



## Пам'яті М. Н. Гольдштейна

В 2010 г. научная общественность стран СНГ отмечает 100-летие со дня рождения М. Н. Гольдштейна

Выдающийся ученый в области механики грунтов, оснований и фундаментов Михаил Наумович Гольдштейн родился 13 октября 1910 г. в семье врачей.

Закончив в 1927 г. строительную профтехшколу, он работал на стройках Приднепровья и учился на вечернем факультете Днепропетровского строительного института. После окончания института в 1931 г. участвовал в проектировании крупных металлургических заводов, работал на Вахшстросе.

В 1934-1935 гг. был ассистентом на кафедре «Мосты» ДИИТа, а в 1936-1937 гг. — инженером кафедры оснований и фундаментов и завсудующим лабораторией испытаний грунтов.

С 1938 г. он переходит работать в НИИ пути и строительства МПС (г. Москва), занимаясь вопросами устойчивости земляного полотна и проблемами строительства железных дорог в районах вечной мерзлоты.

В 1939 г. М. Н. Гольдштейн защитил в МИИТе кандидатскую диссертацию на тему «Устойчивость свободных земляных откосов». С 1943 по 1946 г. обучался в докторантуре Академии Наук СССР под руководством члена-корреспондента Б. Н. Веденсева и в 1946 г. защитил докторскую диссертацию на тему «Деформации земляного полотна и оснований сооружений при промерзании и оттаивании». В этот же период он участвовал в исследованиях по обеспечению устойчивости земляного полотна для бесперебойной работы железных дорог Урала и Сибири и в восстановлении прифронтовых транспортных коммуникаций. Им были разработаны конструкции тонкостенных опускных колодцев и высоких свайных ростверков под опоры мостов, а также винтовых свай с высокой несущей способностью.

Вернувшись через 10 лет в 1948 г. в ДИИТ в качестве завсудующего кафедрой оснований и фундаментов, он уже в 1949 г. создал первую в Украине научно-исследовательскую проблемную лабораторию механики грунтов, ставшую впоследствии широко известной не только в бывшем СССР, но и за его пределами. На базе этой лаборатории была создана целая сеть геотехнических станций — лабораторий, в которых проводились исследования по решению проблем деформаций и устойчивости земляного полотна железных дорог, плотин, дамб и других гидротехнических сооружений, борьбы с оползнями, укрепления берегов водохранилищ, устойчивости оснований промышленных и гражданских зданий и сооружений. Такие станции были созданы в Украине, России, Молдавии и других республиках бывшего СССР. Лаборатория механики

грунтов стала ведущей в области создания приборов, методов и методик испытания различных грунтов.

Возглавив проведение фундаментальных исследований в области механики грунтов, профессор М. Н. Гольдштейн развил вопросы теории просадочных явлений и реологии грунтов, устойчивости земляного полотна, разжижения песков при взрывах и другие.

Настоящим золотым фондом были высококвалифицированные научные кадры, которые готовились под руководством профессора. При кафедре была создана возглавляемая им аспирантура, в которой постоянно обучались 4-5 аспирантов, подбираемых из молодых сотрудников и студентов-выпускников ДИИТа. Он был научным руководителем 35 диссертантов. Под его руководством пять научных сотрудников кафедры и лаборатории защитили докторские диссертации, один из которых В. Б. Гусев стал впоследствии членом-корреспондентом АН СССР.

Михаил Наумович много сделал для механики грунтов, занимаясь ею около полувека. Он был автором ряда оригинальных монографий, учебников, справочных изданий, переводчиком и редактором переводов широко известных иностранных классических трудов, изданных с его помощью у нас в стране.

Из крупных монографий, написанных М. Н. Гольдштейном, прежде всего необходимо упомянуть его книгу «Деформации земляного полотна и оснований сооружений при промерзании и оттаивании» 1948 г., бывшей его докторской диссертацией. В 1952 г. вышла широко известная книга М. Н. Гольдштейна «Механические свойства грунтов», переизданная им затем в 1971, 1973 и 1979 г. уже в виде трех книг под тем же названием. Содержание этого нового третьего издания было значительно, более чем в четыре раза, расширено и дополнено по сравнению с изданием 1952 г. Из учебников, написанных авторским коллективом, руководимым М. Н. Гольдштейном, следует назвать курс «Механика грунтов, основания и фундаменты» 1981 г.

Михаил Наумович в течение всей его творческой жизни проводил большую научно-общественную работу. Он был непременным участником многих совещаний и конференций, проводившихся в нашей стране, в том числе VIII Международного Конгресса по механике грунтов и фундаментостроению в 1973 году в Москве. Он также был членом ряда ученых советов, в том числе в МИСИ, членом президиума и Почетным членом Национального комитета СССР по механике грунтов и фундаментостроению,

членом редколлегии журнала «Основания, фундаменты и механика грунтов». Нельзя не упомянуть большое Совещание по методам определения механических свойств грунтов, проводившееся под руководством М. Н. Гольдштейна в Днепропетровске, где были также продемонстрированы большая центрифуга и оригинальная трехосная аппаратура. Выступления Михаила Наумовича обычно были зажигательными, оригинальными и слушались с большим интересом.

Под его руководством выполнен комплекс работ по научному обновлению устойчивости подземных сооружений Киевского метрополитена, а также проектирования и строительства Днепропетровского метрополитена.

Большой вклад внес М. Н. Гольдштейн в подготовку и воспитание научных кадров, создание школы механиков, принесших ДИИТу признание в научных кругах многих стран. Под его руководством в период с 1948 по 1981 гг. были выполнены комплексные исследования в области механики грунтов, и в частности изучены механические свойства всех основных типов грунтов. Проведены исследования устойчивости земляного полотна железных дорог и крупных гидротехнических сооружений и разработаны методы по ее повышению. Кроме того, усовершенствованы методы инженерно-геологических обследований оползней на железных дорогах и изучена устойчивость откосов и оползневых склонов.

Большой вклад в развитие школы внесли ученики профессора Гольдштейна доктора наук, профессора К. Ш. Шадунц, А. Я. Туровская, А. Г. Дорфман, Л. М. Тимофеева, Г. М. Вариниченко, У. Х. Магдеев и член-корреспондент АН СССР, президент Международной инженерной академии Б. В. Гусев.

Практическое значение механики грунтов для многих отраслей народного хозяйства, в том числе и для железнодорожного транспорта, огромно. Устойчивость земляного полотна необходима для обеспечения безопасности движения поездов, что особенно важно при увеличении их скоростей и грузоподъемности.

По инициативе проф. Гольдштейна М. Н. на факультете «Мосты и тоннели» ДИИТа в 1956 году была открыта новая специализация «Транспортные тоннели и метрополитен», которая функционирует и сейчас.

При кафедре в 1949 г. под руководством профессора М. Н. Гольдштейна была создана отраслевая проблемная лаборатория механики грунтов, которая стала известной не только в бывшем СССР, но и далеко



Михаил Наумович Гольдштейн (1910-1993)

за его пределами. На базе этой лаборатории были созданы геотехнические станции на строящихся объектах Куйбышевской, Каховской, Кременчугской и Киевской ГЭС, канала Днепр-Донбасс, а также Одесской, Молдавской, Северо-Кавказской, Казахской и Львовской железных дорог. На геостанциях решались проблемы устойчивости земляного полотна железнодорожных, гидротехнических и других сооружений. Лаборатория занимала ведущее положение в СССР в области создания приборов, методов и методик измерений деформаций грунтовых оснований различных сооружений. За период существования лаборатории было подготовлено более 40 кандидатов и 6 докторов наук, которыми написаны десятки монографий, изданы сотни статей и подготовлены десятки изобретений.

Научная школа механики грунтов ДИИТа внесла большой вклад как в развитие теории, так и в практику строительства и реконструкции железных дорог и других инженерных транспортных сооружений. Профессор Гольдштейн М. Н. опубликовал свыше 200 научных работ, в том числе 13 монографий, он перевел на русский язык труды выдающихся зарубежных ученых Терцаги, Пека, Леонардса, Харра, написал учебник по механике и свойствам грунтов.

Высокий уровень научной подготовки, огромный опыт научно-исследовательской и практической работы, создание известной школы в области механики грунтов М. Н. Гольдштейна ставят его в один ряд с известными в мире учеными, такими как Терцаги, Цытович и другие.

В. Д. Петренко, завсудующий кафедрой «Тоннели, основания и фундаменты»

### 3 Днем працівників освіти!

Від імені залізничників України сердечно вітаю всіх працівників навчальних закладів залізничного транспорту з професійним святом – Днем працівників освіти.

Працівники залізничного транспорту висловлюють вам сердечну вдячність за невтомну працю і поклонання сіяти мудрість і знання, за наполегливість у вихованні молодого покоління громадян України. Адже завдяки сумлінному виконанню своїх професійних обов'язків, а також чіткій, злагодженій роботі педагогічних колективів постійно удосконалюється навчально-виховний процес. Підвищується якість підготовки фахівців, що забезпечує стабільне функціонування залізничної галузі.

Бажаю Вам, шановні педагога, вагомих здобутків та невичерпних творчих сил у вашій почесній праці, міцного здоров'я, щастя, стабільності та добробуту вам і вашим родинам.

Хай завжди щедро на сході буде освітянська нива, а в усіх Ваших починаннях будуть супутниками успіх і удача.

Генеральний директор Укрзалізниці М. Костюк

## Мы помним!

14 октября Алексею Емельяновичу Белану исполнилось бы 100 лет! Несмотря на то что он не дождался этого своего юбилея 17 лет, остались его ученики и сотрудники (из них шесть человек до сих пор работают на кафедре), которые хорошо помнят не только самого Алексея Емельяновича, но и его дела.

Об этом удивительном человеке написано уже много: и в книге-воспоминании А. И. Кулиша «Легенды ДИИТ», и в статьях различных авторов в днитовские газеты. Поэтому в данном очерке, чтобы не повторяться, я больше внимания уделяю тому времени и той обстановке, в которой жил и работал Алексей Емельянович Белан.

В этом году ДИИТ отмечал свой 80-летний юбилей. Ровно половину этого срока – 40 лет Алексей Емельянович возглавлял кафедру «Гидравлика и водоснабжение» (1947-1987 гг.). И хотя кафедра отсчитывает свою историю со дня основания института (ныне университета), список заведующих кафедрой невелик: нынешний заведующий – Беляев Николай Николаевич лишь пятый в этом списке.

До 1966 г. основные помыслы Алексея Емельяновича были направлены на защиту докторской диссертации. В то время основным видом тяги на железнодорожном транспорте была паровозная (ее пик пришелся на 1961 г.). Для того чтобы паровоз сходил, ему нужны были уголь и вода. Однако ресурс воды был ограничен. Поэтому паровозы довольно часто были вынуждены подъезжать к гидроколоннам для пополнения запасов воды. Бывший начальник учебного отдела ДИИТа Нечасев Е.Г. по этому поводу рассказал следующую историю.

Раньше к товарным поездам присоединяли спецвагоны для перевозки заключенных. Однажды предстояла довольно продолжительная подобная перевозка, которую без промежуточного набора воды не мог выполнить ни один тогдашний паровоз. А поскольку контингент заключенных был настолько опасен, что даже при наличии вооруженной охраны промежуточные остановки могли иметь весьма печальные последствия, было принято решение промежуточные остановки исключить. Для этого во главе данного поезда были поставлены 4 паровоза. Сменяя друг друга по мере выработки воды, они доставляли состав в пункт назначения без промежуточных остановок.

В первом варианте своей докторской диссертации Алексей Емельянович вынашивал идею использования инерционного напора для безостановочного пополнения паровозов водой. В настоящее время для

электровозной тяги актуальность подобной работы утратила смысл: электровоз может ехать сколь угодно долго, была бы контактная сеть. (К тому же перестали возить спецвагоны с заключенными).

После защиты докторской диссертации перед Алексеем Емельяновичем встала другая проблема: добиться открытия в ДИИТе дневной специальности по нашей кафедре. Для этого под его руководством в аудитории 138 была организована специализированная лаборатория по технологии очистки природных и сточных вод. Для разработки научно-методического обеспечения будущей специальности он единолично, а также в соавторстве со своими коллегами написал учебные пособия «Водоводы та водопроводні мережі» (на украинском языке), «Технология водоснабжения», «Прокладывание и расчет устройств водоснабжения» (2 издания) и др. Обладая великолепными редакторскими качествами, Алексей Емельянович спорил в редакции по поводу названия первого учебного пособия. Он пытался доказать редакции, что слова «водоводы» в украинском языке не существует, существует слово «водогони». Но его соавтор по данной книге М. Д. Даниленко, написавший данную часть, не стал настаивать и книга вышла под таким названием. Ученики Алексея Емельяновича, излагая данную тему современным студентам, учитывают его пожелание.

Благодаря усилиям Алексея Емельяновича и тогдашнего доцента нашей кафедры А. Г. Савельева в 1981 г. была набрана первая дневная группа студентов по специальности «Охрана водных ресурсов и обезвреживание промышленных стоков».

По традиции в следующем году выпускники этой группы соберутся в ДИИТе, чтобы отметить 25 лет окончания института.

После смерти Алексея Емельяновича его семья передала на кафедру обширную библиотеку и его рабочие материалы. Из них мы узнали, какую громадную переписку он вел в пределах бывшего СССР: от Тбилиси до Хабаровска. На кафедре до сих пор хранится автореферат докторской диссертации Александра Сергеевича Зедгидице «Пути рационального использования природных ресурсов воды в системах крупных коммунальных водопроводов» (1975 г.), а тогдашнего заведующего родственной кафедрой ХабиИЖТа Г. И. Воловника Алексей Емельянович даже планировал официальным оппонентом одному из своих учеников.

Но особо дружеские отношения сложились у Алексея Емельяновича с тогдашним заведующим кафедрой гидравлики ЛИИЖТа Койдой Никанором Ульяновичем. У них даже установилась своеобразная традиция: если диссертацию защищает ученик Койды, то первым оппонентом выступает Алексей Емельянович и наоборот. На кафедре до сих пор хранится кандидатская диссертация ученицы Койды Эммы Григорьевны Маршель «Исследование оптимального поточкораспределения в трубопроводной сети с несколькими точками питания» (1970 г.), посвященная решению поставленной задачи методами нелинейного математического программирования (метод покоординатного спуска). Хотя сегодня, в условиях, когда финансовые вопросы решаются не путем нахождения способов для снижения себестоимости воды, а путем простого увеличения нормативов и тарифов, подобные разработки никому не нужны.

Следующей отличительной особенностью Алексея Емельяновича, на которую кафедра обратила внимание, была его любовь к иностранным языкам (в его библиотеке даже имеется объемный учебник «Водоснабжение» на болгарском языке). По-видимому, эту любовь Алексей Емельянович унаследовал от первого заведующего нашей кафедры, при котором он закончил ДИИТ, Флора Федоровича Малькевича.

Малькевич (1882 г.р.) – потомственный дворянин, окончил до революции (в 1904 г.) Петербургский институт инженеров путей сообщения, в совершенстве владел несколькими иностранными языками. Нашей кафедрой он заведовал с 1930 г. до эвакуации ДИИТа в 1941 г. в Новосибирск.

По воспоминаниям Алексея Емельяновича, до работы в ДИИТе Малькевич в составе группы переводчиков прожил 7 лет в США. Там они занимались «промышленным шпионажем»: по заданию КГБ СССР переводили технические тексты на русский язык. Когда ФБР рассекретило эту группу и хотело ее арестовать, КГБ опередил американцев и сумел через канадскую границу вернуть всю группу на родину.

Сделав небольшое отступление. В 1972 г. мы с Алексеем Емельяновичем были в Одессе на чествовании 80-летия профессора Ботука Бориса Осиповича (Одесский строительный институт). И там узнали, что, оказавшись, Ботук свободно владел немецким языком и специально для него выписывали валютный журнал ФРГ «Wasser und Abwasser» (вода и стоки). Повиди-



Алексей Емельянович Белан (1910-1993)

мому, нечто подобное довоенный ДИИТ выписывал и для Малькевича. Во-первых, из этого журнала он узнавал все новейшие достижения науки и техники отрасли, а во-вторых, он частенько приносил эти журналы на занятия и на уровне синхронного перевода доносил материал до студентов. Доходило даже до того что, когда преподаватели кафедры иностранных языков становились в тупик с переводами технических текстов, они обращались к нему за помощью. Для Малькевича, в совершенстве владеющего английским языком, их проблемы не составляли никакого труда и он решал их с легкостью («щелкание семечко»).

К сожалению, дальнейшая судьба Малькевича сложилась весьма трагично. В 1941 г. он не поехал с ДИИТом в Новосибирск. Причина – неизвестна, скорее всего почтенный возраст. Для тех, кто остался в оккупированном городе, был выбор: либо пойти на сотрудничество с немцами, либо этого не делать. Те, кто выбирал первое, получали зарплату и продовольственную карточку. Малькевич отказался от сотрудничества и в 1942 г. умер голодной смертью.

С 1987 г. и до самой смерти Алексей Емельянович работал на кафедре профессором на 0,25 ставки, читая студентам одну-единственную дисциплину «Введение в специальность». На таких же условиях его пригласили в ДИСИ (ныне ПГАСиА). Умер он в ноябре 1993 года.

Мы, его живые ученики и соратники, помним Алексея Емельяновича и будем помнить всегда.

В. М. Багрий,  
ветеран кафедры

# Відділ обслуговування науково-технічною літературою

Відділ обслуговування науково-технічною літературою виконує завдання збереження та поширення інформації, оперативного її пошуку на допомогу науковій, навчальній та виховній діяльності користувачів бібліотеки та продовжує впроваджувати інноваційні технології у практику роботи.

Щорічно відділ обслуговує майже 7000 читачів, видає 144 тисячі примірників наукової, нормативної, спеціальних видів літератури. Для наукових співробітників пропонуються послуги міжбібліотечного абонементу, як на традиційних носіях інформації, так і в електронному вигляді. У залах відділу користувачі мають можливість одержати видання та інформацію про них, користуючись каталогами, картотеками та електронними базами даних, які створені співробітниками бібліотеки.

Фонди сектора іноземної мови пропонують читачам літературу англійською, німецькою, французькою та іншими мовами з техніки, економіки, природознавчих наук, а також періодичні видання залізничної, будівельної, економічної та інших тематик.

Відвідувачі читального залу мають можливість ознайомитися з новинками періодики, науковою літературою різних напрямків. Читачам, що займаються науковою роботою, надаються автореферати, дисертації, звіти про науково-дослідну роботу вчених нашого ВНЗ. Ці матеріали пропонуються як у друкованому вигляді, так і в електронному форматі. Молоді на-

уковці на полицях зали можуть знайти книги та журнали на допомогу їх дослідницькій діяльності.

У залах відділу постійно діють виставки: «ДПТ сьогодні»; «Праці вчених ДПТу»; «Залізничний транспорт – дорога в майбутнє»; «Railway of the world».

До ювілею нашого ВНЗ читачам пропонується книжкова виставка, присвячена начальнику ДПТу В. А. Лазаряну, а також виставка «Видатні залізничники». На сайті бібліотеки надаються віртуальні виставки «ДПТу – 80», «Евгеній Патон – явлення мирової культури», «В. А. Лазаряну – 100 років».

Постійно оновлюються тематичні виставки. Новинки книг та періодичних видань пропонуються на книжкових виставках і Днях інформації, які організуються щоквартально. Читачі можуть ознайомитися з календарем знаменних дат, який друкується у «Віснику куратора».

За останні роки у відділі ведеться робота зі створення фонду цінних та рідкісних книг. Це видання з історії, техніки, мистецтва, художньої літератури різними мовами. Видання цього фонду були представлені на культурно-мистецькому заході «Духовні скарби України».

У рамках проєкту «Залізнична україніка» збирається література, яка присвячена історії розвитку залізничного транспорту. З метою збереження, вивчення та подальшого використання вона була відріфкована та відображена на перших

двох «Ретро-дискках». Всього таких видань XIX – початку XX століття з історії розвитку українських та світових залізниць відскановано близько 60 примірників.

До проєкту «Залізнична україніка» приєдналися бібліотеки інших ВНЗ нашого профілю і бібліотека Управління Придніпровської залізниці.

У відділі продовжується робота з підготовки до автоматизованої видачі науково-технічної літератури. Почалося штрих-кодування літератури. Створена та постійно редагується БД «Читач». Для оперативного пошуку необхідних матеріалів для читачів у залах наукового відділу встановлені 15 комп'ютерів, що забезпечує вихід на сервер бібліотеки та в Інтернет.

У читальному залі другий рік функціонує медіа-зал для студентів, викладачів, співробітників. За цей період обслуговано майже 2000 читачів. Користувачі мають доступ до електронного каталогу НТБ, можуть знайти бібліографічний опис необхідної книги, зроби тематичний підбір книг або журнальних статей. До уваги читачів пропонується фонд CD та DVD дисків.

Читачі мають можливість користуватися ліцензійним інформаційним ресурсом – довідково-правовою інформаційною системою ЛІГА-ЗАКОН.

Медіа-зал пропонує користувачам електронні версії журналів з комп'ютерних технологій, економіки, залізничної тематики (як українською, так і іноземними мо-

вами), екології та інші. В електронному вигляді можна користуватися авторефератами дисертацій, методичними вказівками з різних дисциплін, статтями та книгами. Читачі можуть копіювати ці матеріали, якщо це не заборонено автором. Також є можливість скористатися нормативними документами (ГОСТ, ГСТУ, ДБН, постанови, накази тощо).

Шанувальники художньої літератури можуть скористатися електронною колекцією книг (майже 17 тисяч видань у форматі fb2).

Користувачі мають доступ до безкоштовного Інтернету. Для полегшення пошуку у світовій павутині розроблений Інтернет-навігатор, у якому зібрані найбільш використовувані посилання на ресурси з наукової та навчальної тематики університету. Навігатор постійно поповнюється. Розробляється нова сторінка «Молодому науковцю», яка допоможе дослідникам в роботі над дисертаціями, дипломними проєктами.

Співробітники медіа-залу консультують читачів з питань використання електронних ресурсів бібліотеки, а також пошуку та доступу до Інтернету, виконують копіювання на різні носії інформації.

Бібліотекарі відділу разом з іншими співробітниками беруть активну участь у підготовці та проведенні різних заходів та презентацій, науково-практичної конференції, присвяченої інноваційним методам роботи бібліотек ВНЗ.

*Зав. відділом  
Т. М. Шумікова*

## Відділ комплектування бібліотеки

З чого починається шлях книги до читача? З того, що викладач або науковець університету робить замовлення на необхідну йому літературу згідно з програмою дисципліни, яку він викладає. Проаналізувавши замовлення від усіх кафедр університету, складається Специфікація на придбання підручників та наукової літератури для потреб студентів та викладачів. Після оплати рахунку книги надходять до бібліотеки, де кожне окреме видання записується до інвентарних книг, які раніше були в паперовому вигляді, а зараз в електронному. Йому присвоюється індивідуальний інвентарний номер, а також штрих-код, за яким цю книгу можна знайти при електронній книговидачі. Книги штемпелюються, пропоставляється ціна, вводиться спрощений бібліографічний опис до електронного каталогу. І вся ця важлива та кропітка робота проводиться у відділі комплектування науково-технічної бібліотеки університету. І в цьому ж відділі книга закінчує своє існування, коли вона відслужить людям: її списують з інвентарних книг або облікових карток.

Схожий шлях проходять і періодичні видання: газети, журнали, реферативні видання, які також підлягають бібліотечному обліку. Після присвоєння інвентарного номера, штемпелювання та вписування формуляру на журнали, вони надходять до читальних залів, де кожний читач може ознайомитися з новинками преси.

З розвитком електронних видів інформації, коли бібліотека стає гібридною, тобто поєднують паперові видання з електронними, відділ комплектування реєструє електронні видання так, як і паперові. До речі, зараз всі методичні рекомендації можна переглянути і в електронному вигляді.

Запрошуємо всіх викладачів та співробітників університету ознайомитися з новим електронним модулем «Книгозабезпеченість», де ви зможете знайти інформацію про забезпеченість студентів необхідною літературою та уточнити, які підручники ще треба замовити та придбати. Ми завжди раді вас бачити та допомогти вам у вашій викладацькій та науковій роботі.

*Зав. відділом М. М. Бухало*

## Відділ наукової обробки літератури та організації каталогів

Бібліотека нашого університету має у своєму фонді близько мільйона книг і постійно поповнюється новими надходженнями. Як знайти необхідну книгу в цьому океані друкованої продукції?

Щоб донести до користувача цей колосальний масив, необхідно кожному примірнику, що надходить до фондів бібліотеки, надати своє місце на книжковій полиці й віднести кожне видання до окремої, своєї галузі знань. Книги систематизуються за таблицями універсальної десятичної класифікації (УДК), і кожна книга одержує своє місце в системі знань і предметів.

А для того щоб потім усі ці відомості дійшли до користувача, створена мережа довідкового апарату, без якого просто неможливо знайти потрібне джерело, яка має назву сукупність бібліотечних каталогів.

Основні каталоги НТБ університету:

– алфавітний каталог, який групує описи книг у строгому алфавітному порядку авторів і назв,

дає відповідь на запит: чи має бібліотека книгу з певною назвою або того чи іншого автора;

– систематичний каталог групує описи книг за розділами знань і дає відповідь на питання, чи має бібліотека джерела з того чи іншого предмета.

Крім того, абонементи й читальні зали мають допоміжні каталоги на фонди своїх відділів.

З 2000 року бібліотека почала створювати електронний каталог, що поєднує в собі функції алфавітного і систематичного каталогів і дає можливість за короткий час знайти необхідне видання. На сьогоднішній день ЕК має майже 40 000 тисяч бібліографічних записів українською, російською, іноземною мовами і має широкий діапазон пошукового апарату.

Колектив відділу завжди надає допомогу й консультацію кожному користувачу.

*Зав. відділом А. М. Лисенко*

**Влітку цього року уряд України ухвалив рішення про будівництво мосту через Керченську протоку. За обсягом капітальних робіт це безпрецедентна подія в мостобудуванні України. Ця робота покладена на Міністерство транспорту та зв'язку.**

**У зв'язку з цією подією для читачів нашої газети буде цікавим нарис А. І. Куліша, який він підготував для другого видання своєї книги «Легенди ДІТТ»**

# Міст через Керченську протоку

Так сталося, що Керченська протока в історії незалежної України зайняла особливе місце. Акваторія Азовського моря стала предметом суперечок між Україною та Росією. Особливо гостро стояли питання визнання морських кордонів, визначення меж прикордонних, прибережних зон. Усім відомий конфлікт навкруги острова Тузла, до якого без узгодження із Україною за рішенням начебто тільки місцевих органів влади Краснодарського краю почали споруджувати дамбу. Довелось Україні облаштувати на острові прикордонну військову охорону. У листопаді 2007 року в Керченській протоці сталася аварія російського нафтового танкера, що призвело до забруднення берегів у районі відомої курортної зони біля Бердянська. Пізніше, під час шторму біля Керченської протоки затонуло вісім суден.

Влітку тут діє паром, який перевозить залізничний рухомий склад від станції Крим до станції Кавказ. Це найкоротший шлях між Україною та кавказькими республіками. Постійнодіюча залізнична лінія у зв'язку з неминучим збільшенням у майбутньому обсягу перевезень вантажів вкрай необхідна. Ця проблема не була вирішена ні за часів царської Російської імперії, ні за часів радянської влади.

Щоправда, в історії був недовгий період, коли через Керченську протоку був перекинутий міст. Про це ми дізнаємося зі спогадів фронтového інженера, доцента, кандидата технічних наук, колишнього декана мостового факультету С. П. Горбатова, який будував у роки війни цей міст. Він часто на лекціях розповідав про ті труднощі, які їм, інженерам-мостобудівникам, довелося долати. Сергій Петрович особливо акцентував увагу майбутніх мостовиків на тому, як вони шукали і знаходили несподівані інженерні рішення.

Але довідатися про подробиці будівництва цього унікального моста мені ніяк не вдалося. Нарешті у 2008 році я дізнався, що серед студентів факультету «Управління перевізними процесами» є студент Олександр Петросенко, який родом з Керчі. Він з допомогою своїх ро-

дичів (насамперед, мами) ознайомився з архівами, музейними матеріалами, статтями місцевої преси, іншою літературою.

Ідея побудувати міст через протоку виникла у німецького військового командування в 1942 році. Справа в тому, що влітку 1942 року Гітлер намагався спрямувати основний удар вермахту на Кавказ з тим, щоб прорватися через гори й вийти до країн Близького Сходу та Південної Азії, у яких були поширені антибританські, пронимецькі настрої. Довгий час просування німецьких військ у напрямі Крим-Кавказ стримували оборонці Севастополя. Але коли німецькі війська одним крилом увійшли до Керченської протоки, а іншим оволоділи Ростовом, ідея швидкісного будівництва моста стала реальністю. Сюди з Німеччини та окупованих країн направлялись ешелони з різними металевими конструкціями.

Проте здійснити це німцям не вдалося. Прорвати фронт на Кавказі німецько-фашистські війська не змогли, а згодом зазнали поразки в Сталінградській битві. Радянські війська в Україні вже досягли Дніпра, а Крим ще залишався окупованим. Тільки у квітні 1944 року почалася Кримська операція. Зразу ж постало питання про будівництво через протоку моста. Поблизу руйн деревної Єнікальської фортеці розташовувався німецький склад двотаврових балок та 30-метрових паль. Вирішено було використати їх на будівництві. Тільки німецькі інженери проєктували будівництво автомобільного моста, а радянські – залізничного. Керівником проєкту моста був інженер М. С. Руденко. Інженери К. С. Селін, В. Г. Андрєєв, А. Г. Прокопович, М. М. Колоколов, С. П. Горбатов постійно шукали нові рішення. Були винайдені оригінальні портальні копри для забивання паль, запроваджено безкесонний метод будівництва опор, яких налічувалося 238, металеві палі висотою 15 метрів нарощували, скріплюючи їх дерев'яними брусками. Верхні частини пустотілих паль заливали бетоном. Щоранку ціла флотилія човнів, катерів перевозила робітників на мостові опори.

На будівництво моста було витрачено всього 150 днів! До того ж 50 днів припадало на період жорстоких морських штормів, під час яких роботи припинялися. Довжина збудованого моста дорівнювала 4,5 кілометра, висота над водою 9,2 метра, довжина прогонів 28,6 метра.

Третього листопада 1944 року перший поїзд відкрив рух через міст зі станції Крим, а 7 грудня ешелони пішли за графіком.

Серйозне випробування міст витримав у грудні 1944 року, коли 15 днів лютував шторм. Вітер доходив до 10 балів. Весь міст покритий товстим льодовим панциром. Але споруда витримала і продовжувала працювати.

А от весняній негоді міст здався. У двадцятих числах лютого 1945 року льодові поля посунули з півночі на міст. У ту зиму Азовське море промерзло на нечувану досі глибину. Рухаючись, льодове поле з гігантською силою ламало палі (льодорізи свого часу не встигли зробити). А згодом південний вітер погнав на міст велічні крижини з Чорного моря. Міст був зруйнований. Центральних 15-18 прогонів взагалі тепер не існувало.

Урядова комісія, враховуючи те, що міст був побудований з різних металевих конструкцій, із застосуванням неякісного бетону, що були не завершені земляні роботи, прийшла до висновку про недоцільність його відбудови. Але свою роль міст виконав – протягом чотирьох місяців забезпечував фронтові перевезення.

Сьогодні інженери-мостовики планують побудувати через Керченську протоку новий міст довжиною також 4,5 кілометра, але висотою 50 метрів над рівнем моря. По ньому пройдуть дві залізничні колії, автострада.

Може бути й так, що в його проєктуванні й будівництві візьмуть участь і випускники мостового факультету нашого університету, і мрія доцента, колишнього декана мостового факультету Сергія Петровича Горбатова стане реальністю.

Артем Куліш

## Знайомтесь: довідково-бібліографічний відділ!

Чи знаєте ви, де розташована кімната № 263? Сходимо на другий поверх, повернути наліво, остання кімната з лівого боку. Що ж знаходиться за дверима цієї кімнати? Оскільки поруч можна побачити кабінет директора бібліотеки, то перша думка буде про підрозділ бібліотеки. І ця думка буде абсолютно правильною! Підрозділ цей має назву «Довідково-бібліографічний відділ».

Уже перша половина відділу назви вказує на те, що тут можна отримати довідку. Фактично будь-яку, але перш за все передбачається надання допомоги в пошуку необхідних джерел інформації. Якщо потрібно з'ясувати конкретні відомості (біографічні дані видатної особи, тлумачення аббревіатур та складних термінів тощо), в нагоді стане довідково-бібліографічний фонд відділу. Вам запропонують такі універсальні довідкові видання, як Велика радянська енциклопедія, Енциклопедія сучасної України та багато галузевих слов-

ників, енциклопедій та довідників. Ви можете працювати з ними в великому затишному залі – додому книги з цього відділу не видаються. Крім того, до послуг відвідувачів пропонуються такі бази даних: «ЛІГА ЗАКОН» – база законодавчих документів; «Зодчій» – база нормативних документів, що застосовуються в будівельній галузі; база «Транспорт. Машиностроєння. Енергетика» – охоплює реферати статей з періодичних видань, присвячених залізничному транспорту, машинобудуванню, енергетиці, хронологічний обсяг цієї бази – 2002-2010 роки.

Що ж «ховається» під другою частиною назви відділу – «бібліографічний»? Усім відомо, що бібліотека отримує наукові журнали (приблизно 55 примірників щомісяця). Кожний журнал складається з певної кількості статей, а власне назва видання не може відобразити зміст конкретної статті. Така складність виникає і при роботі зі збірниками наукових

праць, матеріалами конференцій, назви яких відображають лише галузь науки. То як же орієнтуватися у величезному потоці наукових публікацій, яких щорічно надходить до бібліотеки більше 2,8 тисяч? З метою вирішення такої проблеми і проводиться бібліографічна робота. Співробітники відділу вивчають кожний отриманий журнал або збірник, аналізують його зміст та складають спеціальний опис на ті статті, які мають важливе наукове значення. Складаючи цей опис, за мало зазначити тільки автора/авторів та назву статті. Назва статті не завжди відображає увесь зміст публікації, тому до кожної з них необхідно скласти предметні рубрики та ключові слова, які власне і розкривають цей зміст. Саме вони дозволяють знайти опубліковані роботи за певною темою, роблять кожну статтю «видимою» для користувача. Такий опис називається бібліографічним (звідси і друга частина назви підрозділу), а працівники, які його складають, – бібліографами. Потім картки з описами роз-

ставляються в систематичній картотечі статей. Також записи відображаються в електронній реєстраційно-аналітичній базі періодичних видань. На відміну від традиційної картотеки, яка знаходиться у приміщенні підрозділу, з електронною базою можна працювати і в медіа-залі (кім. № 262), і навіть вдома (за наявності Інтернету) – достатньо просто зайти в електронний каталог, розміщений на сайті нашої бібліотеки, та вибрати потрібну вкладку.

Усі ці ресурси стануть у нагоді при написанні доповідей і рефератів, підготовці магістерських дипломів та інших навчальних та наукових діяльності. Але якщо вам важко самостійно здійснити пошук необхідної літератури, ви завжди можете звернутися до довідково-бібліографічного відділу – кожний працівник залюбки вам допоможе. Відділ працює з понеділка по четвер, з 10:00 до 16:30, в п'ятницю – з 10:00 до 15:30.

Н. Хорошилова

Засновник і видавець – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна  
Газета виходить щомісяця українською і російською мовами  
Редколегія: Корженевич І. П. (головн. ред.), Полішко Т. В. (редактор), Гаврилов М. О. (дизайн)

Адреса редакції та видавця: к. 1201, вул. Лазаряна, 2, м. Дніпропетровськ, 49010.  
Контактні телефони: 33-58-96, 9-65 (ДІТТ)  
E-mail: diit2000@uaport.com  
Макет газети розміщено на сайті: http://www.diitrv.dp.ua

Свідоцтво про державну реєстрацію суб'єкта видавничої справи ДП №1071 від 27.08.2003 р.  
Тираж 100 пр.  
Газета випускається на благодійних засадах, розповсюджується безкоштовно

© ДІТТ сьогодні, 2010