



Орган ректорату Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту

Курс – на розвитие

«Чтобы изменить жизнь к лучшему, необходимо менять нынешний менталитет, – считает ректор ДИИТА профессор Александр Пшибишко. – Как только в сознание ребенка родители смогут внести мысль – надо не просто учиться, а научиться, вот тогда мы переломим сложившуюся ситуацию, когда двоечники рассчитывают с помощью толстого кошелька своих родителей получить не знания, а диплом.

Например, во Франции, если выпускник получил диплом университета, это еще не значит, что он гарантированно получит работу. Ему предстоит пройти целый ряд испытаний: сначала полтора года отучиться на специализированных курсах по конкретной специальности, затем полгода – практика под руководством опытного сотрудника, и только после сдачи экзамена ему будет предоставлено заветное рабочее место.

Во Франции студенты идут в вуз не просто отбывать срок, а именно учиться. Причем постоянно ходят на лекции лишь первокурсники, а большинство сту-

дентов старших курсов обучаются в режиме он-лайн. Преподаватели ведут лекции в виртуальной аудитории. Там студент стремится знать как можно больше, потому что уверен – без крепких знаний о высокооплачиваемой работе и не мечтает. Отмечу, что лишь одну треть материала студенты получают от преподавателя, все остальное они нарабатывают самостоятельно.

Что касается практики студентов, то там вопрос решен просто – за счет университета студент едет на стажировку. Добавлю, что бюджет французского университета в 100-200 раз выше, чем наш...

Мы в этом направлении движемся, но крайне медленно. Все упирается в финансирование. Нужны специальные электронные носители, развитая сеть Интернет. Думаю, лет через десять виртуальные аудитории станут нормой для каждого вуза. В нынешнем же году планируем оборудовать электронную библиотеку, которая будет работать до 23 часов.



Отдельная тема разговора – проект MISCTIF по программе «TEMPUS», цель которой – создание единого железнодорожного пространства. Напомню, это совместный европейский проект «Магистр безопасности/ Безопасность/ Сертификация» в области междуна-

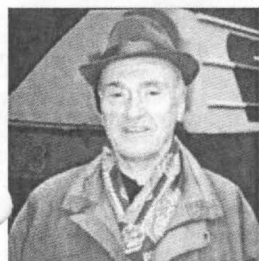
родного железнодорожного транспорта в Украине и Центральной Азии».

MISCTIF – большой проект с большими амбициями. Это совместная работа университетов с железнодорожными компаниями разных стран. В проекте задействованы ученые и специалисты 6 стран: Украины, Франции, Латвии, Казахстана, Киргизстана и Польши. Он рассчитан на три года. В нынешнем учебном году в ДИИТе подготовят 18 преподавателей для программы «TEMPUS». По окончании программы 60 студентов получат диплом магистра европейского образца.

Кроме того, на базе ДИИТА в Ужгороді плануємо відкрити наш філіал, де будуть проводитись курси підвищення кваліфікації для залізничників країн Європи, Польщі, Венгрії, Австрії і інших країн, які отримуватимуть диплом магістра міжнародного рівня».

Лариса Марценюк
Фото автора

Вітаємо ювіляра



14 листопада 2009 року виповнилося 70 років лауреату Державної премії України в галузі науки і техніки, члену-кореспонденту Транспортної Академії України, кандидату технічних наук, доценту кафедри «Автоматизований електропривід», ветерану праці Олегу Іллічу Гілевичу.

Народився Олег Ілліч в м. Дніпропетровську в робітничій сім'ї. Батько працював водієм вантажного автомобіля, а мати – обтирницею паровозів в локомотивному депо. В 1941 році батько пішов на фронт, а сім'я була евакуйована в Киргизію. Працелюбність і відповідальність, серйозне відношення до справи, яку береється опанувати людина – це ті риси, які були привиті в сім'ї і стали визначними в характері Олега Ілліча на все життя.

Середню школу № 38 м. Дніпропетровська Олег Ілліч закінчив в 1957 році з медаллю.

Перший виробничий досвід О.І. Гілевич отримав в автопарку м. Дніпропетровська, де працював слюсарем, а потім токарем. З досвідом виробничика і практичним стажем в 1958 році Олег Ілліч поступив на факультет «Електрифікація залізниць» ДІІТУ. Студентські роки пройшли в активній навчальній і громадській роботі членом комсомольського бюро факультету «Електрифікація залізниць». Серед однокласників Олега Ілліча немало людей, які реалізували себе в житті та досягли успіхів. Це директор тепловозремонтного заводу А. І. Завгородній, директор залізничного технікуму А. Ф. Секрет, доценти ДІІТУ – Ф. С. Пашков, В. М. Кривільников, інженер-конструктор О. І. Калайда та інші відомі фахівці. Атмосфера змагання і вимогливості вивчали у випускника ДІІТУ тягу до пізнання і самоутвердження.

В 1963 році разом з групою випускників факультету «Електрифікація залізниць» він був направлений на ДЕВЗ в організоване спеціальне конструкторське бюро промислових електро-возів.

Знання і уміння організувати себе і інтелектуальні сили колективу на виконання поставлених інженерних задач дозволили Олегу Іллічу досить швидко заявити про себе, як про здібного і перспективного інженера. Через декілька років молодий інженер стає завідувачем сектором СКБ, головою ради молодих спеціалістів ДЕВЗ, членом координаційної ради всесоюзного товариства «Союз-електротрансмаш» по проблемі «Автоматизація», активний пропагандист товариства «Знання». Інші види творчої діяльності також захопили Олега Ілліча.

Завантаженість роботою не завадила Олегу Іллічу підготувати і успішно захистити в 1974 році кандидатську дисертацію. Йому було присуджено науковий ступінь кандидата технічних наук.

Через руки і душу О. І. Гілевича пройшли випробування цілий ряд електро-возів, які випустив ДЕВЗ, це Д100^м, Д94, ВЛ41, ВЛ26, ПЭУ1, ПЭ2, ПЭ3М, ОПЭ2, ОПЭ1, 4КПТ, ПЭЗТ.

З 1977 року О. І. Гілевич – доцент кафедри «Охорона праці» ДІІТУ, де проявився його талант педагога і вихователя.

В 1992 році на прохання керівництва Українського науково-дослідного інституту електро-возобудування (УЕЛНДІ) О. І. Гілевич був переведений з ДІІТУ до УЕЛНДІ для вирішення науково-дослідних задач по розробці та освоєнню випуску вітчизняного магістрального електро-возу.

Плідна і напружена робота О. І. Гілевича на посаді заступника директора УЕЛНДІ по випробуваннях електро-возів увінчалась випуском партії електро-возів ДЕ1, які сьогодні працюють на залізницях України. За цю роботу О. І. Гілевичу з групою науковців в 2002 році присуджено Державну премію України в галузі науки і техніки «За розробку, створення, освоєння виробництва та впровадження вітчизняного вісімвісьового електро-воза постійного струму типу ДЕ1». З 2005 року О. І. Гілевич працює на кафедрі АЕП в ДІІТІ.

Активна наукова робота продовжується і сьогодні. О. І. Гілевич автор 20 винаходів, ним опубліковано 170 наукових статей і методичних праць.

Коло інтересів О. І. Гілевича дуже широке. Це питання випробувань і

вдосконалення електро-рухомого складу, його автоматизація, надійність систем електричної тяги, питання ергономіки в системах управління транспортним засобом, історія краю, філософія, література і поезія. До речі Олег Ілліч пише чудові вірші, тільки друкує їх лише в стінгазетах. А творчі зустрічі поетів Придніпров'я із студентами стали майже традиційними на факультеті «Електрифікація залізниць», де багато віршів на тему історії, філософії, або про студентське життя читає сам автор – Олег Ілліч.

Всяку роботу Олег Ілліч виконує не формально, зацікавлено і цим захоплює і студентів. Група 254, де керівником групи працює Олег Ілліч, визнана кращою групою факультету «Електрифікація залізниць».

Ректорат університету, колектив викладачів та студентів факультету «Електрифікація залізниць» щиро вітають Олега Ілліча з ювілеєм. Зичать йому міцного здоров'я, подальших творчих успіхів в його багатогранній діяльності, особистого щастя батька, діда і педагога.

ПАМ'ЯТИ КОЛЛЕГИ ПОСВЯЩАЄТЬСЯ

19 ноября исполнилось бы 85 лет со дня рождения Андрея Григорьевича Савельева. К сожалению, до этого юбилея Андрей Григорьевич не дожил, но он оставил о себе добрую память.

Андрей Григорьевич окончил факультет «Строительство железных дорог» ДИИТа в 1950-м году. Уже тогда проявились его инженерные способности: руководство институтом поощрило его грамотой за лучший дипломный проект.

Однако по настоящему способности Андрея Григорьевича раскрылись, когда он в 1951-м году пришел на работу в хозяйство водоснабжения Приднепровской (в то время Сталинской) железной дороги. С этой отраслью он связал свою дальнейшую судьбу, пройдя путь от квалифицированного инженера до начальника отдела водоснабжения дороги.

Чтобы занять должность мастера в хозяйстве водоснабжения на станции Нижнеднепровск-Узел, Андрею Григорьевичу пришлось выполнить пробную испытательную работу. Ему было поручено разобраться в причинах выхода из строя одного из насосов. Андрей Григорьевич блестяще справился с поставленной задачей. Он не только разобрался в кавитационных причинах выхода насоса из строя и способах устранения этих причин, но и изготовил деревянный макет изъездного кавитационного рабочего колеса насоса, по которому была выполнена отливка нового колеса.

В 1965-м году Андрея Григорьевича назначают на должность начальника отдела водоснабжения и санитарно-технических устройств Приднепровской ж.д. В ту пору основным видом тяги на транспорте была паровозная. Вследствие этого отдел водоснабжения входил в число ведущих служб дороги, обеспечивавших бесперебойное движение поездов, а новая должность была весьма ответственна. (Достаточно упомянуть, что наиболее мощный на ту пору грузовой паровоз серии ФД экипировался на одну поездку 20 кубометрами воды, которые необходимо было залить в тендер паровоза за 10 минут!).

С 1961-го года Андрей Григорьевич без отрыва от производства начинает работу над кандидатской диссертацией, посвященной перспективам водоснабженческой отрасли на же-

лезнодорожном транспорте. В 1975-м году он заканчивает работу и защищает ее на ученом совете. Но ему не повезло: его работа попадает «черному оппону». Однако Андрей Григорьевич не отчаивается и едет вторично защищать диссертацию в ВАК СССР. Там ему удается убедить членов ВАК в актуальности своей работы и в 1975-м году ему присуждают ученую степень кандидата технических наук по специальности «Водоснабжение и водоотведение».

С этого же времени Андрей Григорьевич начинает активное сотрудничество с кафедрой гидравлики и водоснабжения ДИИТа, вначале доцентом по совместительству, а с 1981-го года он полностью перешел на работу на кафедре.

Помню первый рабочий день его на нашей кафедре. Это было 2 марта 1981 года. По многолетней традиции работы на дороге Андрей Григорьевич пришел на кафедру в 7 часов утра. И очень удивился, почему на кафедре никого нет. С неделей ему пришлось перестраиваться, пока он не привык к новому графику работы.

В 1984 году в ДИИТе была набрана первая группа студентов – «водяников», обучающихся по дневной форме. Тогдашний заведующий кафедрой А. Е. Белан вместе с А. Г. Савельевым пробивали открытие данной специальности 11 лет. Однако, если проф. Белан осуществлял идейно-руководящую роль, то Андрей Григорьевич выполнял всю «черновую» работу. Обладая хорошими организаторскими способностями и коммуникабельностью, он сумел сохранить добрые, а порой и дружеские отношения как с руководством Приднепровской ж.д., так и со многими влиятельными людьми в МПС СССР. В этой связи вспоминаются его высказывания о том, что, кроме выполнения своей основной работы, за службами водоснабжения негласно была закреплена и другая функция – организовывать встречу и достойный отдых высокопоставленных комиссий и делегаций. Как правило, хозяйство водоснабжения располагалось на берегах рек и водоемов. А это и рыбалка, и уха, и водные прогулки на катере, и купание в теплое время года. А уже чем-чем, но искусством приема гостей и организации им приятного досуга Андрей Григорьевич владел в совершенстве. Именно благодаря этим качествам многочислен-

ные командировки Андрея Григорьевича в Москву увенчались успехом: ему удалось собрать заявки на инженеров-водоснабженцев со всей сети железных дорог СССР, по которым и была открыта данная специальность в ДИИТе.

После перехода Андрея Григорьевича на работу в ДИИТ открылась новая страница в его многогранной деятельности – учебно-педагогическая. Он организовал филиал кафедры и создал учебный класс в хозяйстве водоснабжения на ст. Нижнеднепровск-Узел, приблизив тем самым учебный процесс к реальному производству. Весь свой богатейший производственный опыт он внедрил в учебный процесс. Иногда Андрей Григорьевич приводил такие производственно-исторические сведения, которые студенты могли услышать только от него. Вот некоторые примеры:

– в 1950 – 1952 гг. вода в реке Орель по всем показателям соответствовала ГОСТ «Вода питьевая», т.е. можно было заходить в реку и пить из нее воду без каких-либо последствий для здоровья (сейчас об этом можно только помечтать). Объяснение: к тому времени промышленность Приднепровского края еще не была восстановлена и реку некому было загрязнять;

– рекламируя преимущества гидроприводов, он утверждал: удельная мощность гидромоторов, гидропередач в 8–10 раз больше в сравнении с аналогичными электромоторами и электропередачами. Объяснение: электромотор – это масса металла, основной же рабочей жидкостью в гидромоторе является масло с удельным весом в десяток раз меньше удельного веса металла.

Студентов Андрей Григорьевич часто изумлял своей способностью быстро и качественно вычерчивать сложные схемы гидропередач на доске. Причем владел он этим искусством в равной мере как правой рукой, так и левой.

Еще одна отличительная черта Андрея Григорьевича – он обладал непревзойденным чувством юмора. Вот некоторые из его шедверов в данной области:

– продолжая тему гидроприводов, он отмечал: но при всех своих достоинствах они обладают одним крупным недостатком – требуют обслуживающего персонала очень высокой квалификации;



– читая студентам дисциплину «Насосные и воздухоподводящие станции, он считал, что восприятие ее девушкам дается особенно тяжело. Поэтому при беседе с ними мы иногда слышали знаменитое савельевское юмористическо-сатирическое: «Девушка, милая, ну можно не знать насосы, но не до такой же степени!»;

– в дисциплине «Автоматизация водопроводно-канализационных сооружений» он утверждал, что основной недостаток средств автоматики – мешают ночью спать обслуживающему персоналу. Свой тезис он сопровождал притчей: «Когда машинисты по ночам начали проезжать запрещающий сигнал, в локомотивах стали устанавливать автоматику, чтобы своим писком-визгом-ревом она заставляла машиниста вздрогнуть. Отключить ее можно было нажатием кнопки в полу. Тогда машинисты стали заранее пригужать эту кнопку, чтобы автоматика не мешала «кимарить». Пришлось перенести эту кнопку на вертикальную стенку, где ее можно было отключить затылком. Пригужать ее заранее в этом месте не удастся». Так это на самом деле или нет – это уже другой вопрос. Зато доходчиво и убедительно.

Многие советы, рекомендации, высказывания, юморини Андрея Григорьевича вошли в золотой фонд кафедры. И мы ими пользуемся по сей день.

В.М. Багрий, по поручению кафедры «Гидравлика и водоснабжение»



1-е место

В 2010 году кафедре «Гидравлика и водоснабжение» исполнится, как и нашему университету, 80 лет, они были созданы одновременно.

Преподаватели кафедры готовятся к этому знаменательному событию и собираются подготовить книжечку, посвященную истории кафедры, ее сотрудни-

Студенты разработали символику кафедры «Гидравлика и водоснабжение»

кам, становлениям лабораторий кафедры, научным разработкам и, конечно, выпускникам кафедры.

С этой целью среди студентов и преподавателей был объявлен конкурс на символику кафедры.

На конкурс было подано 9 образцов символики. В результате тайного голосования студентов групп 614-654 и 615-645, а также преподавателей кафедры следующей символикой заняла призовые места.



2-е место

1 место – 87 голосов. Разработчики студенты группы 645 – А. В. Друзь, А. В. Крывко, Д. А. Харченко.

2 место – 34 голоса. Разработчики студенты группы 645 – А. В. Друзь, А. В. Крывко, Д. А. Харченко.

3 место – 15 голосов. Разработчик студентка группы

644 Ю. С. Воловоденко. Три указанные символики-победители будут использованы в написании истории кафедры, а также в повседневной жизни кафедры (на стендах кафедры, на-

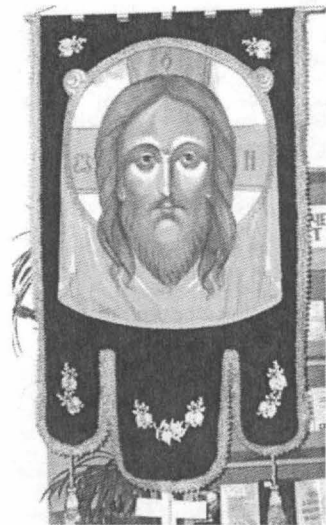
учно-методических разработках и пр.). Разработчики символики – студенты-победители будут поощрены.

Л.Ф. Долина, приват-профессор кафедры гидравлики и водоснабжения



3-е место

Книга иконе подобна



Звон колоколов, нежная мелодия флейты, зал, украшенный верхающими иконами... Гости, пришедшие на торжественное

собрание, посвященное Дню библиотек, в читальный зал научно-технической библиотеки, с затаенным дыханием ждали – а что же будет дальше? Увиденное и услышанное заставило многих задуматься о смысле жизни и ответить на вопрос: «А правильно ли я поступаю, по тем ли духовным законам живу?»

В этот праздничный день тема разговора была очень интересная и не дающая однозначного ответа. Тема касалась вопросов: «Что такое икона?» и «Какая взаимосвязь между иконой и книгой?»

На эти вопросы попытались дать ответ приглашенные в ДИИТ – отец Игорь из Центра православной культуры «Лествица» и старший научный сотрудник Днепрпетровского художественного музея Игорь Кибка. Они рассказали об истории возникновения икон, иконописцев и даже о том, бывают ли чудотворные иконы. Специалисты подчеркнули, что и книга, и икона – это духовное богатство народа. Книга душе полезна, а значит, книга иконе подобна.

Интересно, что появление университетов было непосредственно связано с распространением, хранением и использованием информации (основным источником которой выступала рукописная и печатная книга). Например, в Киевской Руси таким центром образовательного тяготения стал Софийский собор в Киеве и сформированная при нем примерно в 1037 году библиотека Ярослава Мудрого.

Появление с 11 по 13 века при кафедральных соборах и монастырях Европы небольших книгохранилищ привело к тому, что они постепенно становились образовательными центрами и основой зарождения университетов. Примером этого является всемирно известная Сорбонна. Именно для организованного чтения и обсуждения книг в библиотеке собора Нотр-Дам в Париже в 1252 году сформировалось первое корпоративное объединение студентов.

С интересным докладом выступил и курсант 4 курса факультета «Мосты и тоннели» Алексей Шевчук. Он увлекательно рассказал о крещении Руси и о том, какое место вера занимала в жизни запорожских казаков.

Подытожила сказанное директор научно-технической библиотеки университета Татьяна Колесникова: «Роль современной библиотеки как информационной и культурной организации в наш век информационных технологий набирает новое значение, – сказала

Татьяна Александровна. – Оставаясь гуманитарной по сути, библиотека стремительно развивается технологически. Библиотеки призваны быть гарантом общедоступной информации для всех членов общества, они всегда будут духовным богатством народа. А каждый человек, безусловно, должен находить место для духовного мира в своей жизни».

Лариса Марценюк
Фото автора

Ура, мы победили!!!

Мы – это Валерий Аркадьевич Рыков и автор этих строк Вячеслав Михайлович Багрий. Кого или что мы победили и чем вызвана подобная восторженная зйфория станет понятно из последующего текста.

Студенты, обучающиеся по специальности «Водоснабжение и водоотведение», на 3-м курсе выполняют курсовой проект по дисциплине «Водоснабжение» под названием «Расчет и проектирование водо-проводной сети железнодорожной станции и поселка». Данный проект сопровождается довольно кропотливым расчетом по гидравлической увязке кольцевых водопроводных сетей (выполнение II закона Кирхгофа). Однако, если еще лет 20 назад эта проблема не вызывала особых затруднений даже у студентов-заочников, то для многих студентов нынешних (до половины группы, а иногда и более) эта задача оказывается неподъемной. Да и чего можно ожидать от студентов, измеряющих силу в секундах, гидравлический радиус в кубометрах; кое-кто из них не имеет представления о том, как определить площадь пола прямоугольного помещения (и это-то после изучения школьной геометрии и вузовской геодезии). Один студент на вопрос «гидравлические опоры та их види» (дисциплины «Технічна механіка рідини та газу» і «Водопостачання» викладаються державною мовою) ответил, что «гидравлическая опора, которая что-то держит. Правда, что удерживает эта гидравлическая опора, он ответить затруднился. Ну и, пожалуй, «шедевром» студенческих ответов можно считать то, что одна студентка 3-го курса не смогла ответить на вопрос: «Чему равно четыре в квадрате» (специально не записываю это в виде математического выражения, смысл чего станет ясен чуть ниже).

Правда, по поводу последнего примера Валерий Аркадьевич с присущим ему чувством юмора заметил: «Мы рассмотрели этот вопрос на кафедре. И пришли к выводу, что студентка абсолютно права. И действительно, какая разница, в чем будет четверка? В квадрате ли, в круге, прямоугольнике, треугольнике или в ромбе – в чем бы она ни находилась, она все равно будет оставаться четверкой».

Таким образом, в условиях «блестящей» способности многих студентов к самостоятельному мышлению не оставалось ничего иного, как прийти к выводу, что наиболее трудоемкую и кропотливую часть курсового проекта по расчету и гидравлической увязке водопроводных сетей методом В. Г. Лобачева необходимо поручить ЭВМ.

С этой целью автор разработал блок-схему расчетного алгоритма (которую, впрочем, Валерий Аркадьевич, как специалист в области ЭВМ, неоднократно корректировал), а сам Валерий Аркадьевич любезно согласился написать программу.



Студентка 634-й группы Наташа Шейнина с явным удовольствием осваивает новую программу под руководством В. А. Рыкова

Вначале перед ним встал вопрос о выборе языка программирования (Паскаль, Си++, MathCAD). По результатам экспериментов и умозаключений он выбрал наиболее оптимальный вариант – язык Visual Basic for Applications (VBA), который обладает двумя существенными преимуществами:

- 1) он встроено в стандартное программное обеспечение современных ПЭВМ;
- 2) он обслуживает электронные таблицы Excel. И работа закипела.

Как высказывался Валерий Аркадьевич, создание подобного программного продукта включает 2 этапа:

- 1) написание программы;
- 2) отладка программы и доведение ее до работоспособного состояния. Причем первый этап занимает одну часть, а второй – восемь частей рабочего времени. На практике так оно и случилось. Работу мы начали летом 2008 года, а закончили накануне Пасхи 2009 г., (в аккурат к началу курсового проектирования).

Новая программа не только увязывает сети до машинного нуля, но и освободила студентов от необходимости подбирать диаметры труб.

Для этого она вначале исправляет «корявое» студенческое предварительное распределение расходов по участкам, а затем назначает для них (участков) экономически наиболее выгодные диаметры, постоянно корректируя их на каждом этапе увязочного расчета. Студентам лишь остается правильно заполнить таблицу исходных данных, описывающую геометрию сети и включающую предварительно распределенные расходы на режимы максимального водопотребления и пожаротушения. Все остальное за них делает программа.

Для практической реализации программы в группе была назначена куратор – студен-

тка этой же группы Наташа Шейнина. Валерий Аркадьевич научил Наташу пользоваться программой, после чего она пропустила всю группу через ЭВМ. В результате каждый студент через считанные секунды получил распечатки своей оптимальной увязанной сети.

Подытожим сравнительный анализ «до и после программы».

До программы работа студентов иногда сопровождалась слезами разочарования (касается девушек, ребята свое разочарование, по-видимому, выражали иным способом). Она (студентка) несколько дней выполняла расчеты, в предвкушении выполненного долга у нее было назначено свидание с юношей, она приносит на проверку свои расчеты и «О, ужас!!!». Расчет оказался неверным из-за того, что в одном месте она запуталась с размерностями. Как говорят в таких случаях, многодневная работа пошла насмарку. Здесь уж не до свиданий: пережить бы хоть как-то стресс и настроить себя на пересчет таблиц. Даже добросовестным студентам иногда приходилось пересчитывать таблицы по 2 – 3 раза.

После составления программы слезы разочарования сменились удовлетворенной улыбкой. Компьютер ничего не забудет, ничего не перепутает и безошибочно выполнит трудоемкий расчет за считанные секунды. Таким образом, отвечая на поставленный в начале статьи вопрос, можно утверждать: мы победили неспособность некоторых студентов выполнять трудоемкие расчеты, возложив эту обязанность на плечи ЭВМ, и освободили им (студентам) уйму времени для более приятного времяпрепровождения.

Вышеописанный расчет предшествует таблице узловых напоров, по результатам которой находится диктующая точка сети, определяется высота водонапорной башни и получаются исходные данные для построения линий пьезометрических напоров. И хотя расчет этой таблицы гораздо проще предыдущего, для некоторых студентов и он вызывает проблему. И если этот процесс в дальнейшем начнет приобретать лавинообразный характер, то, возможно, нам с Валерием Аркадьевичем придется создавать новую коалицию для решения этой проблемы. Единственное, на что мы не пойдем – это возлагать на компьютер выполнение графической части проекта. Нужно хоть что-нибудь оставить студентам для творческого осмысления. Иначе их можно доучить до состояния механических роботов, только и способных на безумное тыканье на компьютерные кнопки.

В. М. Багрий, доцент
кафедры гидравлики и водоснабжения

25 октября – помните!



Этот день навсегда останется в памяти граждан Днепропетровска. Это день освобождения города от немецко-фашистских оккупантов.

Время постепенно стирает остроту восприятия событий тех, уже далеких, дней октября 1943 года. Но очень важно, чтобы молодые не забыли уроков истории. Известно, что народ, забывший свою историю, не имеет будущего. Поэтому необходимы мероприятия, которые проводятся на факультете «Електрифікація залізниць» по сохранению исторической памяти в сердцах студентов.

Одно из таких мероприятий организовано и проведено доцентом кафедры «Автоматизированный электропривод» О.И. Гилевичем в Днепропетровском национальном университете железнодорожного транспорта (ДИИТ) 7 октября с.г. Со студентами первого и второго курсов проводилась творческая встреча с одним из ведущих поэтов Днепропетровска Лилией Васильевной Ленской. Встреча была посвящена Дню партизанской славы (22 сентября) и Дню освобождения Днепропетровска (25 октября).

Л.В. Ленская, член Международного сообщества писательских союзов, Межрегио-

нального союза писателей Украины и Регионального союза писателей Приднепровья, автор семи изданных сборников стихотворений. Много внимания в своем творчестве уделяет воспоминаниям о днях войны 1941-1945 годов, которая в памяти народа Украины осталась как Великая Отечественная война. Посвящены участникам этой войны сборники «Эхо прошедшей войны» (2007) и «Этот день Победы» (2009). В них есть стихотворения о подпольщиках Днепропетровска, о воинах-днепропетровцах и о жителях Днепропетровска, расстрелянных фашистами.

Открывая встречу, О. И. Гилевич прочел строки из оригинала письма, датированного 2 декабря 1943 года, которые написала 20-летняя девушка, пережившая оккупацию Днепропетровска, своей подруге на Урал. Она писала «...ты свой прекрасный Амур не узнала бы. Мы живем как на кладбище, среди развалин. Эти изверги при отступлении оставили от Амур-Нижнеднепровска пустыню. Осталось не более 10 % домов. На Песках вообще почти нет домов. Ваш дом сгорел. Каляевская тоже, как и не существовала. От нашего дома остались одни стены.

Людей всех при отступлении угоняли. Кто не уходил, того расстреливали. У Веры Глотовой расстреляли всю семью. Маленьких детей бросали в огонь. Когда пришли эти людоеды подпалить наш дом, хотели застрелить меня... Ночь пересидели в развалинах на Михайловской улице, а наутро переползли в развалины своего дома. А на другой день, 27 сентября, пришли наши дорогие освободители. И сейчас не верится, что остались в живых».

Такова историческая правда, которую некоторые пытаются исказить.

Лилия Васильевна прочла свои стихотворения: «Неизвестный солдат», «Александр Матросов», «Танк на пьедестале», «Подпольщики Днепропетровска», «Ветеран у вечного огня». Ряд стихотворений Л. В. Ленской посвящен сегодняшним проблемам ве-



теранов, вопросам искаженного восприятия событий войны некоторыми молодыми людьми, проблемам сохранения мира («Юному другу», «Хиросима» и другие).

Студенты 214 группы Валентина Есьменова, Виталий Козаченко прочитали ряд стихотворений Лилии Васильевны, а Богдан Петруша и Алексей Белокуров исполнили песню на ее стихи, музыку к которой сочинили сами. Вот строки из этой песни о ветеране:

«Улица шумит и суетится.
Вот троллейбус. Остановка «Коммунар»,
Ты выходишь. Прежде, чем спуститься,
Выставляешь свой косяк на тротуар.

Много ты дорог прошел с боями,
Знал, за что, и никого не обвинял,
Лишь когда медаль тебе вручали,
Дрогнул вдруг и слезы не сдержал...»

У многих, сидящих в зале, на глазах появились слезы. А это значит, что встреча тронула душу молодых людей. Студенты 234 группы приняли участие в этой встрече. Вспомнили и о том, что многие памятники находятся в забвении. Молодежь возле них пьет пиво, забрасывая их бутылками, как памятник Гале Андрусенко в тупике трамваев №1 и №5. Высказывалось мнение, что горсовет должен принять решение, обязывающее магазины, продающие напитки, выполнять уборку и благоустройство близлежащих территорий. Это обеспечит реальные шаги к повышению культуры жителей Днепропетровска.

Алексей Бедняк,
студент 234 гр.



ПУТЕШЕСТВИЕ ПО ЕВРОПЕ: ЧЕРТОВ МОСТ. ВОСХОЖДЕНИЕ НА МАТТЕРХОРН

Восхождение на Маттерхорн я начал планировать сразу, как только мы с женой решили поехать в гости к нашим друзьям, проживающим в Германии.

На самой высокой вершине Альп Монблане высотой 4810 м я уже был. Гора Маттерхорн высотой 4478 м - не самая высокая, но самая впечатляющая гора в Альпах. О вершине Маттерхорн написано больше книг и отснято больше фотографий, чем обо всех остальных вершинах, вместе взятых, поэтому нет альпиниста, который не мечтал бы совершить восхождение на нее. На итальянско-швейцарской границе, в горделивом одиночестве гордо устремлена в небо вершина в виде четырехгранной скальной пирамиды, окруженной ледниками. Даже в Калифорнии есть свой Маттерхорн в Диснейленде.

Долгие годы Маттерхорн считался неприступным. К среди-

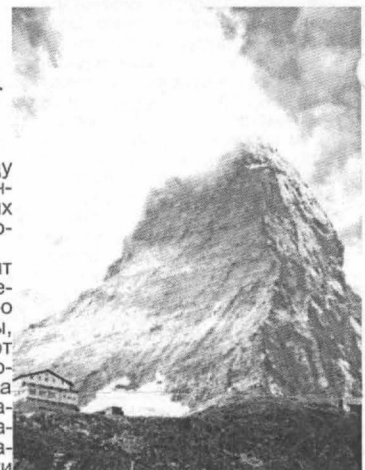
не XIX века практически все альпийские вершины были покорены, а он все оставался непобежденным. И только летом 1865 года, после многих лет осады, люди впервые смогли ступить на его вершину. Это произошло примерно через сто лет после покорения Монблана. Группа скалолазов, которую возглавлял знаменитый английский альпинист и путешественник Эдвард Уимпер, добилась успеха, достигнув вершины Маттерхорна от швейцарского селения Церматт.

Франкфурт-на-Майне - финансовая столица Германии, одной из самых благополучных стран Европы. Мы были поражены порядком, чистотой и ухоженностью улиц и дворов (в результате чего нет мух и комаров), скромностью и сдержанностью в одежде (там не увидишь оголенных пупиков) и доброжелатель-

ностью в отношениях между людьми. Мы не видели брошенных окурков на улицах, пьющих пиво на ходу, переходящих дорогу на красный свет.

Мне кажется, что это зависит не только от менталитета немцев (в самом городе примерно половина жителей - эмигранты, а сами немцы предпочитают жить в селениях и небольших городках в окрестностях города), а от действующих там жестких законов. За такие, в целом, незначительные проступки выписываются штрафы в многие десятки евро.

Еще некоторые наблюдения: у нас больше внимания уделяют одежде и если бы типичный немец появился в центре нашего города, то он бы выглядел довольно бледно на общем фоне. Крутых машин во Франкфурте значительно меньше, чем в нашем городе.



Гора Маттерхорн. Слева высокогорная гостиница, а справа верхняя станция канатной дороги. Выше под Маттерхорном видна хижина Херли, с которой и совершают восхождения.

(Продолжение в следующем номере)

Анатолій Брызга

Засновник – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені В. Лазаряна
Адреса редакції: 49010,
м. Дніпропетровськ,
вул. Лазаряна, 2, к. 1201

Редколегія:
Корженевич І. П. – головний редактор,
Поліщук Т. В., Марценюк Л. В. – редактори
Контактні телефони: 47-19-66, 9-65 (ДІІТ)
E-mail: diit2000 @ a-teleport.com
Свідоцтво про реєстрацію
ДП №1071 від 27.08.2003 р.

Газета виходить щомісячно українською і російською мовами.
Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.
Газета випускається на благодійних засадах, розповсюджується безкоштовно

Номер набрано і зверстано у редакції, надруковано в рекламно-видавничому відділі ДІІТу
Макет газети розміщено на сайті:
<http://www.diitrv.dp.ua>
Тираж 100 примірників