтовое отделение, а также рядом пролежавшая улица еще до 1917 года получили соответствующее название - площадь Почтовая, улица Почтовая. Впоследствии это название распространилось и на весь поселок. В 30-е годы Старокраматорский машиностроительный завод потеснил Почтовый поселок. Жителям поселка, чьи дома подлежали

сносу, предложили переселиться в район нынешней улицы Врачебной или строиться в поле - за железной дорогой, соединяющей Артемовск и Краматорск. На улицу за больничным городком перебрались единицы, а за железнодорожным полотном стали вырастать новые дома. С тех пор поселок возле СКМЗ известен как Старо-Почтовый, а тот, что за рекой и парком, - Ново-Почтовый.

И лишь одна из старейших улиц Краматорска - Почтовая - хранит верность своему названию.

В 2008 году к 110-летию первого Краматорского почтового отделения состоялся выпуск специального конверта с видом Почтовой площади и станции Краматорская начала XX века. Из всего 45-тысячного тиража конвертов 25 тысяч экземпляров попало в Краматорск, остальные разошлись по почтовым отделениям области. После спецгашения конверты стали уникальными.

Литература:

1. Коцаренко В. 110 лет первому почтово-телеграфному отделению Краматорска // Поиск. - 2008. - № 42. - С. 11.
2. Крестова А. Город в почтовом ящике // Поиск. - 2008. - № 42. - С. 11.
3. Ноткина А.К. 110-летию первого краматорского почтово-телеграфного отделения выпущен уникальный конверт // Краматорская правда. - 2008. - № 42. - С. 16.

Тайшетский переулоч

*Переулоч Тайшетский.
Тайшет - это город
областного подчинения, самый
главный железнодорожный
узел Сибири. Город основан в
1897 году. Правда, вначале это
было небольшое село.*



Названием своим обязан реке Тайшет, на которой и расположен. В город был преобразован в 1938 году. Чем же известен этот город, что его именем назван переулочек в Краматорске? А известен он тем, что именно с него начиналось сооружение БАМа.

Краткая историческая справка

История Байкало-Амурской магистрали началась значительно раньше, чем дорога получила широкую известность. Вот так выглядит краткая история БАМа, описанная в книге "Транспорт Страны Советов", изданной в издательстве "Транспорт" в 1987 году.

Первая половина XIX в. Появляются первые предложения и проекты транспортного освоения Забайкалья и Приамурья. Первыми о железнодорожном строительстве в этом районе заговорили сосланные в Сибирь декабристы - среди них М. Бестужев, Г. Батеньков, Д.Завалишин и др.

1888 г. Русское техническое общество предложило проложить "железную дорогу через всю Сибирь" от Тайшета севернее Байкала.

1906 г. В России вновь обсуждается идея "Второго Транссиба".

Начало 20 в. Севернее Байкала проводятся изыскательские работы, которые возглавляет В. Половников (1907-1908 гг.) и Э. Михайловский (1914 г.).

1924 г. Совет Труда и Оборона СССР утвердил перспективный план строительства железных дорог страны. В бумагах впервые обозначены контуры будущего "Второго Транссиба".

1924-1930 гг. Выдвигаются смелые проекты дорог Тайшет - Аян, Тайшет - Охотск и Северной Тихоокеанской железнодорожной магистрали.

1930 г. Далькрайком ВКП(б) направил в ЦК ВКП(б) и СНК СССР предложение о проектировании и строительстве второй транссибирской железнодорожной магистрали с выходом ее к Тихому океану. В этом документе будущая железная дорога

впервые названа Байкало-Амурской магистралью (БАМ). **Апрель 1932 г.** Появляется и входит в употребление название "Байкало-Амурская магистраль". В 1935 г. построена линия БАМ - Тында, в месте стыка которой с Транссибом возникает поселок БАМ.

1933 г. Самое первое правительственное постановление "О строительстве Байкало-Амурской магистрали". Проектным организациям поручено начать изыскания трассы БАМ. Впервые на картах появляется станция Бам (на Транссибе). Определено генеральное направление трассы БАМ с опорными пунктами Тайшет - север Байкала - Тындинский - Ургал - Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань. Начато строительство железнодорожной ветки Бам - Тындинский (позднее - Малый БАМ).

1937 г. ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли постановление о строительстве БАМа от Тайшета до Советской Гавани (второе постановление). Организован и приступил к работе "БАМтранспроект" - специальная организация по изысканиям и проектированию магистрали (с 1939 года - "БАМпроект"), которую возглавил инженер Ф. Гвоздевский.

1938-1940 гг. "БАМтранспроект" работает на участке трассы Байкал - Чара - Тындинский.

1940 г. Завершено первое проектное задание всей магистрали.

Май 1943 г. Госкомитет обороны принимает решение о строительстве железной дороги Комсомольск - Советская Гавань.

1947 г. Открывается движение на линии Тайшет - Братск. Введен в эксплуатацию участок Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань (442 км).

1951 г. Введен в эксплуатацию участок Известковая - Ургал (340 км).

Июль 1951 г. Прошли первые поезда от Тайшета до станции Лена (города Усть - Кут). Это ускорило строительство Братской ГЭС и крупных промышленных объектов в Братске и Усть - Илимe.

1958 г. Введен в постоянную эксплуатацию участок Тайшет - Лена (692 км).

1967 г. Возобновление широкомасштабных проектно-изыскательских работ по всей трассе БАМ институтами "Мосгипротранс", "Ленгипротранс" и "Сибгипротранс".

1964-1975 гг. Электрифицирован участок Тайшет - Лена.

17 ноября 1971 г. Приказ министерства транспортного строительства об организации управления строительством "БАМстройпуть" на станции Сковородино - первого строительного подразделения современного БАМ.

05 апреля 1972 г. Начало строительства современного БАМ (на станции БАМ отсыпаны первые кубометры грунта в железную дорогу Бам - Тындинский).

Май 1974 г. Начали широким фронтом развертываться строительные работы на трассе БАМ.

8 июля 1974 г. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР No 561 "О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали" - первое по современному БАМ и третье - вообще (центральные директивы). До этого, 15 марта Л.И.Брежнев на выступлении в Алма-Ате назвал БАМ "важнейшей стройкой IX пятилетки", и 26 апреля был создан "Всесоюзный ударный комсомольский отряд имени XVII съезда ВЛКСМ" - первый из таких отрядов на этой стройке. 27 июля в газете "Правда" вышла передовая статья "От Байкала до Амура" - первая передовая по этой стройке. Началась активная пропагандистская компания новой "великой стройки", ведущей свое начало еще из 19 века...

Июль 1974 г. Создана постоянно действующая комиссия Совета Министров СССР по строительству и освоению БАМ.

Январь 1975 г. Министерство транспортного строительства приняло решение об организации Главного управления по строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (ГлавБАМстрой), начальником назначен К.В. Мохортов, заместитель министра транспортного строительства.

Сентябрь 1975 г. Создан научный совет Академии Наук СССР по проблемам БАМ.

14 сентября 1975 г. Уложено "серебряное" звено линии Тында-Чара. Впервые на БАМ прозвучал лозунг "Вперед, на Чару!", то есть к стыковке восточного и западного направлений.

Декабрь 1975 г. Прошел первый поезд от Усть-Кута до поселка Звездный.

8 октября 1976 г. Учреждена медаль "За строительство Байкало-Амурской магистрали", сразу же ставшая на трассе самой почетной и престижной.

Ноябрь 1976 г. Сдан во временную эксплуатацию участок БАМ - Тында.

1977 г. Технический проект БАМ подписал председатель Совета Министров СССР А.Н.Косыгин.

Октябрь 1977 г. Пропущен первый поезд от Тынды к Беркакиту. Открыто постоянное движение поездов на участке БАМ - Тында (180 км).

25 июля 1978 г. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР № 798 "О мерах по обеспечению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали" - второе по современной магистрали, четвертое - вообще.

1979 г. Введен в эксплуатацию участок Тында - Беркакит (220 км).

Октябрь 1979 г. Первый рабочий поезд прибыл в Северобайкальск по ветке, проложенной в обход Байкальского тоннеля.

28 января 1980 г. ГлавБАМстрой, Дорпрофсоюз и Штаб ЦК ВЛКСМ на БАМ утвердили "Условия социалистического соревнования строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали за досрочное соединение ключа от БАМ".

1980 г. Начато движение по участку Комсомольск-на-Амуре - Березовка (199 км).

Июль 1980 г. Организуется Байкало-Амурская железная дорога с местонахождением Управления дороги в г. Тында. В состав Байкало-Амурской дороги вошли линия Бамовская - Тында - Беркакит, участок Известковая - Ургал - Чегдомын и

находящийся во временной эксплуатации участок Березовка(Дуки) - Комсомольск-на-Амуре Дальневосточной дороги; участки Усть-Кут(Лена) - Северобайкальск, Ургал - Березовка(Дуки), находящиеся во временной эксплуатации Министерства Транспортного Строительства. На Байкало-Амурской дороге созданы три отделения - Ургальское, Тындинское, Северобайкальское.

1981 г. Введены в эксплуатацию 556 км путей между Леной и Нижнеангарском.

1982 г. Открыт участок Ургал - Березовка (303 км).

1984 г. Начато движения по участку Тында - Дипкун (136 км).

29 сентября 1984 г., 10:05 (по Москве) "Золотая" стыковка на разъезде Балбухта (Каларский район Читинской области). Встретились восточное и западное направления строителей БАМ, продвигающиеся навстречу друг другу 10 лет.

1 октября состоялась Укладка "золотых" звеньев БАМ на станции Куанда (Каларский район Читинской области). Открытие на этой станции монумента славы строителей БАМ.

27 октября 1984 г. Митинг в г. Тынде. Официальное открытие сквозного движения поездов по всей Байкало-Амурской магистрали. **12 июля 1985 г.** Постановление ЦК КПСС и СМ СССР № 651 "О мерах по дальнейшему строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали" - третье по современной магистрали и пятое вообще.

1986 г. Введен в эксплуатацию участок Ларба - Усть-Нюкжа (206 км), электрифицирован участок Лена - Нижнеангарск (943 км).

1986 г. Корректировка техпроекта БАМ в сторону сокращения строительно-монтажных работ, коснувшаяся прежде всего последних километров магистрали - Читинского участка.

1987 г. Электрифицирован участок Нижнеангарск - Новый Уоян (179 км).

1988 г. Электрифицирован участок Новый Уоян - Ангаракан (102 км), построен участок Новая Чара - Тында.

Однако единой магистралью БАМ стал только 27 октября 1984 года, когда было уложено знаменитое последнее "Золотое звено" главного хода железной дороги. Именно эта дата и считается днем рождения магистрали.

Но и после укладки "Золотого звена" трасса железная дороги не приобрела свои окончательные очертания. Еще не был достроен 15-километровый туннель под Северо-Муйским хребтом, который должен был стать самым длинным туннелем в СССР. Вместо него поезда переходили через хребет по длинному перевальному обходу. На обходе не было туннелей, но крутизна подъемов на нем достигала 40%, что означало перепад высот в 4 метра на каждые 100 метров пути. По действующим нормативам движение пассажирских поездов на таких уклонах запрещалось, потому со стороны Северобайкальска они доходили до станции Ангаракан, а со стороны Тынды - до станции Окусикан. Примерно 20-километровый участок между этих станций пассажиров везли на автомобилях-вахтовках по грунтовой дороге.

В 1989 году вступил в строй новый обход. Его длина была 61 км, и на нем было уже 2 туннеля, а также необычно высокие виадуки с двухъярусными опорами, включая знаменитый Чертов мост. Главная особенность нового обхода - крутизна подъемов не более 18%. Теперь пассажиры могли ездить по обходу без ограничений. Этот обход эксплуатируется до сих пор.

В разделе «Комсомольская летопись БАМа» изложена хронология строительства участков, возведение которых осуществлялось силами железнодорожных и строительных войск.

1989 г. Введен в эксплуатацию и электрифицирован обход Северо-Муйского тоннеля, участки Тында - Ургал и Нижнеангарск - Новая Чара, электрифицирован участок Ангаракан - Таксимо (102 км).

1989 г. Подписан акт Государственной комиссии о приемке в постоянную эксплуатацию последних перегонов БАМ. Вся магистраль передана железнодорожникам (МПС СССР).

После начала политических и экономических преобразований интерес государства к БАМ резко упал. Чиновники фактически забыли о дороге и живущих на ней людях, а журналисты придумали для нее ярлык "Дорога в никуда", и сделали из БАМ символ эпохи застоя. Правда была в том, что строившийся как высоконагруженная магистраль БАМ на практике оказался малодейственным по классификации МПС участком с грузонапряженностью менее 8 пар поездов в сутки.

4 января 1992 г. Постановление Правительства РФ "О мерах по завершению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и сооружению железнодорожной линии Беркамит - Томмот - Якутск" - четвертое по современной магистрали и шестое вообще.

Июль 1996 г. Коллегия МПС приняла решение о разделе Байкало-Амурской железной дороги: восточный участок передан Дальневосточной ж.д., западный - Восточно-Сибирской. Граница дорог проведена немного западнее станции Хани.

16 июня 1997 г. Постановление Правительства РФ № 728 "О первоочередных мерах по экономическому стимулированию экономического развития зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали" - пятое по современной магистрали и седьмое вообще.

19 января 1999 г. Постановление Правительства РФ № 481 "Вопросы хозяйственного освоения зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали" - шестое по современной магистрали и восьмое вообще.

17 марта 1999 г. Постановление Госдумы РФ о праздновании: "О 25-летию начала строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали" - седьмое по современной магистрали и девятое вообще.

Однако в наше время, несмотря на обилие постановлений, все больший интерес к региону БАМ, богатому ценными природными ресурсами, начинают проявлять коммерческие структуры, и железная дорога - ключевое звено в любой программе их освоения. Еще один проект, который позволит загрузить дорогу на проектную мощность - соединение о.

Сахалин с материком. Тогда именно БАМ станет кратчайшим путем, по которому должен пойти весь поток транзитных грузов из Японии в Европу. Но вряд ли этот проект будет реализован в ближайшие 10 лет.

Все это не позволяет назвать БАМ дорогой без будущего, и не случайно работы по строительству Северо-Муйского туннеля не были свернуты даже в самые тяжелые для экономики России времена. В конце 2001 года проходка туннеля была завершена и по нему было открыто рабочее движение. Несмотря ни на что, история Байкало-Амурской магистрали продолжается...

Литература:

1. Слабоусова А. Улицы Краматорска. От великого до смешного // Краматорская правда. - 2005. - № 43. - С. 13.

2. Байкало-Амурская магистраль // <http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%90%D0%9C>

Улица имени Василия Ивановича Чуйкова



Есть в поселке Красноторка в городе Краматорске улица, названная в честь советского военачальника, дважды Героя Советского Союза – В.И.Чуйкова. В 1943 году Василий Иванович участвовал в освобождении Краматорска.

Именем Чуйкова названа одна из центральных улиц Волгограда, та, по которой проходила передовая линия обороны 62-й армии (1982).

В 1990 году в сквере на этой улице был открыт памятник В. И. Чуйкову.

Имя Чуйкова носит и улица в Москве, в районе «Кузьминки».

В этом же районе расположена названная в честь маршала школа № 479.

В Ново-Савиновском районе Казани также есть улица Чуйкова.

В Запорожье, в Ленинском районе есть улица Маршала Чуйкова.

Краткая биографическая справка

Чуйков Родился 12 февраля 1900 года в селе Серебряные Пруды Московской губернии, ныне Московской области в семье крестьянина. По национальности русский. Член КПСС с 1919 года. Окончил четыре класса церковно-приходской школы и в 12 лет пошёл на заработки в Петроград, стал учеником в шорной мастерской. В 1917 служил юнгой отряда минёров в Кронштадте.

В РККА с апреля 1918 года, курсантом Первых Московских военно-инструкторских курсов, в июле 1918 года участвовал в подавлении мятежа левых эсеров в Москве. Во время гражданской войны помощник командира стрелковой роты, с ноября 1918 года — помощник командира стрелкового полка. В мае 1919 года в 19 лет назначен командиром стрелкового полка. Воевал на Южном, Восточном и Западных фронтах, был награждён 2 орденами Красного Знамени, именными золотыми часами и Золотым оружием. В 1919—1920 годах был ранен 4 раза.

С июля 1921 года — начальник боевого участка № 4, начальник гарнизона города Велиж Смоленской губернии, с января 1922 года вновь командир полка. В 1925 году окончил Военную академию имени М. В. Фрунзе, в 1927 году — её восточный факультет.

С ноября 1927 года — помощник начальника отдела в штабе Московского военного округа. С января 1928 года — военный советник в Китае. С сентября 1929 — начальник отдела

штаба Особой Краснознамённой Дальневосточной армии В. К. Блюхера. С августа 1932 — начальник Курсов усовершенствования начсостава по разведке.

Окончил академические курсы при Военной академии механизации и моторизации РККА имени И. В. Сталина в 1936 г. С декабря 1936 года — командир бригады, с апреля 1938 — командир 5-го стрелкового корпуса, с июня 1938 года — командующий армейской группой в Белорусском военном округе. В сентябре 1939 года во главе её участвовал в Польском походе РККА (по тогдашней советской терминологии — «Освободительный поход в Западную Украину и Западную Белоруссию»). Принимал совместный русско-немецкий парад в Гродно, после захвата города.

В декабре 1939 года назначен командующим 9-й армией, сражавшейся в Советско-финской войне 1939—1940 в северной Карелии. Потерпел жестокое поражение в сражении при Суомуссалми, когда три финские полка окружили и разгромили две стрелковые дивизии РККА. С марта 1940 года — командующий 4-й армией Западного особого военного округа. С декабря 1940 года находился в должности военного атташе при Полномочном представительстве СССР в Китае.

С мая 1942 года — на фронтах Великой Отечественной войны, командующий 1-й резервной (с июля — 64-я) армией, а затем оперативной группой 64-й армии. Принимал участие в оборонительных боях на дальних подступах к Сталинграду. С сентября 1942 года командовал 62-й армией, которая прославилась героической шестимесячной обороной Сталинграда в уличных боях в полностью разрушенном городе, сражаясь на изолированных плацдармах на берегу широкой Волги.

За беспримерный массовый героизм и стойкость личного состава в апреле 1943 года 62-я армия получила гвардейское звание и стала именоваться 8-й гвардейской армией. Во главе её В. И. Чуйков воевал до последнего дня войны. В составе Юго-Западного, Южного, 1-го Белорусского фронтов 8-я гвардейская армия успешно действовала в Изюм-Барвенковской и

Донбасской операциях, в битве за Днепр, Никопольско-Криворожской, Березнеговато-Снегиревской, Одесской, Белорусской, Висло-Одерской и Берлинской операциях. Командующему армией дважды присвоено звание Героя Советского Союза — за выдающиеся успехи при освобождении Правобережной Украины и в Висло-Одерской операции.

После войны продолжал командовать 8-й гвардейской армией, которая была размещена в Германии. С июля 1946 года — заместитель, затем первый заместитель, с марта 1949 года — Главнокомандующий Группой советских войск в Германии. С мая 1953 года — командующий войсками Киевского военного округа. С 1960 года — Главнокомандующий Сухопутными войсками — заместитель Министра обороны СССР. С августа 1961 года одновременно — начальник Гражданской обороны СССР. В июне 1964 года освобождён от должности Главнокомандующего Сухопутными войсками и оставлен только начальником Гражданской обороны СССР.

С июля 1972 года — генеральный инспектор Группы генеральных инспекторов Министерства обороны СССР.

С 1952 года В. И. Чуйков был кандидатом в члены ЦК КПСС, а с 1961 года до конца жизни членом ЦК КПСС. Депутат Верховного Совета СССР с 1946 года. В. И. Чуйков — автор нескольких книг, в их числе «Начало пути», «180 дней в огне сражений», «Беспримерный подвиг», «Гвардейцы Сталинграда идут на запад», «Конец третьего рейха».

4 мая 1970 года за особые заслуги, проявленные в обороне города и разгроме немецких войск в Сталинградской битве решением Волгоградского городского Совета депутатов трудящихся Чуйкову Василию Ивановичу присвоено звание «Почётный гражданин города-героя Волгограда».

Скончался 18 марта 1982 года. Согласно завещанию, похоронен в Волгограде на Мамаевом кургане у подножья монумента «Родина-мать». На могиле В. И. Чуйкова почти всегда лежат живые цветы.

Награды

- Дважды Герой Советского Союза (19.03.1944, 6.04.1945)

- Девять орденов Ленина (26.10.1943, 19.03.1944, 21.02.1945, 11.02.1950, 11.02.1960, 12.02.1970, 11.02.1975, 21.02.1978, 11.02.1980)
- Орден Октябрьской Революции (22.02.1968)
- Четыре ордена Красного Знамени (1920, 1925, 1944, 1948)
- Три ордена Суворова I-й степени (28.01.1943, 23.08.1944, 29.05.1945)
- Орден Красной Звезды (1940)
- Почётное оружие с золотым изображением Государственного герба СССР (22.02.1968)
- Шестнадцать медалей СССР
- Два ордена «За заслуги перед Отечеством» в золоте (ГДР)
- Большой крест ордена Звезда дружбы между народами (ГДР)
- Орден «Крест Грюнвальда» 2-го класса (ПНР)
- Золотой крест ордена «За воинскую доблесть» (Virtuti Militari) 4 класса (ПНР)
- Командорский крест ордена Возрождения Польши 1 и 2 класса (ПНР)
- Орден Сухэ-Батора (МНР)
- Два ордена Китая
- Крест «За боевые заслуги» (США)
- Медали иностранных государств.

Литература:

1. Великая Отечественная война 1941-1945. Энциклопедия. М. : Большая советская энциклопедия, 1985. - С. 787.
2. Чуйков Василий Иванович // <http://www.hrono.ru/biograf/chuikov.html>
3. Чуйков Василий Иванович – Яндекс.Словари // <http://slovari.yandex.ru/dict/bse/article/00089/95300.htm>

Улица им. В.А. Чучупалова

В 2005 году депутаты Красноторского поссовета приняли решение о переименовании улицы Волкова в поселке Малотарановка в улицу В.А. Чучупалова. Таким образом благодарные поселъчане увековечили память о человеке, который жил рядом с ними и сделал немало доброго для них.

Виктор Арсентьевич свыше двадцати лет руководил совхозом им. Орджоникидзе, хозяйство которого было самым крупным в нашем регионе и одним из лучших на Донетчине. А с 1998 года и до последних дней жизни он-голова Красноторского поссовета. Именно ему пришлось подымать заброшенные за время «перестройки» села, налаживать быт земляков, которые назвали его именем не только улицу, на которой он жил, но и один из красивейших участков краматорского ландшафтного парка, расположенного в Камышевахе.

Краткая биографическая справка

В.А. Чучупалов родился 23 сентября 1929 года. После окончания Новочеркасского политехнического института он два года работал на СКМЗ мастером и начальником технологического бюро. А с 1954 года трудовая и общественная деятельность Виктора Чучупалова связана с развитием сельского хозяйства и социальной сферы городских окраин. Он обеспечивал рост производства сельхозпродукции, строил цеха по ее переработке, занимался газификацией, водоснабжением, дорогами поселков, открывал клубы, медпункты и парикмахерские.

О нем, перешагнувшем 70-летний рубеж, говорили: очень энергичный. Красноторский голова постоянно искал ресурсы для нужд поселков, задействовал депутатов и предпринимателей, тормозил руководство, выбивал финансы и выполнение обещаний, заражая своей энергией односельчан. У него даже молодежь оставалась работать в поселке! Выпускник техникума открыл в здании поссовета мастерскую по ремонту

бытовой техники; местный предприниматель организовал альтернативный вывоз мусора, с помощью директора кооператива «Холод», были открыты магазины, парикмахерские и мастерские. Во всех четырёх посёлках - Ивановке, Малотарановке, Камышевахе и Приволье - заработали супермаркеты шахты им. Засядько. Как следствие - появились новые рабочие места, в 2003 году на территории поссовета их было создано не меньше двадцати.

Под «предводительством» Виктора Чучупалова посёлки потихоньку оживали, им стали уделять больше внимания. Благодаря усилиям поселкового головы за последние три года в Малотарановке появилось отделение Сбербанка, в Красноторке - стоматологический кабинет, во всех посёлках открылись аптечные киоски, заработали клубы. Сельчане широко отпраздновали юбилей: в 2001-м - 215-летие Красноторки, в 2002-м - 100-летие Камышевахи, в 2003-м - 100-летие Приволья. «Мы построили Большой Красноторский академический театр - самый крупный в Краматорске, - шутил во время интервью нашей газете Виктор Чучупалов, и объяснял потом, - это открытая праздничная площадка на 3055 человек с тяжёлыми лавками». Он всегда был такой - общительный и весёлый, любил пошутить. Человек старой закалки, Виктор Чучупалов часто воплощал в жизнь необычные идеи, придумывал новые ходы, настойчиво добываясь своего, иногда действовал на грани фола. Наверное, только нетрадиционными путями голове поселкового совета, лишённого бюджета, удалось возродить Приволье - село в двадцати километрах от Краматорска. Ещё в 2002 году там не работали магазины и почта, не было телефонной связи, поэтому ни «скорая помощь», ни милиция туда не доезжали. По разбитой дороге до трассы, по которой ходят автобусы, - три километра. Село выглядело поразительно уже в 2003 году, когда там открывали первую в истории парикмахерскую. Асфальтированная дорога, супермаркет, под одной крышей с которым - светлый медпункт после евроремонта и с современным оборудованием... Появилась телефонная связь, освещены все улицы, построен новый колодезско-скважина.

Чучупалов не ждал, когда ему окажут помощь, а либо добивался, либо пытался решать проблему поселков самостоятельно.

К примеру, организовал работу старост, которые были очень необходимы при большой отдаленности поселков от города или поссовета.

Профессионализм и организаторский талант В.А. Чучупалова отмечены высокими наградами: орденами Ленина, Октябрьской революции, «Знак почета», медалями «За трудовое отличие» и «За доблестный труд».

Всего две недели не дожил Виктор Арсентьевич до 75-летия. 9 сентября 2004 года после тяжелой болезни Виктор Арсентьевич Чучупалов скончался.

Похороны красноторского председателя состоялись 11 сентября в Малотарановке. Проводить в последний путь Виктора Чучупалова пришли односельчане, бывший мэр города Виктор Кривошеев и исполком горсовета, народный депутат Георгий Скударь и депутаты горсовета, а также близкие, знакомые и друзья. По дороге на кладбище, вслед за тремя автобусами, тянулась длинная вереница легковых машин. Из калиток домов выходили люди с букетами хризантем и пожилые и молодые. На поселковом кладбище прошла гражданская панихида памяти Виктора Чучупалова. Каждый из выступавших отмечал, что красноторский председатель был неутомимым тружеником и думал прежде всего о жителях поселков.

После смерти человек остается в людской памяти своими делами. Детские сады, клубы, магазины, жилые дома, дороги, сто гектаров сада- поселковый народ никогда не забудет о Викторе Чучупалове, который навсегда останется в истории Краматорска человеком-легендой.

Литература:

1. Ковина Н. Умер человек-легенда Краматорска Виктор Чучупалов // Восточный проект. - 2004. - № 37. - С. 11.
2. Краматорск простился с Виктором Арсентьевичем Чучупаловым : Некролог // Краматорская правда. - 2004. - № 38.- С. 2.
3. След на земле // Краматорские новости. - 2005. - № 6.- С.1.

Содержание:

Ул. Горлача	5
Пер. Интерната	6
Бул. Краматорский	8
Ул. Куйбышева	11
Пер. Орский	14
Ул. Перепелицы	16
Ул. Почтовая	19
Пер. Тайшетский	22
Ул. Чуйкова	30
Ул. Чучупалова	35

