

Приблизно в 1902 р. між Бахмачем і Гомелем будується друга колія. Модернізується залізничне устаткування. Будуються нові стандартні станційні приміщення з цегли, які збереглися до цього часу. Біля станції Мена та в інших пунктах були споруджені бази нафтопродукції Нобеля.

Але технічне оснащення залізниці все ж залишалося порівняно низьким. Паровози «ОВ» та інших типів були малосильні, вагони маленькі. На один вагон в середньому припадало 36,72 пасажирів, а на товарний вагон — 622 пуди вантажу. Швидкість поїздів становила 25—45 кілометрів за годину.

На цій залізниці відбувались важливі події. Діяла профспілкова організація залізничників. У період революції 1905 року вони брали участь у загальному всеросійському страйку, кілька тижнів залізниця не діяла. У роки революції 1917 р. і громадянської війни залізниця була живою лінією зв'язку і об'єктом боїв, рейдів бронепоїздів та ін.

Потім залізниця відіграла значну роль у відбудові господарства і дальшого економічного розвитку. Вона вже входила в групу Західних залізниць.

У 1925 р. залізничники відзначали 100-річчя виникнення залізниць. Правління Західної залізниці за вказівкою Народного комісара шляхів сполучення видало спеціальний бюлетень з фотографіями і наказом «Об объявлении благодарности прослужившим на железных дорогах от 25 до 50 лет и более». Ветеранам-залізничникам Данильченку В. С., Лахненку В. Г. з ст. Мена, Кузьменку С. Ф., Бобровицькому Ф. Р. з ст. Макошине, Гузію І. М., Синяку І. Д. з ст. Бондарівна та ішим були оголошені подяки. У наказі писалось: «Обращаясь к Вам, товарищи — герои труда, с искренним приветом и пожелания успеха в Вашей дальнейшей честной службе на транспорте, Правление дорог совместно с Дорпрофсоюзом выражают Вам свою глубокую благодарность за Ваш многолетний труд на общее дело транспорта вообще и особенно теперь... Выражаем твердую надежду, что испытанные и закаленные полувекковой трудовой жизнью работники транспорта и в дальнейшем будут живым, ярким примером и образцом для молодого поколения железнодорожников в деле усовершенствования и укрепления советского железнодорожного транспорта».

Згодом ця ділянка залізниці стала називатися Білоруською залізницею. Удосконалюється її господарство. Великим авторитетом користувалося Сновське депо. Залізниця перед війною мала свої школи, лікарні, клуби, торгівлю. Були належний порядок і культура обслуговування. Літні жителі згадують, що точність, годинників звіряли з приходом поїздів.

У роки Великої Вітчизняної війни Білоруська залізниця мала стратегічне значення. На її рейках вели боротьбу з загарбниками чернігівські партизани.

При відступі окупанти підірвали залізничний міст через Десну, знищили ряд станційних приміщень, водокачок, розібрали другу колію, завдали інших збитків.

Після війни героїчною працею наших людей залізниця була відбудована. У 1958 р. вона увійшла до складу Конотопського відділення Південно-Західної залізниці. По ній почали ходити могутні поїзди з народногосподарськими вантажами і пасажирами. Залізничні станції стали механізованими багатогалузевими господарствами з багатьма службами: енергопостачання, сигналізації і зв'язку, навантажувальних і розвантажувальних робіт, лісозахисних насаджень, колійними дистанціями та ін. У 70-х роках встановились пости електросигналізації і автоматизації, замінена тяжка праця стрілочників. Був проведений ремонт залізниці, розгалуження колійного господарства на роз'їздах та в окремих місцях.

У наступні роки теж відбулись якісні зміни на транспорті.

На жаль, кризові явища 90-х років відбилися і на цій залізниці. Вантажні перевезення зменшились на 50—75 відсотків. Якщо у 80-і р.р. за добу проходило 17 пар вантажних поїздів, то тепер одна. Збільшились простояння вагонів. Несталий пасажирський потік. Впала культура обслуговування та ін.

Але залізничники, вірні своїм традиціям, тримаються і виконують покладені на них обов'язки.

Дмитро КАЛІБАБА.

м. Мена.

ЯК З'ЯВИЛАСЬ КООПЕРАТИВНА ТОРГІВЛЯ В ГОРОДИЩІ

Коли людина потрапляє у безвихідь чи тяжке становище, в неї з'являються допоміжні сили, використавши які, вона вихдить переможцем і править за приклад іншим.

Розповід історію однієї сім'ї, тому, що це пов'язано з життям сільської громади.

Жив у селі Городищі малопомітний парубок Омелян, син Горілого Павла Якимовича. Коли настав час одружуватися, взяв він собі за дружину Марію Іллівну із роду Міщенків, що жила на суміжній вулиці. Більше двох років не мало подружжя дітей. І тоді був у сім'ї якийсь лад. А пішли малюки, почалися сварки. Батько сина не відділяє, бо ні з чого було виділити частку. Він мав п'ять десятин козачої (малопродатної, бо з держзапасів) землі та кілька десятин, отриманих у посаг за дружиною. Ця земля і непогана, але після смерті тещі тітки пред'явили позов на дві третини. Що ж робити Омеляну? Він був батьком двох дітей, і сімейне становище все погіршувалось. На початку ХХ століття Росія будувала в Маньчжурії Східнокитайську залізницю. Туди поїхало доволі сільчан на заробітки. Поїхав з ними і Омелян. Це було в 1905—1906 роках. Заробивши якісь там гроші, повернувся додому і придбав бідняцьке обійстя в Басараба, що переселився в Томську губернію. Батько виділив йому 2,5 десятини малопродатного піщаного ґрунту — розживайся, сину!

Але головніше, що привіз Омелян із заробітків — ідею створення торгової кооперації, про яку в той час по селах ніхто, і гадки не мав. На будівництві залізниці були, мабуть, засланці-демократи, котрі навчали людей, як організуватися в колективи для боротьби з нестатками та несправедливістю, що творила тодішня, влада. Це був післяреволюційний період. З цією ідеєю познайомились й інші городиські заробітчани, тільки ніхто нею не скористався.

Ось Омелян зі свояком Коноплянним Кузьмою написали «прошеніє» у волость, щоб дозволено було відкрити торговельну кооперацію в селах, і описали принцип її організації — концепцію статуту. Довго ходила їхня «бомага». Мабуть, не тільки в повіті, а й у губернії побувала. Дуже вже начальство було налякане революцією. Аж ось майже через рік надійшов дозвіл. Тільки треба було зареєструвати в волості статут і подати нове «прошеніє» за підписом ініціативної групи. Склали статут, як навчали їх демократи на будівництві дороги в Маньчжурії, написали «прошеніє» і дозвіл цього разу отримали набагато швидше. Тепер розпочалося найважче. До кого Омелян не звертався з пропозицією вступити у пайщики, ніхто не заперечував, а от гроші, хоч і малі, вкласти ніхто не поспішав. Тоді в селі торгувало до півтора десятків єврейських сімей, і вони побачили в Омеляні страшного конкурента. Розпустили чутку, щоб ніхто його не підтримував, бо, мовляв, той злидзяга збере гроші, розтринькає і кінці у воду. Навіть батько, Павло Якимович, засудив починання сина: людські діти, мовляв, працюють, а ти ходиш з політуркою по селу, соромно й дивитись...

Тоді Омелян за чисюсь підказкою, а чи сам додумався, — звернувся до священика, учителя і пана Мельника, що ще доживав свій вік у Глодах. Священик благословив починання і разом з учителем вступили в пайщики, внісши по 10 крб. Схвалив ідею і пан, але зі вступом не квапився. Після благословення сільчани з більшою довірою поставились до Омеляна. Стали записуватись у пайщики. Особливо родичі по дружині Марії, бо були заможнішими, та й рід великий, не те, що в Омеляна. А батько Омеляна в кооперацію не вступив і вже по відкритті торгівлі жодного разу не зайшов до крамниці.

Так на весну 1908 року зібралось в кооперації близько п'ятдесяти чоловік, обрали правління в складі голови, рахівника, скарбника, продавця і голови ревкомісії, орендували в Цюпира комору, що стояла на розі вулиць Журбівка і Шлях. Продавцем був призначений Омелян, а скарбником Кузьма Конопляний.

Торгівля пішла так успішно, що після першого поділу прибутків серед пайщиків у кінці 1908 року селяни побачили вигоду і стали поспішно вступати в кооперацію. Бо ціни в кооперації були нижчі, ніж у єврейських крамницях, а вибір товарів кращий, та й прибуток у кінці року. Тоді єврейська торгівля майже зовсім припинилась, і більшість їх виїхала з села. А кооперація процвітала. Незабаром було побудовано власне приміщення на майдані біля церкви.

Так зародилась кооперативна торгівля в Городищі (тепер Бахмацького району Чернігівської області).

Іван ГОРІЛИЙ.

АВТОГРАФИ ДРУЖБИ

Це було напередодні відкриття Сосницького літературно-меморіального музею О. Довженка. Багато письменників України вирішили подарувати свої кращі книги музеєві мудрого сина Десни. Одним із перших відгукнувся на це й наш великий земляк Павло Григорович Тичина.

Як відомо, український поет завжди привітно ставився до Олександра Петровича, в різні періоди свого життя раз по раз зустрічався з ним, високо шанував його щедрий талант. У свою чергу Довженко теж пильно стежив за неухильним літературним зростанням Павла Тичини.

За спогадом автора книги «З берегів зачарованої Десни» О. С. Грищенка, Дов-