

бо старались погасити власними силами. Найголовніше у ній були відсутні протипожежні прилади, нажалі це притаманне більшості пам'яток [0,4].

Другий приклад стосується зношення храму для будівництва нового мурованого, або збільшення церковного подвір'я (якщо дві будівлі). Так у селі Бісковичі що на Самбірщині віряни самостійно розібрали дерев'яну церкву 1515 року [2].

Інколи пам'ятки по суті наполовину втрачені, оскільки вони зашиті нашаруванням бляхи, металочерепиці, пластикової вагонки.

Відтак виникає необхідність сільським громадам, які бачать культурну цінність пам'ятки, замовляти проекти реставрації, виходячи з їхньої фінансової можливості. Хоча б для виконання основних робіт, щоб пам'ятка перестала руйнуватись[0]. Людям необхідно доносити про збереження дерев'яної спадщини, та про важливість цієї архітектури. Найбільше допомогли б окремі настанови для церковних очільників, саме їх необхідно переконувати і шукати підходи до співпраці. В даний час це не легко, оскільки іноді громада або священники сприймають храм не як пам'ятку котру потрібно зберігати автентичною, а як свою власність [3].

Необхідною є популяризація, яку можна здійснювати через тур-агенції, інтернет-сайти, дороговкази, пугівники. Наприклад, щось схоже є у Польщі, біля кожного дерев'яного храму можна знайти інформаційні стенди, або туристичні дороговкази. Це дозволяє притягувати більше уваги до пам'яток дерев'яного зодчества [0].

Таким чином проблема руйнації сакральних пам'яток із дерева досі залишається актуальною та потребує планомірного вирішення.

ЛІТЕРАТУРА

1. Гайдук О. Час спинити втрати // Українська культура. – 2014. – № 2-3. – С. 2 – 7.
2. На Львівщині православні самовільно розібрали дерев'яну церкву XVI століття [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.radiosvoboda.org/a/1792810.html>
3. Сліпченко Н., Могитич І. Проблема збереження дерев'яних храмів в Україні // Вісник інституту Укрзахідпроектреставрація. – 2005. – № 15. – С. 5 – 11.
4. Слободян В. М. Шедеври української сакральної дерев'яної архітектури // Вісник інституту Укрзахідпроектреставрація. – 1996. – №4. – С. 52 – 59.

Віталій ДЗЕРЖИНСЬКИЙ
Любов ДЗЕРЖИНСЬКА
(Краматорськ, Україна)

ОСВІТНЯ СКЛАДОВА ПОПУЛЯРИЗАЦІЇ ІСТОРИКО-КУЛЬТУРНОЇ СПАДЩИНИ НОВОКРАМАТОРСЬКОГО МАШИНОБУДІВНОГО ЗАВОДУ

Сьогодні подорожі всередині країни стали більш доступні і популярні, завдяки чому туристична галузь почала шукати нові види туристичних послуг. Однією з таких тенденцій стала організація промислового туризму, що дозволяє відвідати передові діючі виробництва.

Зараз основним завданням промислового туризму є організація регулярних туристичних маршрутів за двома напрямками. Перший напрямок – це промислово-історичний, який базується на відвідуванні індустріальних об'єктів, що вже не функціонують за прямим призначенням. Другий напрямок - промислові екскурсії на діючі виробництва і в музеї промислових підприємств.

Знайомтесь, Новокраматорський машинобудівний завод - основа індустрії України.

Новокраматорський машинобудівний завод – виробничо - інженерний і архітектурний об'єкт, що виконує своє функціональне призначення і одночасно пам'ятник історії 1934 року. Другого такого машинобудівного заводу важкої промисловості на Україні немає!

НКМЗ – унікальний проект будівництва заводу, перші самі найпотужніші шахтні машини і крани, перші вітчизняні слябінги, перші крокуючі екскаватори, найпотужніший у Європі прес, роторні комплекси, стартовий наземний комплекс, ракета якого, доставила Ю. Гагаріна у космічні простори та багато інше. НКМЗ – містоутворююче підприємство, візитна картка міста.

Презентує і місто, і підприємство, музей історії Новокраматорського машинобудівного заводу. Музей промислового підприємства є важливою сполучною ланкою між соціально-культурними та економічними сферами, він також виступає брендом підприємства, підвищуючи імідж компанії. Відкриття для відвідувачів доступу до цікавих виробництв здатне значно підвищити привабливість території в очах потенційного гостя і навіть вперше вивести її на туристичну карту.

Одна з найважливіших функцій музею - залучення майбутніх співробітників. Уже зараз промисловий туризм є одним з найбільш ефективних способів ознайомлення з діяльністю підприємства, умовами праці та дозволяє побачити за якими технологіями і на якому обладнанні працюють на заводі.

Музей підприємства працює в напрямку повернення престижу робітничої професії.

Музей історії Новокраматорського машинобудівного заводу - це єдиний музей України, колекція моделей якого розповідає про витoki шкіл шахтнопід'ємного будування, екскаваторобудування, пресобудування, прокатобудування, міксеробудування традиції яких склалися протягом 85 років.

Колекція музею включає в себе предмети, архівні документи, альбоми історичних фото, публікації преси, що розкривають основні етапи історії НКМЗ від будівництва заводу до сьогодення.

Постійні виставки зразків промислових виробів, нових матеріалів, інструментів, машин (в оригіналах, моделях, малюнках і кресленнях). Вони мають завданням популяризувати прикладні знання і розвивати художній смак в області техніки і промисловості.

Діючи, крім колекцій, і багатьма іншими шляхами - систематичними поясненнями зібраних предметів, публічними читаннями - музей сприяє поширенню професійної освіти і підвищення її рівня з розкриттям історії розвитку науки і техніки України.

Технічний музей Новокраматорського машинобудівного заводу став прекрасним посібником для цілей профорієнтаційного викладання. Необхідна умова успішності дій музею - загальнодоступність його для відвідувачів.

Поряд з традиційними формами роботи з дитячою аудиторією оглядовими та тематичними екскурсіями, уроками та лекціями музей історії Новокраматорського машинобудівного заводу спираючись на багату історико-культурну спадщину створює нові підходи й варіанти роботи з дитячою аудиторією. Адже одним з основних завдань музею є приєднання до музеїв підростаючого покоління, та творчий розвиток особистості.

Саме такий просвітницький багатопрофільний проект музею історії, який був створений і має назву «Знайомство з історією науки і техніки». Задля популяризації історії, традицій та культури машинобудівного міста Краматорськ в рамках навчального процесу в загальноосвітніх школах. Включаючи в себе декілька етапів своєю першочерговою задачею він передбачає налагодження взаємовигідного та корисного співробітництва з навчальними закладами з метою використання музейних зібрань у навчально-виховних цілях.

Так наприклад, тематика розвитку вітчизняного екскаваторобудування розкривається у залі «Гірської техніки» музею історії Новокраматорського машинобудівного заводу. Представлена

експозиція присвячена історії створення та розвитку одного з видів землерийної техніки - екскаваторів. Унікальність експозиції полягає в тому, що крім великої кількості фотографій, ілюстрацій, цінних документів, особистих речей творців машин і натуральних елементів екскаваторів, зібрані експонати практично всіх моделей, що випускалися в різні часи одноківшових екскаваторів: драглайнів і розкривних лопат, а також роторних екскаваторів.

Екскаватори внесли вагомий вклад в технічне перетворення світу. Вони виконали для нас багато корисної роботи. Але проходить час, епоха одних моделей екскаваторів закінчується, на зміну їм приходять більш прогресивні машини з інноваційними конструктивними рішеннями для свого часу, адже світовому екскаваторобудуванню майже 200 років. При цьому, раніше існуючі моделі екскаваторів не повинні зникнути безслідно з нашої історії. Сьогодні деякі машини через громіздкість, а частіше через важкодоступність були кинуті на місці їх останньої роботи. На радість дослідникам історії техніки заіржавілі і сиротливі стоять забуті, частково затоплені в занедбаних кар'єрах і відвалах, нагадуючи кладовище машин.

Іншим пощастило більше, особливо за кордоном, де в останні роки в моду входять технопарки. Машини там відремонтували, очистили, пофарбували і виставили в якості музейних експонатів. Наприклад, розкривний екскаватор 1850-У виставлений в музеї кар'єрної техніки міста Вест Мінерал, Канзас (США) або гігантський роторний екскаватор Bagger SRs1200 в музеї гірничої справи міста Герліц (Німеччина). Треті взагалі потрапили до рук колекціонерів.

В даний час більшість вітчизняних перших моделей безповоротно втрачені. Тому збереження масштабних моделей, їх відновлення є необхідною вимогою для збереження історії розвитку вітчизняної техніки, зокрема екскаваторів.

Наприклад, одне з почесних місць в експозиції музею займає модель розкривного екскаватора на гусеничному ході ЕВГ-35/65М, з місткістю ковша 35 м^3 і масою 3850т. Дана машина за обсягом ковша поступалася найбільшим машинам в світі: Меріон 6360 (по імені «Captain» фірми «Marion Power Shovel», США перебував в експлуатації з 1965 по 1992 рр.) з місткістю ковша $137,6 \text{ м}^3$ і масою машини 12700 тонн і 1850-В (по імені «Big Brutus» фірми «Vucugus-Erie», США, з 1963 по 1974 рр.) - ківш 69 м^3 , масою -5500т. Але в кінці ХХ століття ЕВГ-35/65М вважався одним з найпотужніших екскаваторів, які знаходяться в експлуатації. При цьому в США машини були збережені і передані музеям присвяченим кар'єрним роботам. І якщо вони сьогодні залишаються яскравими прикладами досягнень машинобудування другої половини ХХ століття, то наші машини на концерні «Естонський сланець» були порізані на брукт, перша машина ЕВГ 35 / 65М в 2000р., а друга виведена з експлуатації в 2002 р. і в 2007 р її спіткала та ж доля. Тому побачити в живу масштабну реальну модель ЕВГ 35 / 65М не тільки цікаво, а й пізнавально з наукової точки зору для оцінки передових конструктивних рішень того часу.

Ще в середині 1930-х років був розроблений обґрунтований ряд типорозмірів одноківшових екскаваторів, куди включили і розкривні лопати. Але перша потужна розкривних лопата ЕГЛ-15 (масою 1050т, місткістю ковша 15 м^3) була виготовлена на НКМЗ і введена в експлуатацію на «Вахрушеввугілля» тільки 1950р, в 1958 р ця машина після модернізації випустилася як ЕВГ-15. Масштабна модель, яку також можна вивчити в експозиції музею.

Представлені в експозиції «Гірської техніки НКМЗ» з урахуванням їх еволюційного розвитку і екскаватори-драглайни.

У 1948 р. розпочато серійний випуск драглайнів на Новокраматорському машинобудівному заводі, об'ємом до 40 машин на рік [1].

У 1949-1950 рр. конструкторами НКМЗ створюється досліджувальний екскаватор ЕК-4/40 з ковшем місткістю 4 м^3 , стрілою 40 м, вагою 180 т, з приводом на змінному струмі і продуктивністю $200 \text{ м}^3/\text{год}$. Напрямок в проектуванні, вибір і обґрунтування основних параметрів крокуючого

екскаватора ЕК-4/40 визначено досвідом експлуатації крокуючих драглайнів типу «Маріон» і «Бюсайрус-Маніган 5W», а також досвідом експлуатації першого вітчизняного екскаватора ЕК-1.

У 1952 р. нова модель екскаватора-драглайна ЕК-4/40 була випробувана на будівництві Волго-Донського каналу.

У 1958 р. на Часів-Ярському комбінаті вогнетривких матеріалів був введений в експлуатацію перший виготовлений на НКМЗ екскаватор ЕК-6/60. Цей екскаватор був обладнаний ковшем місткістю 6 м³, стрілою 60 м і при вазі 523 т забезпечував продуктивність 300 м³/год.

Роботи з удосконалення екскаватора ЕК-4/60 закінчилися створенням на НКМЗ в 1962 р. нової моделі середньої потужності - крокуючого драглайна ЕК-5/45 [2].

Досягненням екскаваторобудування на Україні стали створений в 1971 р. екскаватор ЕК 10/70А та на його базі ЕК 13/50, які випускалися до 1988р., але і сьогодні вони становлять 80% парку крокуючих екскаваторів країн СНД [3].

На початку 90-х, враховуючи погіршення гірничо-геологічних умов, був створений екскаватор ЕК-15/80 та його модифікації ЕК-20/65 і ЕК-10/100. Новокраматорським машинобудівним заводом освоєно випуск кількох десятків моделей драглайнів з ковшами місткістю до 20 м³ і стрілами довжиною від 40 до 100 м. Загальна кількість машин, поставлених споживачам більш 2000 шт. Вони надійно працюють на кар'єрах 30 країн світу, підтверджуючи велич вітчизняного екскаваторобудування.

На сьогоднішній момент музейна спільнота доводять що фондова колекція кожного музею є не тільки джерело для досліджень, а і є важливим засобом який формує суспільство, і насамперед підростаюче покоління.

Саме тому використовуючи в музейній діяльності наочність, науковість, та доступність встановлюємо системний діалог музею з підростаючим поколінням. Формуємо культуру відвідування музейних закладів, та забезпечуємо таким чином міцні контакти музею з відвідувачем на майбутнє.

ЛІТЕРАТУРА

1. Держинский В.А. Одноковшовые экскаваторы АО «НКМЗ». Истоки, состояние и перспективы развития / В.И. Скубаев, О.Ю. Калашников, В.А Держинский // *Металлургическая и горнорудная промышленность*, 1998 – № 2(187). – С. 94 – 98.
2. Держинский В.А. Состояние и направления развития экскаваторостроения на АО «НКМЗ» / О.Ю. Калашников, В.А Держинский // *Горные машины и автоматика*, 2002 – № 3. – С. 5 – 8.
3. Держинский В.А. Экскаваторостроению АО «НКМЗ» - 55 лет / О.Ю. Калашников, В.И.Меленец, В.А Держинский // *Горные машины и автоматика*, 2003 – № 8. – С. 10 – 13.

*Наталія ПАНАС
Анна ДУХНЕНКО
(Львів, Україна)*

НОВІ ПІДХОДИ ДО ПОПУЛЯРИЗАЦІЇ АРХЕОЛОГІЧНОЇ СПАДЩИНИ РЕГІОНАЛЬНОГО ЛАНДШАФТНОГО ПАРКУ «ЗНЕСІННЯ»

Регіональні ландшафтні парки є природоохоронними рекреаційними установами місцевого чи регіонального значення, що створюються з метою збереження в природному стані типових або