



***История Алчевска:
известные и
неизвестные факты***

Гимн города Алчевска

(музыка Виктора Кратько, слова Владимира Исаева)

На Луганской земле занимается утро
И разлиться спешит голубою волной.
Пробуждается город спокойный и мудрый,
Весь в делах и заботах, Алчевск наш родной.

Припев:

Здесь заря целый век полыхала,
И, как сталь, закалялась рука.
Славься, город огня и металла!
Славься, город Алчевск, на века!

Вот уж яркое солнце в высоком зените,
Время вновь бесконечную песню поет.
Не сгорая, сияет на вечном граните
Благородное, гордое имя твое.

Припев.

В этом имени сила простого народа –
В нем надежда, в нем правда борьбы и труда.
И над ним никогда не закрыть небосвода!
На Луганской земле славен будет всегда!

Припев.



В этом году мы отмечаем 125-летие Алчевска. Город, выросший из небольшого поселка, стал индустриальным центром, который славится металлургическим производством, где ценят, помнят имена героев-тружеников. Здесь чтят достойное наследие и людей – ветеранов Великой Отечественной войны, победивших фашизм в 1945-м, и уважают воинов, защищающих независимость, свободу и жизнь горожан сегодня.



В путеводителях по нашему городу, которые выходили и в советское время, сказано, что Алчевск «возник в 1895 году в связи со строительством на станции Юрьевка крупного металлургического завода Донецко-Юрьевского металлургического общества». Основателем Донецко-Юрьевского завода – нынешнего Алчевского металлургического комбината, как и акционерного общества ДЮМО, был промышленник и банкир, купец первой гильдии Алексей Кириллович Алчевский.

В результате усилий харьковского банкира в 1895 г. было основано Донецко-Юрьевское металлургическое общество (ДЮМО), которому суждено было стать последним и самым любимым детищем Алексея Кирилловича. На северо-востоке Донбасса, возле железнодорожной станции Юрьевка Екатерининской железной дороги (теперь станция Коммунарск) и села Васильевка закипела работа. Тысячи людей вгрызались в донецкую степь кайлами и лопатами, а из Германии и Бельгии в то время сюда прибывало оборудование, приезжали специалисты. Первая доменная печь была задута уже 26 мая следующего года, что стало днем рождения не только завода ДЮМО, но и нынешнего Алчевского металлургического комбината.



Алексей Кириллович Алчевский



*Юрьевский завод (станция Юрьевка – «Алчевское» на
Екатерининской железной дороге), нач. XX века*



*Донецко-Юрьевский металлургический
завод*

В память об основателе металлургического завода ДЮМО железнодорожная станция Юрьевка по ходатайству российских промышленников была переименована в 1903 г. в станцию Алчевское. От станции получил название и заводской поселок, превратившийся впоследствии в город, название которого несколько раз менялось. С 1931 г. он был Ворошиловском, в 1950-е гг. именовался то Алчевском, то Ворошиловском, а в 1961-1991 гг. – Коммунарском. В декабре 1991 г. на городском референдуме население высказалось за возвращение городу старого названия – Алчевск.

Памятники Алексею Кирилловичу Алчевскому установлены в городе Алчевске возле здания городского совета на площади Советской и возле металлургического комбината.



Сейчас Алчевск – это многонациональный крупный современный город Луганской Народной Республики, с развитой инфраструктурой. Территория города – 49 кв. км.

По данным Государственного комитета статистики ЛНР общая численность населения Алчевска по состоянию на 01.09.2017 составляет 106,6 тыс. чел. В 2017 году наблюдается положительная демографическая динамика.

Алчевск – развитый образовательный центр. В городе функционируют учреждения высшего, профессионального и общего образования. Алчевск – спортивный центр, имеет развитую спортивную инфраструктуру.

Промышленный потенциал Алчевска имеет многоотраслевой характер и представлен предприятиями металлургического комплекса.

В городе работают и предприятия легкой и пищевой промышленности, строительной индустрии (производство стройматериалов и оказание строительных услуг), транспорта и связи. Важная роль в экономике города принадлежит малому бизнесу, который представлен во всех отраслях экономики и, особенно, в сфере торговли и услуг.



Отмечая юбилей нашего города, мы сделаем экскурс в историю, отметим важные вехи в жизни города, расскажем о самом интересном: событиях, людях, свершениях.



РЕТРО ФОТОГРАФИИ

*Есть только миг между прошлым и
будущим. Именно он называется жизнь.
Л. Дербенев*

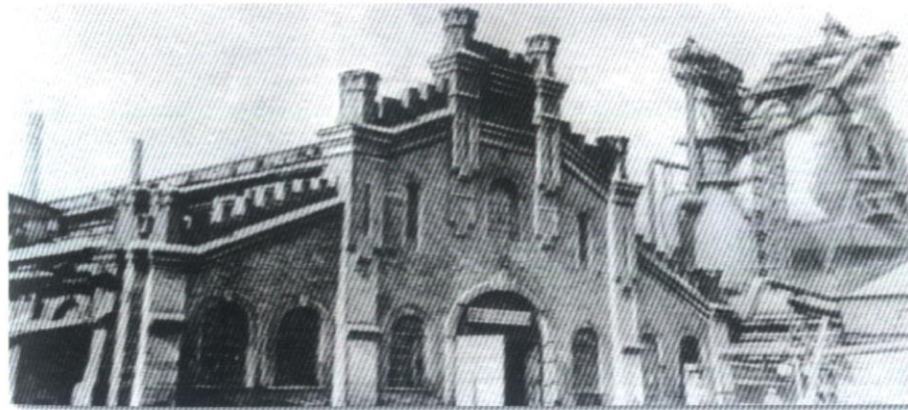
Ворота города



Автовокзал



Железнодорожный вокзал



**Здание литейного цеха завода ДЮМО,
построенное по проекту А.Н. Бекетова**



Строительство доменной печи
№1 "БИС" объемом 2000 м³
1970 г.



Доменная печь № 1 «БИС»



Дом директора завода ДЮМО



Больница завода



Дворец культуры строителей



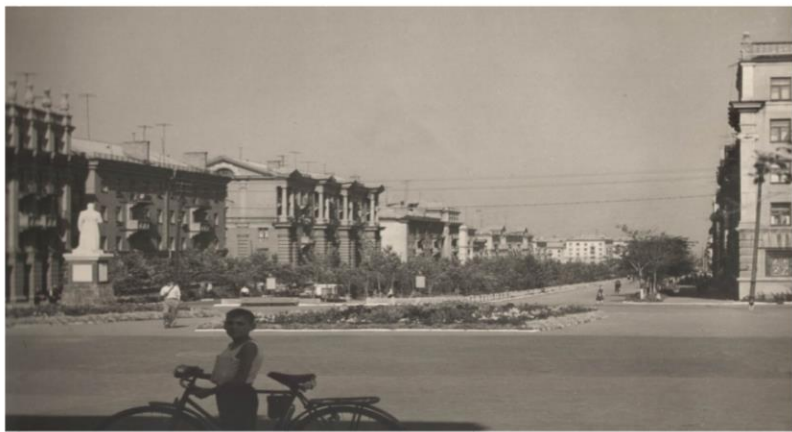
Обелиск Победы на площади Победы



Дворец культуры металлургов



Библиотека КГМИ, 1971 г.



Проспект Мира (ныне проспект Ленина), 1959 г.



Улица Горького



Площадь Ленина



Улица Гагарина

Здание железнодорожного вокзала

Нынешняя железнодорожная станция возникла в последней четверти XIX века, когда завершилось строительство железной дороги, соединившей угольный Донбасс с Криворожским железорудным бассейном, и называлась станция первоначально Юрьевкой. В 1903 году станция Юрьевка была переименована в Алчевское – в честь основателя Донецко-Юрьевского металлургического завода А. К. Алчевского. С 1961 года станция стала называться Коммунарском.

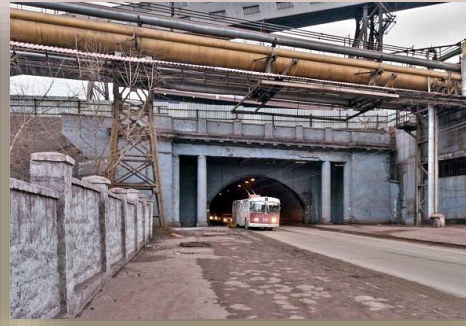
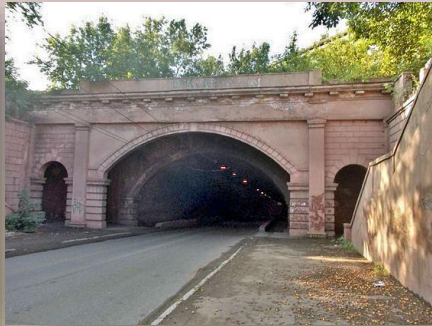
Железнодорожники станции Алчевское вместе с металлургами принимали активное участие в первой российской революции. 16 декабря 1905 года со станции отправились на помощь восставшим рабочим Горловки боевые дружины металлургов и железнодорожников. В память об этом на здании Коммунарского вокзала установлена мемориальная доска.

Отсюда же в конце апреля 1919 года отряд добровольцев Алчевска в составе 600 человек выехал в Луганск и принял участие в боях с деникинцами под Острой Могилой.

В период наступления фашистов на Донбасс в 1941-1942 годах железнодорожники Алчевска на прифронтовых условиях обеспечили эвакуацию предприятий города на восток.



ВЪЕЗЖАЕМ В ТОННЕЛЬ



Тоннель под Алчевским металлургическим комбинатом был введен в строй в 1958 году (начало строительства - 1950). В этом же, 1958 году, по нему пошел троллейбус. Перекрытия тоннеля – железобетонные, стены – подпорные, железобетонные. Внутренняя поверхность стен выбелена известковым раствором, общая внутренняя поверхность – 5562 кв. м. Освещение – электрическое. По бокам – бортовые камни. Дорога – шлаковое основание, покрытое асфальтобетоном. Общая площадь – 1211 кв. м. Длина тоннеля – около 485 метров. Алчевский тоннель по праву может считаться гордостью города. И можно смело утверждать, что тоннель является самым длинным в нашем регионе.

Пассажиры автобусов при въезде в тоннель невольно задерживают дыхание, поскольку многим из них из детства приходят воспоминания: «если затаить дыхание и не выдыхать до самого выезда из тоннеля, то обязательно сбудется задуманное сокровенное желание». Уникальность тоннеля, помимо того, что он расположен под индустриальным гигантом, еще и в том, что по нему проходит линия городского троллейбуса. Подобный интересный объект транспортной инфраструктуры расположен в Симферополе, под взлетно-посадочной полосой городского аэропорта.

Рогатый, пузатый...



Из воспоминаний (старых рабочих завода): за одну ночь по улице Кирова были протянуты провода, закреплены были где на столбах, где на деревьях.

В 40-х гг. на улице Кирова были проложены рельсы, а позже в некоторых местах были установлены трамвайные столбы. Некоторые думали, что в городе после войны ходил трамвай. На самом же деле была проложена узкоколейка, по ней ходил паровоз-кукушка с одной грузовой платформой, который доставлял стройматериалы на восстановление жилья и строительства коттеджей, и, иногда, подвозил рабочих метзавода.

Хотя, по некоторым данным, в городе в 1946 г. всё-таки был проект пуска трамвая. Были уложены рельсы и начата установка трамвайных столбов, но проект так и не был реализован, а колея в дальнейшем использована для паровоза. В подтверждение данного факта можно сказать, что в старом районе города (одноэтажная застройка в районе старого троллейбусного депо и маршрута № 5) в качестве опор низковольтных электролиний в большом количестве использованы трамвайные столбы, это те столбы которые были завезены в город, но так и не использованы для трамвая.

В начале апреля в город прибыли пять первых троллейбусов МТБ-82Д, которые изначально были предназначены для Ворошиловграда.

28 мая 1954 года было принято решение Ворошиловского городского совета «Об организации троллейбусного управления при Ворошиловском отделе коммунального хозяйства».

Движение троллейбусов началось 25 сентября 1954 года по маршруту от депо (ул. Тельмана) до металлургического завода. Троллейбусы следовали от кольца возле депо по ул. Кирова, далее по ул. Ворошиловградской (ныне ул. Луганской) и нынешней ул. Коммунальной до транспортной проходной металлургического завода, где было построено кольцо. Сейчас на ул. Коммунальной имеются лишь артефакты от бывшей первой линии троллейбуса и кольца.



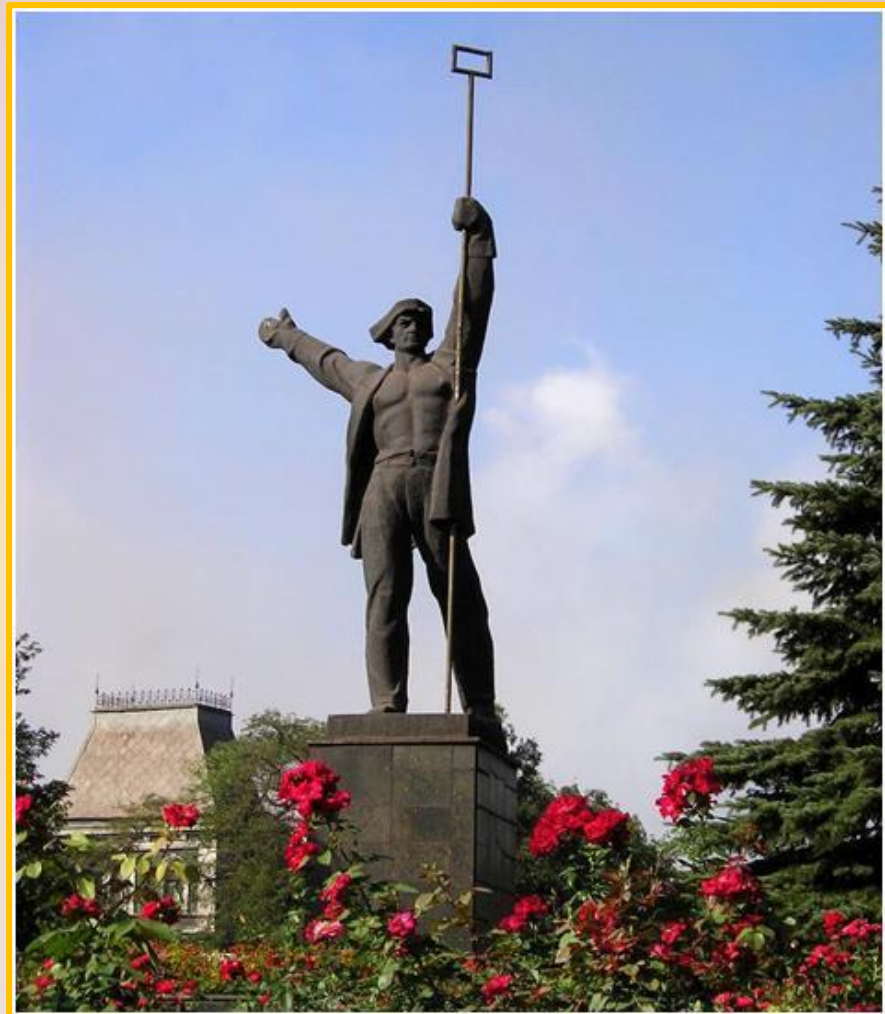
СТАЛЕВАР

Памятник монументального искусства «**Слава труду металлургов**» на площади К. Маркса знают все. Но не многие могут предположить, что он изготовлен с натуры сталевара Алчевского металлургического комбината Николая Миначенкова, которому пришлось почти месяц «поработать» натурщиком у скульптора Кравца в импровизированной мастерской. Пару раз Миначенков «прогуливал» сеансы и присылал к Кравцу своего подручного Ивана Крутия.

Торжественно открыли памятник, изваянный фактически из двух «натурщиков», в 1970 году.

Проходя мимо символа города и комбината – фигуры сталевара Николай Миначенков обычно подружески кивал металлургу-исполину: «Стоишь, брат?»

В 1976 г. Н. Г. Миначенкову присвоено звание Героя Социалистического Труда.



Первая высотка

23 апреля 1968 г. в Алчевске был введен в эксплуатацию первый в Луганской обл.(!) 9-этажный дом по ул. Липовенко, 14.

«Какое это было незабываемое время, – рассказывают горожане. – Новые квартиры в центре города, рядом роскошный парк и стадион, по утрам будил троллейбус. Вечером шумела молодежь, возвращаясь из парка. Первый в городе лифт! Сколько было желающих покататься на нем».



Алчевская детская железная дорога

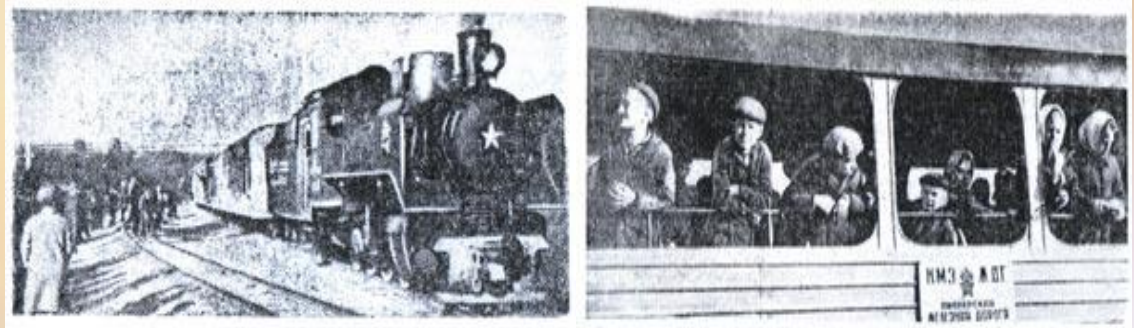
Детская железная дорога в городе Коммунарске Луганской области была построена силами Коммунарского металлургического завода (по некоторым данным, при поддержке Луганского тепловозостроительного гиганта) и не входила в систему МПС. Вероятно, именно поэтому дорога осталась малоизвестной, и не попала в официальную статистику детских железных дорог. Тем не менее, она была полноценной ДЖД, и обслуживалась детьми.

Торжественное открытие Коммунарской ДЖД состоялось 6 ноября 1967 года, в канун празднования 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции. Вскоре после ноябрьских праздников об этом сообщили городские газеты. Рабочие Железнодорожного цеха КМЗ хотели во что бы то ни стало успеть к знаменательной дате. Но это не совсем получилось. Возвести станционные постройки к намеченному сроку не смогли. Тем не менее, поезд из зелёного паровозика и серебристых вагончиков отправился в свой первый рейс.

Скорее всего, уже через несколько дней дорога закрылась на зиму. Не удивительно! Не очень-то комфортно ездить зимой в открытых вагонах, рассчитанных на летнюю эксплуатацию.



Автомоторка АМ1-142.
Открытие 1981 года.



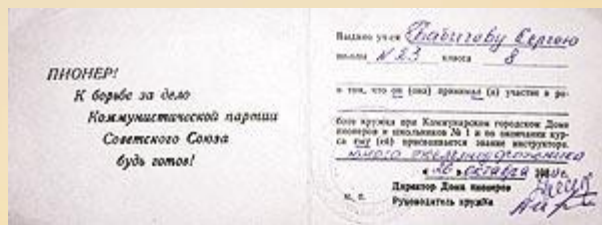
Первый поезд Коммунарской ДЖД. Фото Б. Викторова. 6 ноября 1967 года.
На борту вагона хорошо видна табличка: «КМЗ-ЖДТ. Пионерская железная дорога».

Спустя полгода по Коммунарской ДЖД снова поехали поезда. При этом открытие нового сезона было обставлено чуть ли не как открытие новой дороги. 19 мая 1968 года, в День пионерии, в Парке Победы состоялся торжественный митинг. К началу нового сезона дорога получила деревянное здание вокзала на главной станции Орлёнок. Но учебных классов в нём не было, поэтому занятия кружка юных железнодорожников под руководством Анатолия Ивановича Матюхина проходили при городском Доме пионеров. Начальником дороги был назначен машинист Железнодорожного цеха Коммунарского металлургического завода И. И. Гончаров.

С момента открытия дороги на Коммунарской ДЖД эксплуатировались паровоз ВП1-473 и три самодельных открытых пассажирских вагона двух типов. После вывода из эксплуатации паровоза в 1976 году, он ещё долго оставался на ДЖД, и вместе со старыми вагонами стоял на запасном пути главной станции. А на смену им пришли автомотриса АМ1-142 и три цельнометаллических пассажирских вагона ПВ40 постройки Демиховского завода. Насколько нам известно, это единственный и уникальный случай применения таких автомотрис на детских железных дорогах СССР.



Вагон поезда «Пионерский».
Фото из коллекции Юрия Белова.
1970-е – 1980-е годы.

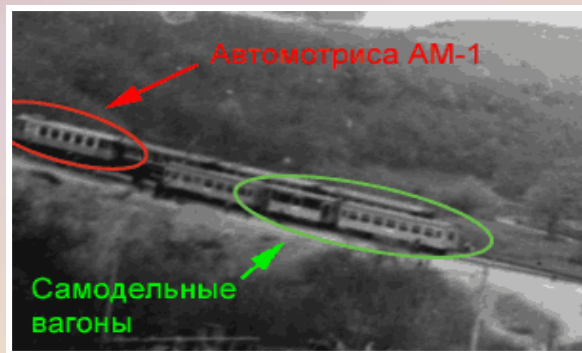


Удостоверение юного железнодорожника
Коммунарской ДЖД.
Из коллекции Олега Кобцевва. 1980 год.

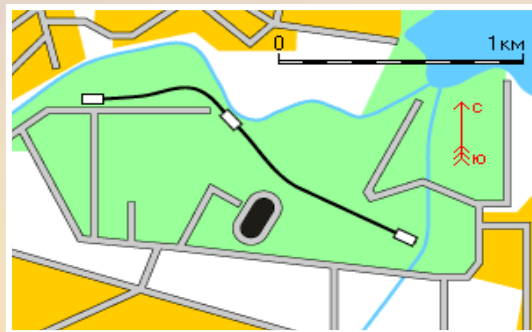


Автомотриса АМ1-142 на станции Пионерская.
Фото из коллекции Юрия Белова.
1970-е – 1980-е годы.

Весьма необычно было организовано движение поездов на Коммунарской ДЖД. Главная станция, откуда и отправлялась в путь большая часть пассажиров, находилась на середине линии. Поезд с пассажирами отходил от неё на юго-восточную, конечную станцию. Там происходила смена направления движения с обгоном локомотива, после чего поезд шёл на северо-западную конечную станцию, проследовав без остановки центральную. И лишь после второй смены направления поезд возвращался на центральную станцию.



Подвижной состав Коммунарской ДЖД.
Фото из коллекции Олега Кобцевва. 1970-е годы.
(Фото в зеркальном отражении!)



Средняя станция Коммунарской ДЖД.
Вид с колеса обозрения
Фото из коллекции Олега Кобцевва. 1970-е годы.

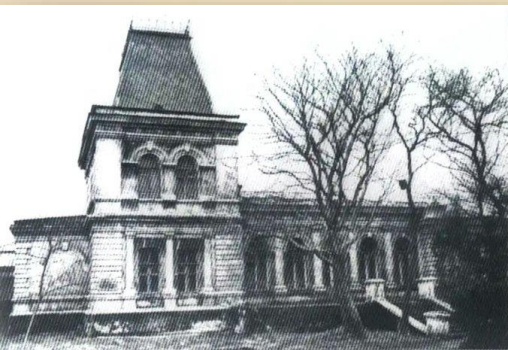
В конце 1980-х годов детская железная дорога в Коммунарке (ныне Алчевске) закрылась, а в начале 1990-х годов были даже демонтированы рельсы. Сразу после закрытия дороги группа энтузиастов пыталась спасти паровоз от сдачи в металлолом. В 1990 году руководство Управления железнодорожного транспорта металлургического завода даже готово было отреставрировать паровоз и установить его в качестве памятника на территории завода. К сожалению, осуществить задумку не удалось. В августе 1991 года в приложении «Коллаж» к газете «Огни коммунизма» была опубликована статья, повествовавшая о печальной судьбе Коммунарской ДЖД. Уже тогда от детской дороги почти ничего не осталось. А сегодня о ней напоминают лишь руины платформ, да оставшиеся кое-где следы от шпал.

ДОМ ДИРЕКТОРА ДЮМО

Алчевск город молодой, ему немногим больше 100 лет. Но здесь тоже есть, что посмотреть любителям старины. Вблизи заводской зоны сохранились постройки конца XIX – начала XX веков. Некоторые, в частности, заводские постройки, до сих пор используются по назначению, в них размещаются офисы отделений завода. Некоторые, к сожалению, приходят в упадок.

Наиболее интересным с точки зрения архитектуры является бывший дом директора Донецко-Юрьевского металлургического общества (ДЮМО) – так когда-то назывался Алчевский металлургический комбинат. В советские годы здесь размещался дом пионеров, в 90-е офисы компаний, сегодня дом пуст. Обсуждалась возможность организации в нем музея меткомбината, но дальше разговоров, как водится, не пошло.

Здание в народе называют домом управляющего, домом директора ДЮМО или домом Жоржона. Анатолий Клавдиевич Жоржон (Журжон) был директором ДЮМО в последние предреволюционные годы, с 1911 по 1917 годам, видимо, поэтому за особняком закрепилось его имя. На самом деле, строительство дома началось еще при первом директоре завода Апполоне Федоровиче Мевеусе. После Мевеуса, директорами ДЮМО были: с 1909 по 1910 год – Эстерляйх, с 1908 по 1909 – М. В. Бурлев, с 1905 по 1907 – К. Дихман, с 1904 по 1905 – Э. А. Сундгрэн, с 1902 по 1903 – М. Беккер, а до него немец Карл Цикс. Каждый из них занимал это здание, и при них оно соответственно могло называться Домом Цикса, Домом Беккера, Домом Дихмана и т. д.





План дома был сделан инженером В. Павловичем в 1895 году. 27 июня 1896 года он был подписан начальником горного управления. Видимо, тогда и началось его строительство. Из доклада о состоянии работ по строительству завода, прочитанном на заседании акционеров ДЮМО, видно, что к 15 июня 1895 года фундамент «дома директора» еще не был заложен. Но для кого возводилось здание, остается до конца не ясным. Скорее всего, не для Мевуиса, хоть он и являлся в то время директором завода. И вот почему. На плане дома хорошо видны надписи на месте каждой из комнат — кабинет, передняя, гостиная, столовая, буфет, зал, крытый балкон, ванная, ВК (ватер клозет), спальня и... две детские комнаты. Мевуису в 1895 году, когда создавался проект здания, было 75 лет. Его сыну, тоже горному инженеру Владимиру Аполлоновичу Мевуису, который родился в 1846 году, было около пятидесяти лет.



Так для кого же предназначены детские комнаты? Может быть, для детей Алексея Кирилловича Алчевского, у которого было четверо сыновей и две дочери? Но и они к этому времени были уже достаточно взрослыми. Правда, Христе, которая родилась 16 марта 1882 года, было тогда только 13 лет, а ее брату Ивану, будущему певцу, около 18. И все же можно предположить, что дом строился для Алчевского. На плане ведь не указано, что это дом директора завода, а написано «Дом директора Донецко-Юрьевского МО», что не одно и то же. Ведь во главе ДЮМО стоял Алчевский.

Назначение дома и его использование могло измениться после его трагической смерти, когда сменилось руководство завода, и он перешел в другие руки.

Несколько лет назад здание было реконструировано после пожара, и заново возведен трапециевидный купол башни на металлическом каркасе, который, правда, не совсем точно повторяет первоначальный силуэт и пропорции. Но в целом здание сохранилось достаточно хорошо, хотя и изменено позднейшими пристройками.

ТРИУМФ ПОБЕДЫ

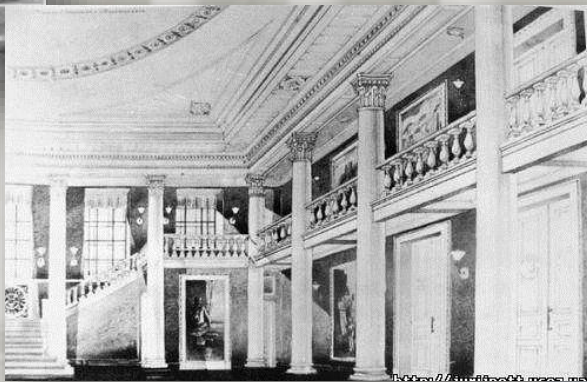


В октябре 1946 г. был вырыт котлован и заложен фундамент под будущий кинотеатр «Металлург». Еще почти два года прошло пока был утвержден областным отделом по делам архитектуры проект строительства, разработанный луганским архитектором И. П. Панченко. В строительстве принимало участие множество немецких военнопленных. Руководил строительством начальник ОКСа метзавода Л. Скорик. И вот на пересечении нынешних улиц Горького и Набережной появился кинотеатр. Два зала по 550 мест с балконами, «голубой» и «розовый», с выходами на ул. Набережную и ул. Горького соответственно. В фойе была сцена для музыкантов, много украшений из лепки, работал буфет, библиотека, читальный зал.

В Алчевске памятников архитектуры немало, и один из них — известный горожанам кинотеатр «Металлург». Это здание величественно и молчаливо встречает гостей города сегодня у дороги в город сразу за центральным рынком. Здесь раньше было оживленно.

70 лет назад, 9 марта 1950 года, был принят комиссией один зал, фойе и служебные помещения кинотеатра «Металлург».

Еще стояли леса снаружи здания, продолжались строительные работы во втором зале, но комиссия не ждала полного окончания работ, принимала то, что можно было уже эксплуатировать. Страна готовилась отмечать пятую годовщину победы в Великой Отечественной войне и тридцать третью годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Комиссия торопилась, торопилась вся страна, торопилась строить и восстанавливать, торопилась жить. Но обо всем по порядку...





На фронте кинотеатра установлена скульптурная группа «Триумф победы», символизирующая победу нашего народа в Великой Отечественной войне. В центре — женщина с лавровым венком в окружении знаменосца и трубача. Главным скульптором был военнопленный Генрих Кухенройтер. О нем известно немного: отец его владел заводом, война помешала окончить институт и получить художественное образование, попал на фронт, где служил фельдшером-ветеринаром. В лагере был членом Ротфронта. Все расчеты к скульптуре на кинотеатре были сделаны им, но он уехал домой, так и не дождавшись ее установки.

Центральную фигуру женщины, несущей лавровый венок победителей, лепил В. И. Ткаченко. Над левой фигурой трудился Виктор Доничев, над правой — Юрий Бровкин.

Первым директором кинотеатра «Металлург» была жена А. И. Скорика.

Центральный вход кинотеатра напоминает триумфальную арку или древнегреческий храм. Такие сооружения строились еще со времен древних греков и римлян, старавшихся увековечить в камне военные победы своих императоров. Центральный вход украшают шесть колонн, которые заканчиваются вверху капителями. Капитель представляет собой верхний элемент колонны, расположенный между стволом колонны и горизонтальным перекрытием. Верхняя часть капители создает зрительный переход от вертикальной колонны к горизонтальному перекрытию. В нашем случае использовались капители коринфского ордера, изобретенного еще в V веке до нашей эры в Греции. Характерной особенностью этого ордера является колоколообразная капитель, украшенная стилизованными листьями. И привычные шесть колонн тоже выбраны не случайно, обычно у древних зодчих их было четное число. Вот такой храм кинематографа был построен в нашем городе. (Печально, но сегодня он заброшен и пока никому не нужен...)



В небо устремленный

30-метровый обелиск из нержавеющей стали, выплавленной на Алчевском металлургическом комбинате, был воздвигнут в центре площади Победы в ознаменование 20-летия Победы в Великой Отечественной войне.

Памятник представляет собой трехгранный шпиль, установленный на постаменте. На правой и левой сторонах постамента установлены мемориальные доски с барельефами. Перед памятником установлена плита с мозаичным изображением ордена Отечественной войны и текстом: «В честь Победы советского народа в Великой Отечественной войне против немецко-фашистских захватчиков. 9 мая 1965 г.»





НАШ «ТАНК»

Кто не знает место встреч студентов, да и просто алчевцев под кодовым названием «танк»? Да, это известное место, сейчас преобразившееся в небольшой сквер по ул. Фрунзе на пл. 30-летия Победы. Современные ребята и не знают, произнося привычное «сегодня встречаемся на танке», что это и не танк вовсе, а самоходная установка. И за этим местом стоит своя история.

Площадь, на которой на постаменте воздвигнута самоходная артиллерийская установка с пушкой калибром 100 мм (САУ), названа площадью 30-летия Победы.

Установка создана на базе знаменитого танка Т-34. В войну она стреляла из закрытых огневых позиций и помогала артиллерийским огнем, самостоятельно передвигаясь. После войны, когда уже были созданы более современные машины, такие установки, как САУ-100, собрали в Конотопе в качестве музейных экспонатов.

Готовясь к празднованию 30-летия Победы в Великой Отечественной войне, городское начальство сделало запрос в Киев, чтобы в наш город прислали машину, участвовавшую в боевых действиях. Вскоре на железнодорожной платформе из Конотопа прислали самоходную установку, которой было суждено стать памятником в Алчевске.

Интересно, что на подготовленный постамент по специальным лежням САУ-100 заезжала своим ходом. Затем специалисты зажали тормозные рычаги, обварили бортовые фракционы, прихватили сваркой гусеницы с обеих сторон.

Когда памятник был готов, военные покрасили ходовую часть машины, заварили крышку люка. В таком виде Памятный знак в честь советских воинов – артиллеристов, самоходников встретил 30-летие Победы.

Проект постамента разработан преподавателями кафедры архитектуры Коммунарского горно-металлургического института А. С. Москалевым и В. Г. Поневежей. В сооружении Памятного знака принимали участие трудящиеся города, учащиеся профтехучилищ и школ. Право его открыть было предоставлено участнику гражданской и Великой Отечественной войн, Почетному гражданину Алчевска В. Н. Берещанскому, Герою Советского Союза И. И. Меркушеву и полному кавалеру ордена Славы В. Н. Кривоногову.



ШКОЛА №1 – СТАРЕЙШАЯ ШКОЛА АЛЧЕВСКА

Думается не одно поколение алчевцев связывает себя с этой школой. И эти воспоминания, несомненно, носят лишь самый теплый и душевный характер. Ибо и сама школа, и ее педагогический коллектив, постоянно меняясь, оставляли в памяти очередных выпускников сам «дух» этой школы, и уходя в большую жизнь, и все более отдаляясь от детства и юности, каждый выпускник понимал, как ему повезло там учиться...

Дата ее рождения указана на фронте здания – 1907 год. Эти цифры и надпись «школа» хоть и сделаны из деревянных дощечек, но существуют со времени постройки, и их можно увидеть на старых фотографиях. Школа была рассчитана на 600 учеников и сначала называлась фабрично-заводской.



**Алчевский Коллегиум № 1 им. Х.
Алчевской.**

В связи с тем, что в настоящее время школа № 1 Алчевска носит имя Христины Даниловны Алчевской, сложился определенный стереотип восприятия, что она имела непосредственное отношение к ее строительству и открытию. Видимо это исходит из общеизвестного факта, что Х. Д. Алчевская являлась просветительским деятелем как у себя дома, в Харькове, так и здесь, на землях Екатеринославского уезда.

Христина Даниловна Алчевская, просвещённая интеллигентная женщина, поэтесса, педагог, вела большую благотворительную и просветительскую деятельность. На собственные средства она построила школу в селе Алексеевка, оказывала помощь школе в селе Васильевка. Вся деятельность Христины Даниловны была образцом служения своему народу, просвещению которого она отдала почти шесть десятилетий своей жизни. Для жителей сегодняшнего Алчевска, Христина Даниловна также дорога как и ранее. Недаром старейшая в городе средняя специализированная школа № 1 носит её имя, которое было присвоено в честь 160-летия со дня рождения Х. Д. Алчевской в 1991 г.



Алчевская Х. Д.



Школа в Алексеевке



Школа №1 в Алчевске



О нашем городе Христине Даниловне напомнили, когда в 1910 году открылась Васильевская земская школа и частное Алмазно-Юрьевское коммерческое (среднее) училище, в котором обучалось 190 человек, ей решили сообщить о столь важном событии. Алчевская ответила теплым письмом: «Тронута до глубины души Вашим вниманием и памятью обо мне, спешу поздравить Вас с открытием Коммерческого училища и от всего сердца пожелать Вам успеха и процветания вашего полезного учреждения.»

А за появление старейшей в городе школы № 1 мы, скорее всего, должны благодарить некоего господина Сундгрена, который в 1904-1905 годах был директором Юрьевского завода. В отчете завода за 1905 год говорится, что именно уполномоченный по делам ДЮМО Э. А. Сундгрэн настаивал на строительстве школы. В документе, правда, лишь сказано, что «г. Сундгрэн находит безусловно необходимым постройку нового здания для школы на 600 человек учащихся и постройку нескольких домов для квартир служащих и рабочих, на что испрашивает еще 240 тысяч рублей». Он спрашивал также 550 тысяч рублей на реконструкцию завода, на что не получил тогда утвердительного ответа. И кто его знает, на сколько отодвинулось бы обучение детей в поселке завода ДЮМО, если бы он не находил это «безусловно необходимым».

Проект здания школы № 1 принадлежит кульману архитектора А. Эшмана.



Школа № 1 . Фото 1907 года.

До 1910 года школа была четырехклассная. Потом в ней стало 6 классов, которые приравнивались к двум годам гимназии.

Первым директором школы был Николай Васильевич Андриященко.

Гордится школа и своим выпускником – Геннадием Седашевым, чье имя носила школа. Г. Седашов – один из первых комсомольцев города, зверски убитый бандитами. Его имя школа носила, видимо, до 1991 года, после чего получила имя Х. Д. Алчевской.

В 30-е годы она называлась Ворошиловская первая фабрично – заводская 10-летняя политехническая школа им. Октябрьской революции.

Из ее стен вышли будущие герои Великой Отечественной войны – Василий Иванович Недбаев, Владимир Семенович Снесарев, Николай Андреевич Бабанин. Здесь учились Герой Советского Союза – Петр Николаевич Липовенко, военный летчик-испытатель – Алексей Максимович Карпышев.

Долгие годы директором школы был Андрей Никитович Калениченко. Его, и многих других учителей помнят и сегодня.



Ученики школы № 1. 1913 г.



Первый директор школы № 1 –
Николай Васильевич Андриященко.
Фото 1910 г.



Ученики школы № 1. 1917 г.

В 60-е годы был построен новый корпус и школа получила статус учебного заведения с углубленным изучением английского языка. Тогда в ней обучалось 500 учеников и занятия проходили в одну смену. Было 36 учебных кабинетов, 2 спортивных зала, 2 мастерские, спальни, игровая комната, столовая на 200 мест, комната ученика.

На праздновании 110 - летнего юбилея школы № 1 в 2017 году, ученики школы имени Христины Алчевской заложили капсулу времени со своими посланиями ученикам школы из 2057 года. Послания прочтут потомки на 150-летию учреждения, а пока капсула будет храниться в школьном музее. Ученики отметили, что в своих обращениях они обрисовали, каким видят будущее школы и города, и искренне хотят, чтобы эти их мечты исполнились.

Современная история школы № 1 еще идет. Все важные события находят свое отражение на полках и стенах музея истории школы № 1, который наряду с городским историческим музеем бережно хранит память о своих учителях и своих выпускниках.



И превратились в белых журавлей ...

На площади К. Маркса находится братская могила жертв фашизма – памятник жителям Коммунарска, заживо сожженным оккупантами. В ночь на 1 сентября 1943 года отступая под натиском Красной Армии, фашисты вывели из тюрьмы гестапо 83 человека, бросили в яму и, облив бензином, сожгли живыми.

Этот мемориальный комплекс был создан и открыт в 1982 г. и представляет собой стелу из природного камня, выполненную в форме треугольника. На лицевой стороне изображены три летящих журавля – символы тех, кого с нами уже нет. Здесь также закреплена мемориальная доска с фамилиями погибших.

На обратной стороне стелы выбита ниша в виде пламени с силуэтами пяти человек. В центре – пожилой мужчина, к которому крепко прижалась маленькая девочка, слева – женщина, которая упала на колени и обхватила голову руками, справа – умирающая женщина, которую поддерживает молодая девушка.

На мемориальной доске справа значится: «Здесь похоронены останки 83-х граждан г. Алчевска, заживо сожженных в сентябре 1943 года немецко-фашистскими варварами в период временной оккупации».



Похороны заживо сожженных жителей города, сентябрь 1943 г.



Братская могила жертв фашизма – 1967 г., замена 1982 г., площадь К. Маркса.



Горка-ракета

Начало 60-х годов XX века.

Парк Победы.

Вдали виднеется верхушка уникального аттракциона – горка-ракета, выполненная работниками Коммунарского металлургического завода из нержавеющей стали (целиком). Ракета имела общую высоту около 10 метров и достаточно крутую горку, с которой не каждый решался спуститься. А вы помните горку-ракету?



Литература

1. Ямковой А. А. Коммунарск : историко-краеведческий очерк / А. А. Ямковой, Г. А. Плетенцов. – Донецк : Донбасс, 1972. – 104 с. : ил.
2. Плетенцов Г. А. Коммунарск : путеводитель / Г. А. Плетенцов, А. А. Ямковой. – Донецк : Донбас, 1978. – 48 с. : ил.
3. Ямковой А. А. Путь длиной в 100 лет : очерки истории Алчевского металлургического комбината / А. А. Ямковой, Е. А. Куксина, Г. А. Плетенцов. – Луганск : Світлиця, 1996. – 264 с. : ил.
4. Ямковой А. А. Алчевск : справочник-путеводитель / А. А. Ямковой. – Алчевск : Алчевская типография, 2001. – 120 с. : ил.
5. Боровенский В. А. Алчевск – моя судьба : историко-документальное произведение / В. А. Боровенский. – Алчевск : Ладос, 2001. – 400 с.
6. Боровенский В. А. История Алчевска : историко-документальное произведение / В. А. Боровенский. – 2-е изд., перераб. – Алчевск : ДГМИ, 2003. – 250 с. : ил.
7. Боровенский В. А. Алчевск в историческом развитии : историко-документальное произведение / В. А. Боровенский. – 3-е изд., доп. – Алчевск : ДГМИ, 2003. – 326 с.
8. Боровенский В. А. Страницы истории : историко-документальное издание / В. А. Боровенский. – Алчевск : ДонГТУ, 2005. – 120 с.
9. Долженко А. Г. Правдивая история города Алчевска : историко-краеведческие очерки / А. Г. Долженко. – Луганск : Світлиця, 2008. – 110 с. : ил.
10. Белов Ю. Е. Алчевск : по публикациям городских газет : страницы истории / Ю. Е. Белов. – Донецк : Донеччина, 2008. – 192 с. : ил.
11. Боровенский В. А. Я тоже строил Алчевск : историко-биограф.-худож. издание / В. А. Боровенский. – Луганск : Глобус, 2011. – 244 с. : ил.

12. Боровенский В. А. Алчевск: годы и люди : историко-документальное издание / В. А. Боровенский. – Алчевск : ОАО "Алчевская типография", 2008. – 300 с. : ил.
13. Андреева Л. В жизни должно хватать излишеств : [о лепщике В. И. Ткаченко, авторе скульптурной композиции «Триумф Победы», установленной на кинотеатре «Металлург»] / Л. Андреева // За металл. – 2007. – 13 сентября. – С. 5
14. Бутенко О. ...Чтобы превратился в передовой город...: [история строительства кинотеатра «Металлург»] / О. Бутенко // ИВЦ-NEWS. – 2005. – 31 августа. – С. 7.
15. Захарова Л. Очевидец событий : [о памятнике жителям города, заживо сожженным немецко-фашистскими оккупантами] / Л. Захарова // За металл. – 1980. – 28 мая. – С. 4.
16. Логвиненко В. Воспитать достойных людей : [75 лет школе им. Х. Д. Алчевской № 1] / Валентина Логвиненко // Огни. – 2009. – 18 ноября. – С. 3.
17. Мирошниченко А. Виктор Серебрянский и другие : [об алчевских памятниках] / А. Мирошниченко // Неделя. – 2007. – С. 1 – 2.
18. Шептура Л. А. Старый Алчевск / Л. А. Шептура // Краеведческие записки. Выпуск IV: сборник научных статей / Луганский областной краеведческий музей. – Луганск: Шико, 2008. – С. 322 – 328.
19. Я памятник себе воздвиг...: [о прототипе памятника «Металлург» – Николае Миначенкове] // За металл. – 2005. – 14 июля. – С. 5.
20. Владимирова В. Триумф Победы // РИО-Плюс. – 2020. – 3 июня. – С. 4
21. Смирнова Д. Наш «Танк» // РИО-Плюс. – 2020. – 1 июня. – С. 4
22. Машина М. Сталевар // РИО-Плюс. – 2020. – 15 июня. – С. 4

**Спасибо
за внимание!**