

**МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА**

РАДА З ГУМАНІТАРНОГО ВИХОВАННЯ

ВІСНИК КУРАТОРА

№ 50

(листопад 2011)

**ДНІПРОПЕТРОВСЬК
2011**

Укладач: Дешко Л. К.

УДК 378

Вісник куратора № 50 (листопад 2011 р.)

Рекомендовано до друку Радою з гуманітарного
виховання 15 вересня 2011 року

Редактор: Лагдан С. П.

Комп'ютерний набір: Сидорчук Н. В.

Зміст

1. Формування мережі залізниць на українських землях у ХІХ сторіччі: хронологічні орієнтири (Агієнко І. В. – доцент кафедри «Облік, аудит та інтелектуальна власність»)
2. Історія електрифікації Придніпровської (Катеринославської) залізниці. Ділянка Запоріжжя – Кривий Ріг (1932-1935 рр.) (Недогода В. В. – директор музею ДПТУ, Лагдан С. П. – ст. викладач кафедри українознавства)
3. Про підсумки огляду-конкурсу «Вибір року-2011» по номінації «Кращий куратор»
4. Згадаємо ці дати (Дешко Л. К. – доцент кафедри соціології та філософії, керівник «Школи куратора», Лагдан С. П. – ст. викладач кафедри українознавства, Сидорчук Н. В. – секретар Ради з гуманітарного виховання)
5. Показчик матеріалів, опублікованих у «Віснику куратора» за 2001-2011рр.
6. План профкому студентів

Формування мережі залізниць на українських землях у XIX сторіччі: хронологічні орієнтири

Історія появи перших залізниць на українських землях у другій половині XIX століття має особливість. У цей період територію України на дві нерівні за площею частини поділяв кордон між двома імперіями – Російською та Австро-Угорською. Правобережна Україна входила до складу Російської імперії, яка контролювала 80 % українських земель. Решта належала монархії Габсбургів. На той час ці землі вважалися урядами обох держав органічною їх частиною і сприймалися як провінційні окраїни.

Але в другій половині XIX століття в обох частинах українських земель почалися зміни, зумовлені процесами формування капіталістичного устрою в економіці як Австрійської імперії (з 1867 року – Австро-Угорської), так і Російської. Найяскравішим показником цих змін була поява нового виду шляхосполучення – залізниць. Перші плани будівництва залізниць на українських землях відносяться до 40-х років XIX століття. Такі плани існували і в росіян, і у австрійців.

Росія розглядала можливість поєднання колійними дорогами центральних районів держави з Причорномор'ям, австрійці ж піклувалися, по-перше, про розробку і вивіз природних багатств Галичини, по-друге, про можливі доходи від транзитного шляхосполучення з глибин Російської імперії до Західної Європи.

Результати Кримської війни значно змінили ставлення урядів і Російської, і Австрійської імперії до залізниць як стратегічно важливого виду шляхосполучення. Але поділені кордоном українські землі залишалися потерпати без надійних комунікацій ще кілька років після закінчення Кримської кампанії. Ці землі, образно кажучи, стали полігоном історичного змагання інтересів двох держав у розвитку залізничних мереж. І Австрія у цьому змаганні випереджала Росію на крок.

І в історичному, і в техніко-економічному, і в соціальному контексті хронологічним орієнтиром початку історії залізниць України є виникнення першої ланки залізничної мережі на її теренах у межах кордонів Австро-Угорщини. Ця подія відбулася у листопаді 1861 року, коли було втілено в життя проект з'єднання залізничною колією Львова з Віднем. 3 листопада 1861 року з віденського вокзалу відправився потяг до столиці Галичини. Вранці 4 листопада урочистий ескорт прибув у Перемишль. Новий паротяг, колеса якого стукотіли по першій ланці залізничної колії на українських землях, називався «Ярослав». О 10 годині за місцевим часом він вирушив до Львова і подолав майже 100-кілометрову лінію від Перемишля до Львова за 4,5 години. О 14 годині 30 хвилин потяг зупинився на пероні Львівського вокзалу.

Із цього дня – 4 листопада 1861 року – починається відлік історії найстарішої в Україні залізниці, яка у наш час має назву Львівська. Із цієї ж дати починається формування залізничної мережі на українських землях.

З історичної точки зору цікаві окремі згадки про досвід використання рейкової колії на українських землях, окремі ланки якої прокладалися для транспортування вантажів (наприклад, від шахт чи каменоломень) чи під час воєнних дій (наприклад, англійцями під Севастополем під час облоги у 1855 році) задовго до означеної події. Але ці ланки існували тимчасово, вантажі по них перевозили, використовуючи коней чи волів і частково паротяги, або перетягали за допомогою системи канатів; а головне – вони не мали продовження ні у часі, ні у просторі, і не стали початком формування залізничної мережі. Тому вони не можуть вважатися залізницями у сучасному розумінні цього слова.

Ще один варіант хронологічного орієнтиру пов'язаний з будівництвом першої залізниці на українських землях у межах Російської імперії. Якщо на австрійській території колія поступово прокладалася від центральних районів до провінцій, то у Росії діяли навпаки

– вирішили прокласти рейки від берегів Чорного моря до з'єднання їх із побудованими ланками залізниць на півночі. За відправну точку залізниці, яка мала поєднати чорноморське узбережжя з центром країни, було обрано місто-порт Одеса.

Після поразки Росії у Кримській війні, однією з головних причин якої була відсутність шляхів сполучення між центром і чорноморським півднем, уряд таки вирішив вжити заходів щодо подолання цієї проблеми. Але переважили не стратегічні міркування військових кіл, яких цікавив насамперед Крим, а комерційні інтереси.

Існує думка, що значні зміни у політиці російського уряду щодо спорудження залізниць на півдні імперії відбулися вже після закінчення Кримської війни. Це не зовсім точно. Відступ зі своїх позицій у сфері залізничного будівництва можновладцям довелося почати уже в наступному році після десанту союзних військ в Криму. Потреба у спорудженні залізниці у південному напрямку стала очевидною, і російський уряд все ж вирішив вжити заходів. Так, 2 вересня 1854 року Головне управління шляхів сполучення видало наказ почати вишукування на лінії Москва – Харків – Кременчук – Єлисаветград – Ольвіополь – Одеса.

Через півтора місяця, 17 жовтня, було видане розпорядження приступити до вишукувань лінії Харків – Феодосія; ще через чотири з половиною місяці, 18 лютого 1855 року, вийшло розпорядження про прокладку траси від запланованої Харково-Феодосійської лінії до Донбасу, а 27 червня – лінії Генічеськ – Сімферополь – Бахчисарай – Севастополь. Загальна довжина цих ліній мала перевищувати 2100 кілометрів. Очолити роботи доручалося видатному інженеру і талановитому фахівцю залізничної справи Павлу Петровичу Мельникову. Вишукування Південної лінії були проведені в короткий термін і дуже успішно, незважаючи на труднощі воєнного часу.

Проте катастрофічний стан справ економіки змусив у лютому 1854 року російського імператора Миколу I розглянути можливість неофіційних переговорів з англійськими банкірами Фоксом і Гендерсоном, які ще до початку Кримської кампанії намагалися одержати концесію на будівництво Московсько-Одеської магістралі. Уряд, поставлений у безвихідне становище, мусив вести закулісні переговори з фінансистами ворожої сторони, тоді як раніше, у мирний час, відхилив їхню пропозицію.

Зміна позиції Росії щодо будівництва шляхів сполучення не залишилася непоміченою для іноземних підприємців. Однак у зв'язку з війною Європа не мала змоги інвестувати в російські залізниці. Проте поступило кілька пропозицій від американських фінансистів, які намагалися скористатися скрутним становищем Росії і пропонували явно кабальні умови. Банкір Сандерс, що спеціально приїхав до Петербурга, наполегливо висловлював бажання взятися за спорудження Петербурзько-Варшавської (будівництво якої на той час припинилося) і Московсько-Чорноморської залізниць. Він просив установити поверстну вартість для обох магістралей у розмірі 140-160 тис. руб., що в два-три рази перевищувало ставки, які пропонувалися уряду англійцями перед війною. З усієї будівельної суми Сандерс хотів щорічно одержувати 5,5% гарантованого прибутку – значно більше, ніж його попередники. При цьому Сандерс не представив ні проектів будівництва, ні статуту, ні кошторисів.

Майже одночасно з Сандерсом запропонував свої послуги секретар американської телеграфної компанії Шаффнер. Його умови виявилися ще важчими від тих, які висував Сандерс. В остаточній заявці Шаффнер виявив готовність побудувати залізницю Москва – Харків – Кременчук – Ольвіополь – Одеса з відгалуженням від Харкова на Феодосію. Будівельний капітал, за його підрахунками, повинен був скласти близько 266 млн. руб. (150 тис. руб. на версту) при гарантованому прибутку 6%. Причому він заявив, що до створення концесії не бере на себе ні вишукувань, ні складання проектів і кошторисів.

Пропозиції були відхилені спеціально створеною комісією, яка детально розглянула всі умови і змушена була визнати їхню неприйнятність для російської сторони.

У 1855 році, після смерті Миколи I, на посаду головноуправляючого шляхами сполучення і публічними спорудами Олександр II призначив генерал-ад'ютанта К. В.

Чевкіна, який мав досвід організації будівництва Петербурзько-Московської магістралі. У російській залізничній політиці стався крутий поворот. Було вирішено розробити проект будівництва мережі залізниць по всій імперії і залучити до їх спорудження приватний (насамперед іноземний) капітал.

Найвищий Указ про створення мережі залізниць у Росії було видано 26 січня 1857 року. А в 1856 році, ще до Указу, уряд провів серію переговорів із європейськими підприємцями і на початку наступного року уклав концесію на розбудову мережі залізниць. До неї увійшли напрямки: Петербург – Варшава – Пруський кордон (завершення будівництва, розпочатого урядом у 1851 році); Москва – Нижній Новгород; Москва – Курськ – Феодосія; Курськ (чи Орел) – Динабург – Лібава. Загальна довжина наміченої до будівництва мережі складала близько 4000 кілометрів. Для її спорудження було утворено Головне товариство російських залізниць. Вирішальна роль у товаристві належала французьким грошовим магнатам.

Уже до кінця 1859 року в дію намічалось ввести близько 300 кілометрів залізниць. Надалі щорічно протягом семи років, що залишалися, товариству належало вводити в експлуатацію більше як 500 кілометрів нових ліній. У той час у США споруджувалося щорічно до 3 тис. кілометрів, а у Великобританії, яка вже мала залізничну мережу загальною довжиною у 10 разів більшу, ніж Росія, щороку будувалося 800 кілометрів нових ліній.

Але Головне товариство російських залізниць протягом всього часу свого існування було стурбоване не темпами розвитку залізничної мережі Росії, а власними прибутками, що покривалися за рахунок казни. До середини 1858 року, так, по суті, нічого і не побудувавши, Головне товариство витратило 75 млн. руб. До 1862 року витрати тільки на утримання адміністрації склали 32 млн. руб. Воно перестало існувати тільки в 1894 році, коли казна викупила його борги.

У зв'язку з неефективною діяльністю Головного товариства російських залізниць у ділових колах укорінилося уявлення про крайню невідповідність будівництва залізниць у Росії. Саме тому підприємці не могли зібрати необхідний капітал, і на початку 60-х років не відбулися концесії на будівництво Московсько-Севастопольської, Києво-Одеської, Орловсько-Вітебської й інших ліній.

Становище склалося настільки безвихідним, що головноуправляючий шляхами сполучень К. В. Чевкін схилився до думки зовсім призупинити спорудження залізниць до появи можливостей мобілізувати потрібні кошти приватного капіталу. Наприкінці 1862 року у залізничному будівництві наступила глибока криза. Головноуправляючим шляхами сполучення і публічних споруд призначили П. П. Мельникова. Цей видатний державний діяч і талановитий інженер зумів переломити хід подій у справі залізничного будівництва.

Йому належать розробки перших проектів розвитку мережі шляхів сполучення Росії. Ще в 1844 році П. П. Мельников розробив проект спорудження мережі залізниць довжиною понад 3200 кілометрів. Крім Петербурзько-Московської магістралі, у ньому передбачалося будівництво рейкових шляхів у центрі країни: від Москви до портів Чорного моря й у Донбас. Але тоді його проект не мав підтримки.

У 1863 році П. П. Мельников пропонує новий науково обґрунтований перспективний план розвитку залізничної мережі, за яким передбачалося з'єднання рейковими шляхами обох столиць імперії з її промисловими центрами і портами на південних морях, створення транспортних зв'язків між головними водними артеріями і забезпечення вивозу кам'яного вугілля з Донбасу до Москви і Петербурга. Це був дійсно професійний підхід до вирішення проблеми шляхосполучень у комплексі. Вперше детально обґрунтовувалося будівництво саме мережі залізниць, а не окремих магістралей. План включав кілька основних напрямків розвитку залізничної мережі, у тому числі: Південний від Москви через Тулу, Орел, Курськ, Харків, Катеринослав та Олександрівськ у Крим через Сімферополь до Севастополя – 1535 кілометрів; Південно-Західний від Одеси через Балту, Брацлав і Липовець у Київ і від Києва через Чернігів на з'єднання із Західною лінією між Брянськом і Рославлем – 1135 кілометрів; Південно-Східний, чи Антрацитний, від Катеринослава до Грушевки (від неї вже проклали

лінію до Дону) – 405 кілометрів. У ході обговорення цього проекту в ділових колах виникло кілька варіантів з'єднання Москви з портами Азовського і Чорного морів. Пропонувався, наприклад, напрямок Одеса – Київ – Ніжин – Кролевець – Калуга – Москва.

Були й інші міркування. У 1861 році генерал-губернатором Новоросійського краю став П. Є. Коцебу. Він був прихильником напрямку будівництва залізниці від Одеси до Новоселиці на кордоні з Австрійською імперією і транспортування по ній до Європи східних товарів, які надходили морем із Туреччини та закавказьких портів. У зворотному напрямку він пропонував вантажити вагони сільськогосподарською продукцією для експорту їх через Одеський порт. В урядових колах Росії наполягали на спорудженні лінії від Одеси до центральних районів країни для задоволення військових потреб та шляхосполучення з Новоросійським краєм та Бессарабією.

Однак головною проблемою був пошук виходу із залізничної кризи. Щоб перебороти хибне уявлення про невиконаність вкладення капіталів у спорудження російських магістралей, П. П. Мельников запропонував приступити до будівництва за кошти державного казначейства. Реалізувати пропозицію нового головноуправляючого виявилось складно, оскільки державна казна була практично порожня. Розуміючи, що іншого способу перебороти залізничну кризу не існує, його підтримав міністр фінансів М. Х. Рейтерн, який в принципі був проти казенного будівництва залізниць.

Після тривалих суперечок і зволікань у 1863 році, у складних умовах повоєнного періоду, найвищим велінням з урядових кіл було дозволено будівництво за рахунок казни залізниці від великого чорноморського порту Одеса в напрямку на північ, до одного з важливих торгових центрів цього регіону – Балти.

Одеська гавань вже давно перетворилася на велику товарну біржу, де вели торги купці з усього світу. Через Одеський порт йшли потоки пшениці, рогатої худоби, заліза, вина, українського сала, цукру. Австрія, Іспанія, Англія, Франція заснували тут свої консульства, торгові фірми і контори. Сюди завозили товари з Туреччини, Індії, Китаю, Італії. Тут купці та маклери мали нагоду нажити значні капітали на обізнаності у справі транспортування вантажів за умов вкрай поганих шляхів сполучення.

На 60-ті роки XIX сторіччя чітко визначились основні товарні потоки, що йшли до Одеського порту. По-перше, це напрямок Кременчук – Єлисаветград – Одеса, яким надходив хліб із Київської, Полтавської, Чернігівської та Харківської губерній. Другим важливим шляхом надходження експортного зерна був Дністер, де головними навантажувальними пристанями були Сорока, Могилів-Подільський та Рибниця. Звідти пшениця й кукурудза Волинської, Подільської і Бессарабської губерній ішла до села Паркани поблизу Тирасполя і далі – уже сухопуттям – до Одеси: замулене гирло Дністра не пускало баржі у Дністровський лиман і далі у море.

Реальне втілення в життя проекту будівництва залізниці на півдні Російської імперії було пов'язане з інтересами фінансових кіл Причорноморського регіону. Після кількох нарад у Петербурзі ухвалили компромісне рішення будувати залізницю етапами, проклавши спочатку лінію Одеса – Балта, а далі протягти її до Кременчука і розпочати спорудження залізниці Київ – Балта. Від проекту Новоселицької траси П. Є. Коцебу залишилось тільки відгалуження до Паркан, пристань яких забезпечувала надходження товарів Дністром.

Тож перша ділянка майбутньої залізничної мережі Одеса – Балта будувалася відповідно до затвердженого плану, а на другому етапі продовження залізничної колії завдяки втручання місцевих купців та банкірів пішло в напрямку Єлисаветград – Кременчук. Новоросійський генерал-губернатор П. Є. Коцебу, розуміючи принципову необхідність появи залізниць у Причорномор'ї, особисто доклав немало зусиль для реалізації планів залізничного будівництва у цьому регіоні.

Казна все-таки виділила кошти на перший етап будівництва – із розрахунку 45 тисяч рублів на версту, але їх було недостатньо. Граф П. Є. Коцебу додав до цього частину грошей із тих, які були в його розпорядженні, а також заручився підтримкою Міністерства внутрішніх справ, яке пообіцяло направити на будівництво арештантів, що згодом і було

виконано. Харчування цих людей було внесено до кошторису будівництва. Підрядчиком будівництва був обраний барон Унгерн фон Штеренберг. Він зумів домогтися одержання від казни кредиту, який погашався здачею об'єкта за фіксованою ціною назад у казну. Різниця була прибутком підприємця.

Будівництво було розпочато 4 травня 1863 року. Йому передувало прийняття статуту Одесько-Балтської залізниці, власноручно розглянутому і затвердженому Олександром II. Були прийняті постанови Херсонського і Подільського губернаторів, гласних Одеського градоначальництва про виділення казенних земель і викуп земель у приватних осіб. У той же час імператор Олександр II не втрачав надії залучити приватний капітал для спорудження магістралей в інших регіонах. 25 липня 1863 року уряд уклав договір з англійською акціонерною компанією на будівництво лінії Москва – Севастополь (через Орел, Курськ, Харків) із дуже вигідними для акціонерів умовами. Капітал компанії визначався з вартості 97251 руб. за версту при гарантії уряду 5,5%. При цьому був обговорений термін організації акціонерної компанії – протягом року – і право уряду приступити до будівництва Московсько-Орловської ділянки у випадку неспроможності компанії.

У зазначений термін акціонерам не вдалося мобілізувати необхідний капітал, і 26 травня 1864 року П. П. Мельников одержав «найвище веління» приступити до спорудження Південної лінії від Москви в напрямку до Орла на казенні кошти. Це поклало початок подоланню кризового стану у залізничному будівництві. Таким чином, план розвитку залізничної мережі почав реалізуватися.

Тим часом швидко розгорталися події в причорноморському регіоні, де новий вид шляхосполучення – залізниця – мусив розв'язати завдання прискорення доставки вантажів до Одеського порту. Уряд погодився на пропозицію барона Унгерна про «господарсько-американський спосіб» будівництва Одесько-Парканської дороги, і військовий міністр видав наказ про формування чотирьох будівельних рот зі штрафників і нижніх чинів. Будівництво велося швидкими темпами, але з багатьма порушеннями.

Усе ж таки 7 листопада 1863 року барон запросив на пробну поїздку по перших побудованих ділянках губернатора П. Є. Коцебу і представників ділових кіл, а у грудні пройшов пробний потяг від Карантина (район порту) до Михайлівської площі. У 1864 році була прокладена колія до Роздільної, у травні 1865 року до Паркан, одночасно було вирішено продовжити колію ще на 2 версти до Тирасполя.

У листопаді 1865 року залізнична колія підійшла до Балти. Магістраль Одеса – Балта довжиною в 219 верст була побудована за 2,5 роки і здана в експлуатацію 3 грудня 1865 р. Так почалося формування залізничної мережі на українських землях у межах Російської імперії.

Потім події розвивалися у період так званої «залізничної гарячки»: будувалися лінії Київсько-Балтської, Курсько-Харково-Азовської, Києво-Брестської, Харково-Миколаївської, Лозово-Севастопольської, Фастівської, Катерининської, Костянтинівської, Київсько-Ковельської та інших залізниць.

У травні 1869 року прибув перший потяг до Харкова, у грудні того ж року помчали поїзди до Донецька, у червні 1870 року паровозний гудок оголосив початок залізничної ери на вокзалі Києва, у 1873 році колія була прокладена до Катеринослава і з'єднала Донецький кам'яновугільний басейн із Криворізьким залізрудним.

Залізнична мережа вкривала волинські землі, багаті землеробські райони у центрі, охопила східні регіони, де почали формуватися великі промислові центри. Стратегічне значення мали колії, які прокладалися у західному напрямку. Разом з основною магістраллю на Берестя (Брест) від Здолбунова у напрямі австрійського кордону будувалась і так звана Радивилівська гілка. Як і головна лінія, вона була відкрита у 1873 р. і тоді ж з'єднана через Радивилів (до 1939 р. – Радзивилів, потім до початку 1990-х – Червоноармійськ) і Броди з галицькими коліями. Майже одночасно з цією лінією була споруджена залізниця Берестя – Граєво (пруський кордон).

Таким чином, російські лінії на українських землях були пов'язані із австрійськими та

німецькими і стали частиною європейської залізничної мережі. Починаючи з 1861 року, на українських землях йшло безперервне прокладання залізничних колій, формувалася нова система шляхів сполучення, яка згодом перетворилася на потужну складову економічного фундаменту України як незалежної держави.

*Агієнко І. В. – доцент кафедри
«Облік, аудит та інтелектуальна
власність»*

ІСТОРІЯ ЕЛЕКТРИФІКАЦІЇ ПРИДНІПРОВСЬКОЇ (КАТЕРИНОСЛАВСЬКОЇ) ЗАЛІЗНИЦІ. ДІЛЯНКА ЗАПОРІЖЖЯ – КРИВИЙ РІГ (1932-1935 РР.)

Відповідно до плану ГОЕРЛО і рішення червневого 1931 р. Поленуму ЦК ВКП(б) в країні почалась електрифікація магістральних ліній залізниць.

Необхідні матеріали та обладнання для електрифікації ділянки Долгинцево – Запоріжжя давали багато заводів країни. Вітчизняна промисловість приступила до випуску на Московському заводі «Динамо» перших радянських електровозів, а на Митищенському заводі – електропотягів для приміського сполучення. Один із трансформаторних заводів і Ленінградський завод «Електросила» почали випускати ртутні випрямлячі; виробництво мідних дротів для контактної мережі організував Кольчугінський завод, а ізоляторів – Слав'янський.

Для управління роботами з електрифікації цієї ділянки при управлінні залізниці був організований відділ електрифікації. Першим його начальником у 1931 р. був призначений І. І. Колихаєв, у 1937 р. він отримав призначення на пост начальника центрального відділу електрифікації (ЦВЕ) НКШС, а його місце зайняв І. Я. Івченков, який пропрацював начальником служби електрифікації й енергетичного господарства на залізниці чверть століття.

Проектне завдання із електрифікації першої в Україні залізничної ділянки Запоріжжя – Долгинцево було розроблено проектним бюро ЦВЕ НКШС з участю С. М. Сердинова (пізніше – начальник Головного управління електрифікації МШС), а також відомих спеціалістів у галузі електрифікації – Л. І. Грубера, С. Н. Засоріна, Л. М. Перцовського.

Робоче проектування виконувалось проектним бюро, організованим при відділі електрифікації залізниці. Технічні й робочі проекти нових електровозних депо на станціях Долгинцево – Сортувальна, Запоріжжя – Лівє, а також реконструкція паровозного депо в електровозне на станції Нікополь і розвиток найбільшого на залізниці Запорізького вузла виконані в основному проектно-винахідницьким інститутом «Дніпрогіпротранс».

Здійснення проектів розпочато в 1932 р. Будівлі тягових підстанцій, дистанцій контактної мережі й електродепо споруджували Запорізький та Долгинцівський будівельні дільниці дорожнього будівельного тресту. Решта робіт із будівництва й монтажу контактних мереж та обладнання на тягових підстанціях виконувала будівельно-монтажна дільниця відділу електрифікації. Будівництвом контактної мережі керував виконавець робіт, активний прихильник та ентузіаст І. Т. Жилиєв. Контроль за ходом будівельно-монтажних робіт здійснювала спеціальна група при відділі електрифікації, яку очолювала інженер В. Л. Волинець.

Будівельно-монтажні роботи з електрифікації тяги на ділянці від Запоріжжя до Нікополя були в основному закінчені на початок березня 1935 р. Із 9 березня почався рух вантажних поїздів із першими радянськими електровозами ВЛ-19. Це була гордість та велика перемога електрифікаторів! По електрифікованій власними спеціалістами із використанням вітчизняних матеріалів та обладнання колії повели вітчизняні електровози!

Колектив працівників «Дніпроенерго» й електрифікатори залізниці взяли зобов'язання повністю електрифікувати ділянку Запоріжжя – Долгинцево. Зобов'язання було виконано достроково. 25 жовтня 1935 р. від Запоріжжя до Долгинцево був відкритий

регулярний рух електропоїздів. До Криворізького залізничного басейну вела електрифікована магістраль із двома двох'ярусними мостами – через старе й нове русла Дніпра, у межах міста виникли нові залізничні станції: Запоріжжя – Ліве, Запорізька Січ, Передаточна, реконструйовані старі станції – Запоріжжя-1 та Запоріжжя-2.

На будівництві ділянки Запоріжжя – Долгинцево вирости прекрасні кадри. Велику роль в успішному завершенні будівництва цих ліній відіграла активна участь й велика допомога, надана будівництву районними організаціями, сільрадами та колгоспами Дніпропетровщини (райони Павлоградський, Петропавловський, Межівський, Софіївський).

Відповідно до постанови обкому та облвиконкому урочисте відкриття електрифікованої ділянки Запоріжжя – Долгинцево відбулося 5 листопада 1935 р., а нової лінії Павлоград – Постишево – 9 листопада 1935 р.

Електрифікована ділянка Запоріжжя – Долгинцево була першою на залізницях нашої країни із рівнинним профілем. Усе обладнання енергопостачання й тяги було вітчизняного виробництва. Тому ділянка стала виробничою базою й своєрідною лабораторією із засвоєння й вдосконалення обладнання, яке випускалося для електричної тяги вітчизняною промисловістю. Його спорудження стало справжньою школою для будівельників, а введена в дію ділянка енергопостачання стала науковим полігоном для працівників енергопостачання й електричної тяги, інженерів, учених, конструкторів.

Електрифікації тяги на ділянці Запоріжжя – Криворіжжя не лише сприяла значному підвищенню її пропускної спроможності, але й електрифікації прилеглих промислових та сільськогосподарських районів. Електричне освітлення прийшло в будинки міст і сіл.

У передвоєнні роки стійко й надійно почали працювати всі пристрої нової техніки, успішно виконувались перевезення за допомогою електротяги, тому електрифікатори заслужено гордились своєю ділянкою Запоріжжя – Кривий Ріг.

Завдяки здійсненню електрифікації ділянки Запоріжжя – Кривий Ріг необхідність спорудження додаткових колій була відсунута на багато років та десятиліть.

*Недогода В. В. – директор музею
історії університету*

ПРО ПІДСУМКИ ОГЛЯДУ-КОНКУРСУ «ВИБІР РОКУ-2011» У НОМІНАЦІЇ «КРАЩИЙ КУРАТОР»

Згідно із поданими деканатами матеріалами комісія номінації «Кращий куратор» визначила кращих кураторів університету за 2010 р. та представила в оргкомітет їх кандидатури на нагородження почесними грамотами та грошовими преміями. Оргкомітет із поданими кандидатурами повністю погодився. Кращими кураторами стали:

- | | |
|-----------|---|
| ф-т «МТ» | - куратор 151 гр. Волкова Ірина Володимирівна
(ст. викл. кафедри «Графіка») |
| ф-т «Е» | - куратор 235 гр. Кирилюк Тетяна Ігорівна
(ас. каф. «Електропостачання залізниць») |
| ф-т «М» | - куратор 325 гр. Проїдак Світлана Вікторівна
(доц. каф. «Технологія матеріалів») |
| ф-т «УПП» | - куратор 422 гр. Болвановська Тетяна Василівна
(ас. каф. «Станції та вузли») |

ф-т «ОБЗ»	-	куратор 521 гр. Дудкіна Валентина Василівна (ас. каф. «Фізика»)
ф-т «ПЦБ»	-	куратор 645 гр. Арламова Ніна Тедженівна (доц. каф. «Хімія та інженерна екологія»)
ф-т «ЕМТ»	-	куратор 731 гр. Мельянцова Юлія Петрівна (ас. каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність»)
ф-т «ТК»	-	куратор 921 гр. Андрющенко Вадим Олександрович (доц. каф. «Комп'ютерні інформаційні технології»)
ф-т «ГОІС»	-	куратор 1051 гр. Тюренкова Вікторія Яківна (ст. викл. каф. «Філологія та переклад»)
Львівський філіал	-	куратор 844 гр. Германюк Юлія Миколаївна (ас. каф. «Транспортні технології»)

Вітаємо усіх переможців огляду-конкурсу і бажаємо міцного здоров'я, творчого натхнення, нових успіхів у роботі зі студентами!

*Рада з гуманітарного
виховання університету*

Згадаємо ці дати

До Дня української писемності і мови

МОВА – ОСНОВА ЖИТТЯ НАРОДУ

Найбільше і найдорожче добро в кожного народу – це його мова, ота жива схованка людського духу, його багата скарбниця, в яку народ складає і своє давнє життя, і свої сподівання, розум, досвід, почування.

Панас Мирний

Володінням мовою людина відрізняється від інших живих істот. Приходячи у світ, кожен із нас потрапляє в атмосферу мови, у ній живе і розвивається. За допомогою мови ми пізнаємо навколишню дійсність, здобуваємо знання, формуємо свій світогляд, вчимося планувати свої вчинки, аналізувати їх, передбачати можливі наслідки. Тільки через мову людина може сприймати й усвідомлювати думки, почуття і дії інших людей, доводити до їхнього відома результати власної мислительної діяльності, реалізовувати свої інтелектуальні можливості. Мова, отже, є дійовим інструментом формування людської особистості. Набуті людьми знання не зникають, вони нагромаджуються, передаються з покоління в покоління. Така передача духовних надбань, на яких базується культура, здійснюється за посередництвом мови. Внаслідок цього формується і розвивається впродовж століть і тисячоліть історична спільність людей, що має назву народ. Народ і його мова невіддільні одне від одного. Народ створює мову, а мова забезпечує існування народу. Народ живе доти, доки живе його мова.

Людина, яка зрікається своєї мови, вбиваючи її у своїй душі, чинить злочин, зраджує ті незчисленні покоління наших попередників, які створили і зберегли для нас наш

найбільший скарб – рідну мову як невичерпну скарбницю їхнього досвіду. Зберегти і примножити цей скарб – святий обов'язок кожного.

Мова – це сукупність засобів, що служать для позначення понять і явищ, для формування і вираження думок, для пізнання і спілкування. Кожна мова формувалася у процесі історичного розвитку народу, зазнавала постійних змін під впливом історичних, економічних, політичних умов життя суспільства. Вона – продукт діяльності багатьох поколінь. Проте зміни у мові відбуваються дуже повільно, і завдяки цьому вона на кожному етапі суспільного розвитку залишається відносно стабільною. Мова має складну будову: у ній виділяються окремі рівні, кожен з яких має властиві йому мовні одиниці, що пов'язуються ієрархічними зв'язками – одиниці нижчого рівня входять як будівельний матеріал до одиниць вищих рівнів. До виражальних засобів мови належать звуки, частини слова (морфеми), слова, форми слів, словосполучення, просте і складне речення, сполучення речень (текст). Мова однакова для всіх, хто нею користується. Тільки розуміння того, яке значення має кожна мовна одиниця, може бути основою для порозуміння між її носіями, для спілкування між ними.

Українська мова – одна з багатьох індоєвропейських мов. Вона входить до великої групи слов'янських мов, поширених на території Південної, Центральної та Східної Європи. До слов'янських мов належать, крім української, російська, білоруська, польська, чеська, словацька, болгарська, сербська, хорватська та ін. Усі слов'янські мови мають багато спільного у словниковому складі та граматиці, але кожна має і свої індивідуальні риси. Найбільше спільного українська мова має з мовами тих слов'янських народів, які безпосередньо межують з Україною, – із російською, білоруською, польською, словацькою. Українська мова є рідною для близько 50 мільйонів українців, що проживають як у нашій державі, так і за її межами.

Українська мова належить до найбільш поширених мов світу. За кількістю носіїв вона є другою серед слов'янських мов і входить до другого десятка серед кількох тисяч мов народів світу. Майже 38 мільйонів українців проживають в Україні, решта – в інших державах. Умови для функціонування української мови, звичайно, не скрізь однакові. Як не дивно, це стосується і самої України. Якщо в західних областях ситуація більш-менш нормальна, то на сході, півдні, а частково й у центрі зросійщення ще досить відчутне.

Тим більше ця різниця помітна за рубіжем. Близько 7 мільйонів українців (за офіційними даними, насправді ж значно більше) проживають у колишніх республіках Радянського Союзу. Із них найбільше (понад 5 млн.) – у Росії. Тут вони позбавлені будь-яких умов для нормального національно-культурного розвитку: немає українських шкіл, періодичних видань, радіо- і телепередач, театрів тощо. Лише в останні роки подекуди створено українські громадські організації, робляться перші спроби видавати українські газети. Не кращий стан справ у Білорусі.

В інших пострадянських державах зрушення більш помітні. Виявляються вони у створенні українських шкіл, україномовної періодики, самодіяльних колективів, бібліотек тощо. У країнах колишнього Союзу діє вже більше 150 українських осередків («Славутич», Об'єднання українців Росії (Москва), «Єдина родина» (Тюмень), «Зелений клин» (Далекий Схід), «Спілка українців Придністров'я», «Українська громада Молдови» (Молдова), асоціація українців Білорусі «Ватра»). У Закавказзі діє 6, у Казахстані – 12 товариств. Українці східної діаспори випускають майже 20 газет. У Казахстані, Молдові, Латвії діють державні українські школи.

У країнах Західної Європи, Америки, в Австралії живе понад 5 млн. громадян українського походження. Не всіх їх можна назвати діаспорою. Частина з них (близько 2 млн.) населяє споконвічно українські землі, що в силу різних історичних причин залишаються у складі Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії, Молдови (як і Росії та Білорусі). Інша частина – справжня діаспора, ті, що емігрували з України, або їхні нащадки. Найбільш різнобічне культурне життя українців у Канаді та США, де їх кількість сягає 2 млн. Тут діють українські політичні організації: Ліга визволення України, Світовий конгрес

вільних українців, Комітет українців Канади, Спілка українських студентів Канади, Федерація українських фахівців та бізнесменів, Ліга американських українців, Союз українок Америки та ін., виходить кілька десятків українських періодичних видань. Гуртуються українські земляцтва, об'єднання професіоналів певного профілю. Створено не тільки українські школи, але й справжні наукові українознавчі центри в Торонто, Едмонтоні, Вінніпезі, Нью-Йорку, Філадельфії, Чикаго та інших містах. Майже півмільйона українців живе в Аргентині та Бразилії. У кожній із цих країн створено кілька десятків українських товариств, клубів, спілок. Багатим культурним життям українців відзначається Австралія. Хоч наших земляків там лише близько 30 тисяч, вони мають свої школи, газети і журнали, радіопередачі.

Є українські центри й у сусідніх з Україною державах – Словаччині (Свидник, Пряшів), Польщі (Варшава, Краків, Перемишль) та інших європейських країнах. Найбільшою проблемою української діаспори є поступова асиміляція. Хоча спостерігаємо чимало прикладів збереження української мови у кількох поколіннях нащадків колишніх емігрантів з України, але значна їх частина забуває рідну мову і повністю переходить на державну мову країни проживання. На жаль, наша держава поки що мало дбає про підтримку українців, що проживають в інших країнах.

Українська мова має давнє походження. Початок формування будь-якої мови збігається з початком формування народу. Ще у IV-V століттях нашої ери внаслідок взаємодії слов'янських племен склався етнос, який на початку IX століття створив державу Київська Русь. Із того часу й почався розвиток нашої мови. На думку академіка А. Кримського, вже в XI столітті українська мова існувала як «певно означена, яскраво-індивідуальна одиниця». Проте ряд обставин перешкодили безперервному розвитку української мови. Серед них можна назвати такі:

- пам'ятки писемності за княжих часів створювалися не народною мовою, а українізованою старослов'янською, яка набула поширення разом із прийняттям християнства;
- татаро-монгольська навала і подальші історичні події призвели до втрати державності і гальмування розвитку культури;
- література продовжувала (до кінця XVIII ст.) розвиватися на основі книжної мови, далекої від мови народу.

Сучасна українська літературна мова почала формуватися в XIX столітті. Її започаткував І. Котляревський творами «Енеїда», «Наталка Полтавка» та «Москаль-чарівник». У цих творах письменник використав київсько-полтавську селянську говірку. Вирішальна роль у становленні сучасної української літературної мови належить Т. Шевченкові. Він поєднав народно-розмовну мову із засобами українського фольклору і старослов'янськими елементами урочистого стилю, пов'язаними з біблійною тематикою. Надзвичайно важливим етапом у становленні загальнонародної літературної мови було здійснене в поезії Шевченка розширення виражальних можливостей української мови, зокрема віднайдення мовних ресурсів для створення високого поетичного стилю.

Найважливіша ознака літературної мови – наявність норм – лексичних, вимовних, словотвірних, морфологічних, синтаксичних, стилістичних, орфографічних, пунктуаційних. Порушення норми літературної мови кваліфікується як мовна помилка. На відміну від літературної мови, єдиної для всього народу, розмовна мова у різних регіонах має певні відмінності, діалектизми (наприклад, бурак, кісто, здоров'є маржина, парень, руков, скажи ми, ся роздивити). Сучасна українська літературна мова сформувалась на основі полтавсько-київських говорів і постійно збагачується, передусім лексично, за рахунок усіх говорів українського народу.

Гальмом у розвитку української мови була постійна відсутність власної держави, розмежування нашої етнічної території між «добрими сусідами» – Росією, Польщею, Румунією, Угорщиною. Намагаючись не допустити, щоб українці усвідомили себе

повноправним народом, влада цих країн руйнувала українську культуру і, зокрема, її основу – мову. Особливою жорстокістю відзначалася щодо цього Росія. Ось далеко не повний перелік імперських вироків українській мові:

- 1720 р. – указ Петра I про заборону видавати в Україні світські книги, а церковні дозволялося друкувати тільки російською мовою;
- 1753 р. – заборона викладати українською мовою в Києво-Могилянській академії;
- 1769 р. – заборона Синоду на друкування та використання українського «Букваря»;
- 1786 р. – введення російської мови у богослужіння в усіх церквах;
- 1863р. – циркуляр міністра П. Валуєва про заборону видавати книжки українською мовою;
- 1864 р. – заборона використовувати українську мову навіть у початковій школі;
- 1876 р. – указ Олександра II про заборону ввозу до імперії будь-якої україномовної літератури, вживання української мови у сценічних виставах та концертних програмах;
- 1892 р. – заборона перекладу творів із російської мови на українську;
- 1914 р. – заборона всіх україномовних видань в окупованій Росією Галичині.

Але, вигнана зі школи і церкви, із книги і зі сцени, мова продовжувала жити у свідомості українців, переконувати у своїх великих виражальних можливостях. І все ж вона не могла розвиватися всебічно. Зокрема, не було умов для формування наукового та офіційно-ділового стилів, навіть у Західній Україні, де ситуація не була настільки трагічною, як на Сході. Новий етап настав після 1917 р. Існування незалежної української держави, хоч і нетривале, стимулювало пробудження в народі національної свідомості, розширення функцій української мови. У складних 20-их роках, щоб утримати Україну в тепер уже більшовицькій імперії, Москва «дозволила» українцям розвивати свою мову, літературу, культуру. Але це відродження тривало недовго: більшість українських політичних і культурних діячів було знищено у криваві 30-ті роки, голодом виморено українське село, яке, на відміну від зрусіфікованих міст, залишалося україномовним. Ще в 1932-1933 рр. були повністю ліквідовані всі прояви українського відродження поза територією УРСР (Кубань, Далекий Схід), а в її межах створювалися передумови для витіснення української мови російською із багатьох сфер суспільного життя – з науки, вищої школи, виробництва, діловодства, армії, спорту, кіно та ін. Обов'язковим було вивчення російської мови у школі, від української ж батьки могли відмовитись. Після 1939-1940 рр., коли до складу Радянської України увійшли Галичина, Волинь і Буковина, та 1945 р. – Закарпаття, така ж політика здійснювалась і в Західній Україні. Зокрема, було розгромлено «Просвіту» і Наукове товариство ім. Т.Шевченка, закрито всі українські журнали.

Враховуючи, який вплив на людей має церква, сталінські «опричники» розгромили Українську автокефальну церкву на Сході (20-і роки) та Українську греко-католицьку церкву в Галичині (40-і роки), чим були розв'язані руки Російській православній церкві як активному чиннику русифікації. Внаслідок цих руйнівних заходів українська мова стала непрестижною, мовою сплюндрованого села. І хоч художньої літератури українською мовою не було заборонено, але сама мова втратила можливість для нормального розвитку: було підірвано її корені. Запанувала мішанина українських і російських слів – так званий «суржик», мільйони етнічних українців стали «русско-языческим населением». Особливо інтенсивно процес зросійщення проходив у великих промислових містах Сходу і Півдня України.

Умови для утвердження української мови виникли у зв'язку з проголошенням у 1991 р. державної незалежності України. У Конституції України, прийнятій 28 червня 1996 року, закріплено державність української мови, необхідність її функціонування в усіх сферах суспільного життя. Проте положення про державність української мови досі не реалізоване. Лише як декларація звучить зафіксоване у статті 10 Конституції твердження, що «держава забезпечує всебічний розвиток і функціонування української мови в усіх сферах суспільного

життя на всій території України». Навіть у Верховній Раді, найвищому законодавчому органі нашої держави, дуже часто звучить не державна, а російська мова. Це ж спостерігається і в інших гілках влади – виконавчій, судовій, у засобах масової інформації. Мусимо пам'ятати, що становище мови в державі визначається не стільки законодавчими документами, скільки волею її громадян. Від нас, українців, від нашої національної свідомості залежить, щоби вона стала засобом спілкування між усіма її громадянами. Для цього кожен із нас має знати її, любити і берегти, дотримуватися її норм і правил.

Визначальними чинниками сучасної мовної ситуації в Україні є:

1) наявність регіонів з неоднорідними національно-культурними і мовними, а також соціально-політичними традиціями та орієнтаціями, що зумовлено попереднім тривалим роз'єднанням існуванням різних частин України у складі різних держав і різним часом (аж до середини XX ст.) їх об'єднання в складі однієї держави;

2) широке функціонування російської мови в різних сферах суспільного життя на більшій частині території країни, що, природно, обернено пропорційно впливає на повноту функціонування української мови, і поділ населення за мовним принципом на «україномовне» і «російськомовне»;

3) як органічний наслідок двох попередніх чинників – надзвичайна важливість мовного питання в етнокультурному та політичному житті України, чого немає, скажімо, у сусідніх Росії або Польщі;

4) мовна політика новоутвореної держави й роль громадських та політичних організацій і засобів масової інформації (фактор, що почав діяти з кінця 1980-х рр.). Саме від цього чинника тепер найбільшою мірою залежить майбутнє як української, так і інших мов у країні.

Мовна політика на загальнодержавному рівні визначається Конституцією України, відповідними законами (крім закону «Про мови в Українській РСР», законами «Про друковані засоби масової інформації (пресу) в Україні», «Про телебачення і радіомовлення», «Про інформацію», «Про рекламу», «Про захист прав споживачів», «Про Збройні сили України» та ін.), указами й розпорядженнями Президента, постановами й розпорядженнями уряду та відповідних міністерств і відомств.

Нагальним для Української держави є завдання створення механізму контролю за дотриманням чинного мовного законодавства і конституційних гарантій, наданих державою щодо мови особі, спілкам та народам. Оскільки наша мова багато десятиліть нищилася на державному рівні, то і про її відродження має подбати насамперед держава. Ми маємо нині українську національну державу без чітко викарбуваних національних ознак, без загальновизнаної й всюди утвердженої державної мови. Двомовність у деяких країнах пояснюється тим, що до їх складу ввійшли певні провінції, регіони разом зі своєю землею і своєю мовою. А Україна створена лише за рахунок своїх земель, вона ні від кого нічого не забирала. Навпаки, частина наших земель належить нині Росії, Білорусі, Польщі та іншим сусідам. Тому єдиною державною мовою є мова корінної нації, яка створила нашу державу і дала їй назву – Україна.

Природно, що в межах своєї спільноти люди можуть спілкуватися найбільш прийнятною мовою, можуть створювати свої школи, клуби, товариства. Але при цьому вони не мають права принижувати права громадян інших національностей і повинні свято поважати загальнодержавну українську мову, яка об'єднує всіх громадян України, є зрозумілою для всіх і є офіційною мовою всіх державних установ. Це – найвищий вияв демократії.

З етичної точки зору порушувати нині питання про двомовність в Україні – аморально. Немає мов кращих чи гірших. Усі мови неповторні й специфічні. Немає серед них «провінційних», «хуторянських», «сільських» і «міських». Але є мова держави, яку треба поважати, оберігати й захищати. Нині, як ніколи, потрібен захист української мови як державної. Що для цього слід зробити? Насамперед, потрібна чітка і недвозначна позиція найвищих державних осіб. Саме їх авторитетом визначатиметься поведінка інших

керівників. Кожна людина, яка мріє про державну кар'єру, має усвідомити: не знаючи державної мови, не можна розраховувати на високу посаду, на пристойне місце в суспільстві. Друга проблема – це добір кадрів. Використання державної мови керівниками та їх заступниками всіх рівнів – від Президента до бригадира – повинно стати правилом хорошого тону. Отже, потрібен службовий етикет, норми поведінки державного службовця. Кожен має усвідомити, що він перебуває на службі в українського народу, в Українській державі.

Уваги потребує і зовнішній вигляд установ, вулиць, магазинів. Перевіряють і контролюють усе, тільки не мову. Цікава також ситуація з вивісками на установах: якщо і замінили мову, то часто-густо залишили стару символіку. Дивна мовна ситуація і в діловодстві, проектно-конструкторській документації, звітності.

Настав час, відповідно до Конституції України та Закону про мови, рішуче переводити і навчання в усій системі освіти на державну мову, надаючи широких прав, де є в цьому потреба, мовам етнічних груп. Рівень викладання українською мовою має бути надзвичайно високим. Освіта немислима без книжкового забезпечення. Нестача підручників та їх дорожнеча стали гострою проблемою. Правда, проблемою штучною. Нині в Україні видається 70% російськомовної літератури і лише 30 – україномовної.

Україні необхідно розробити цілу низку заходів щодо підтримки української мови. Це – пільгове законодавство на українське друкарство та виробництво музичної продукції, організація рекламної справи державною мовою, дублювання цікавих зарубіжних фільмів українською мовою; замовлення технічних завдань та іншої нормативної документації на обладнання, техніку, технологію українською мовою, без яких Держнагляд не допустить їх ввезення в Україну тощо.

Необхідно усвідомити, що державна мова – візитна картка держави. Якою є та візитна картка, такою і є держава.

*Лагдан С. П. – ст. викл. каф.
українознавства,
член Ради з гуманітарного
виховання*

ДО ВСЕСВІТНЬОГО ДНЯ БОРОТЬБИ ЗІ СНІДОМ, ВСТАНОВЛЕНОГО ВСЕСВІТНЬОЮ ОРГАНІЗАЦІЄЮ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я (ВООЗ) 1 ГРУДНЯ

Як відомо, СНІД – одна з найважливіших проблем, з якою зіткнулось людство в нинішньому сторіччі, і з якою ми йдемо в XXI століття. Багато про СНІД вже відомо, але з'являється нова інформація. Стрімко росте кількість інфікованих, хворих та померлих від СНІДу. Разом із тим накопичено відповідний багаж знань, використання яких дасть можливість якщо не припинити розповсюдження хвороби, то хоча б загальмувати його.

Давайте визначемося з поняттями, які ми будемо використовувати. Скорочення СНІД (синдром набутого імунного дефіциту) означає:

синдром – ряд ознак (симптомів), що вказують на наявність якоїсь хвороби чи стану;

набутого – такого, що передається від однієї людини до іншої, а також від матері до дитини;

імунного – стосується імунної системи, яка забезпечує захист людини від мікроорганізмів, що спричиняють хворобу;

дефіциту – відсутність захисної реакції імунної системи людини на навісність в організмі шкідливих бактерій.

СНІД розвивається, коли в організм людини попадає ВІЛ.

ВІЛ – вірус імунодефіциту людини.

А тепер історія. Перші випадки захворювання на СНІД було діагностовано в 1981 р. у США. Спочатку хвороба здавалася зовсім загадковою. У Франції, як тільки з'явилися перші повідомлення про таємничу хворобу, сформуvalи групу вчених під керівництвом лікаря Люка Монтен'є для її вивчення. Протягом двох років (починаючи з 1981 р.) було з'ясовано

загальну картину хвороби, знайдено її збудника – вірус імунодефіциту людини (ВІЛ), розроблено методи, за допомогою яких знаходять вірус хвороби в організмі людини, встановлено, як діє вірус на організм. Уперше ВІЛ був ідентифікований у 1983 р. французькими вченими на чолі з Монтенє в Пастерівському інституті в Парижі. У той же час про факт відкриття вірусу, що спричиняє СНІД, повідомили американські вчені з Національного інституту здоров'я на чолі з Робертом Гало.

Як виявляється та передається ВІЛ/СНІД

Як ми вже визначилися, СНІД – це синдром набутого імунодефіциту, тобто хвороба, викликана вірусом. Віруси є збудниками багатьох хвороб, наприклад, грипу, герпесу, навіть деяких видів раку. ВІЛ, як і інші віруси, дуже малий мікроорганізм, який неможливо побачити за допомогою звичайного мікроскопа. Для своєї життєдіяльності вірус повинен проникнути в живу клітину. У випадку ВІЛ – це імунна клітина людини.

Віруси, у тому числі і ВІЛ, виявляються за допомогою спеціальних методів дослідження крові. Коли вірус з'являється в організмі, імунна система починає виробляти в імунних клітинах антитіла, які борються з вірусом. Наявність антитіл у крові людини свідчить про те, що в її організм потрапила інфекція: наприклад, коли аналіз крові показує наявність антитіл до ВІЛ, це означає, що людина інфікована ВІЛ. Але слід знати, що з моменту проникнення ВІЛ-інфекції в організм проходить певний час, так зване «вікно», протягом якого організм продукує достатню кількість антитіл, щоб їх вже можна було виявити у крові. У випадку ВІЛ, це, як правило, від двох до 12 тижнів, іноді довше. Отже, якщо аналіз на виявлення антитіл до ВІЛ зроблений в період «вікна», він буде негативним, оскільки антитіла ще не створились у крові в достатній кількості. Тому людям, що проходять тестування на ВІЛ, рекомендують при наявності негативного результату повторити аналіз через 3 місяці.

Носії ВІЛ протягом тривалого часу можуть виглядати і почувати себе здоровими, хоча відразу після інфікування спостерігаються простудні симптоми. Потім настає прихований період, коли вірус себе не проявляє. Він може тривати роками. Весь цей час ВІЛ-інфікована людина може почувати себе добре і, не підозрюючи, що в неї ВІЛ-інфекція, може заражати інших. Та з часом імунна система все більш ослаблюється, а вірус сильнішає, проходять роки, людина захворює на СНІД і вмирає. Дуже часто основна причина смертності є навіть не СНІД, а інші інфекції, з якими ослаблений ВІЛ-інфекцією організм не може боротися.

Три основні шляхи передачі ВІЛ-інфекції від однієї людини до іншої:

- при статевому контакті з ВІЛ-інфікованою людиною. Коли сперма чи вагінальні виділення інфікованої людини попадають на слизові оболонки вагіни, пеніса, ротової порожнини, шлунку або прямої кишки, з яких вірус проникає в кров іншої людини;
- коли цілісність шкірних покривів порушується гострим предметом (голкою, бритвою, або інструментом для нанесення татуювання), яким перед цим користувалася інфікована людина і кров якої залишилась на ньому. Ризик інфікування ВІЛ найбільший при повторному користуванні шприцом чи голкою для введення ліків або наркотиків після вірусоносія, а також при переливанні крові, що містить ВІЛ;
- ВІЛ може передаватися плоду від інфікованої матері під час вагітності чи після народження дитини через молоко матері.

Вірус імунодефіциту людини не передається через:

- спільне з ВІЛ-інфікованим користуванням верхнім одягом;
- рукостискання;
- спільне користування фонтанчиком для питної води;
- посуд, їжу;
- домашніх тварин;
- туалети (унітази);
- чихання та кашель;
- контакти в громадському транспорті;
- обійми;

- монети та паперові гроші;
- постільну та натільну білизну;
- рушники, мило, мочалку;
- комарів та інших комах;
- плавання в басейні;
- дверні ручки та спортивні снаряди;
- поцілунки.

Чи можливо вилікувати страшну хворобу? На жаль – ні!

На сьогодні існує багато лікувальних препаратів для боротьби з інфекціями, зумовленими СНІДом. Правда, за допомогою цих ліків неможливо вилікувати СНІД, але вони продовжують життя хворих. Також існують деякі ліки, за допомогою яких вдається стримати розвиток ВІЛ-інфекції в організмі людини, хоч вони також не виліковують СНІД.

Зараз лікарі та вчені всього світу намагаються знайти вакцину, яка могла б захистити людей від ВІЛ, але поки що безрезультатно.

Люди за своєю природою завжди прагнуть знати якомога більше. Звісно, ця стаття не відповість на всі Ваші запитання. І тому ми пропонуємо перелік місць, де Вам допоможуть здобути додаткову інформацію:

- телефон довіри;
- центр планування сім'ї;
- соціальна служба для молоді або інші установи;
- бібліотеки.

Шановні куратори!

Пропонуємо після бесіди провести анкетування, щоб систематизувати отриману інформацію. Перевірте знання студентів: запропонуйте їм відмітити відповіді «хрестиком» у колонках «так» чи «ні»

Анкета

№ з/п	Вірус імунodefіциту людини (ВІЛ) передається через:	Відповідь:	
		«так»	«ні»
1.	Рукоштовкання		
2.	Спільне з ВІЛ-інфікованим користуванням верхнім одягом		
3.	Обійми		
4.	Спільне користування фонтанчиком для питної води		
5.	Спільне користування голками та шприцами для ін'єкції		
3.	Чихання та кашель		
7.	Плавання в басейні		
8.	Рушники, мило, мочалку		
9.	Статеві стосунки без використання презервативу		
10.	Домашніх тварин		
11.	Посуд, їжу		
12.	Туалети (унітази)		
13.	Статеві стосунки з використанням презервативу		
14.	Спільне користування голками для проколювання вух		
15.	Монети та паперові гроші		
16.	Постільну та натільну білизну		
17.	Переливання крові		
18.	Дверні ручки та спортивні снаряди		
19.	Поцілунки		
20.	Комарів та інших комах		
21.	Годування немовляти груддю		
22.	Народження від ВІЛ-інфікованої матері		

Якщо студенти відповіли «Так» лише на № 5, 9, 14, 16, 20, 21, то вони добре засвоїли матеріал та усвідомлюють, що від ВІЛ-інфекції можна вберегтися, дотримуючись певних правил поведінки. Але якщо студенти зробили помилки у своїх відповідях, то запропонуйте їм повернутися до попереднього матеріалу і прочитати його уважніше.

ШАНОВНІ КУРАТОРИ !

Сьогодні Ви одержали «Вісник куратора» № 50. Це невеликий скромний ювілей нашого «друга», який був запроваджений для допомоги у Вашій благородній повсякденній роботі зі студентами 11 років тому і виходить 4 рази на навчальний рік до цього часу. Ми підвели підсумки тих матеріалів, які були опубліковані у «Вісниках», і пропонуємо Вам перелік усіх рубрик, інформації, що вийшла у 50 номерах. Сподіваємось, що Ви і надалі будете плідно користуватись цими рекомендаціями в організаційній і виховній роботі в академічних групах.

З повагою,

*Дешко Л. К. – укладач «Вісника куратора», керівник «Школи куратора»,
Лагдан С. П. – редактор,
Сидорчук Н. В. – комп'ютерний набір*

Показчик матеріалів, опублікованих у «Віснику куратора» за 2001-2011 рр.

1. План Ради з гуманітарного виховання№№ 13, 21, 23, 26, 37, 41
2. План засідань Ради з гуманітарного виховання№№ 21, 23, 26, 37, 41, 45
3. Структура Ради з гуманітарного виховання № 9
4. Склад ради з гуманітарного виховання№№ 9, 13, 41
5. План роботи «Школи куратора»№№ 21, 23, 26, 37, 41, 45
6. Орієнтовний план роботи куратора в академічній групі№№ 9, 25, 26
7. Рекомендації щодо складання плану роботи в групах №№ 25, 41, 45
8. Календар знаменних дат№№ 15, 19, 22, 26, 27, 31, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 45, 47
9. Згадаймо ці дати№№ 12, 15, 16, 26, 28, 31, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49
10. Матеріали до уваги кураторів:
 - Політичні партії та блоки (Єнікєєв Д. К.)..... № 11
 - ДІПТ напередодні виборів (Дешко Л. К., Ковтун В. В., Косолапов А. А.).....№ 11
 - Методичні рекомендації щодо підготовки та проведення заходів до Дня Перемоги (Дешко Л. К.).....№ 12
 - Про особисту культуру (Дешко Л. К., Лагдан С. П.) № 14
 - Анкета для студентів «Що Ви знаєте про шлюб та сімейні відносини?»№ 19
 - Студентська молодь обирає майбутнє (Хміль В. В.)№ 21
 - Часопис ДІПТу (Куліш А. І.)№ 22
 - Інформація про діяльність Жовтневого Центру соціальних служб для сім'ї і молоді (Дешко Л. К.) № 26
 - Соціально-психологічні особливості групи: вікові властивості студента (Дешко Л. К.)№ 30
 - Студентська соціальна служба ДІПТу – кураторам та студентам (Дешко Л. К.)№ 30

– Соціально-психологічні особливості групи: взаємовідносини у студентській групі; розвиток групи; роль, статус, самопочуття студента в групі (Дешко Л. К.)	№ 31
– Джерела і природа конфлікту у системі «Викладач-студент» (Дешко Л. К.)	№ 33
– Соціально-психологічні особливості групи: соціально-психологічні, етичні і організаційні аспекти профорієнтації молоді (Дешко Л. К., Лагдан С. П.)	№ 33
– Спілкування куратора зі студентами: стилі керівництва групою (Дешко Л. К.)	№ 34
– Бесіда як психологічний і педагогічний метод у спілкуванні куратора зі студентами (Дешко Л. К.)	№ 35
– Педагогічне спілкування куратора зі студентами (Дешко Л. К.)	№ 36
– Психологічні особливості навчання (Дешко Л. К.)	№ 37
– Процес виховання і його закономірності (Дешко Л. К.)	№ 38
– Роль куратора у формуванні особистості студента (Дешко Л. К.)	№ 42
– Часопис ДПТУ (Куліш А. І.)	№ 42
– Вільний час і його проблеми (Дешко Л. К.)	№ 43
– Про культуру та етику поведінки (Дешко Л. К., Лагдан С. П.)	№ 45
– Психологічні тести як метод вивчення і пізнання особистості студента (Дешко Л. К.)	№ 48
– Наркоманія як соціально-психологічне явище (Дешко Л. К., Лагдан С. П.)	№ 49
11. Матеріали до бесід у групах:	
– Студентській сім'ї – нашу турботу (Кладіна М. А.)	№ 16
– Основи конституційної реформи (Єнікєєв Д. К., Лєсько Ю. А.)	№ 16
– Моральні та соціально-психологічні цінності сім'ї, родини (Дешко Л. К.)	№ 19
– Психологічні основи мотивації поведінки студентів (Лєсько Ю. А., Лагдан С. П.)	№ 19
– Проблеми гендерного паритету в процесі формування майбутніх фахівців (Кладіна М. А.)	№ 20
– Університет на порозі реформ (доповідь ректора на розширеному засіданні вченої ради 1 жовтня 2004 р.)	№ 22
– ДПТ – фронту (Куліш А. І.)	№ 23
– Три чверті століття на магістралях прогресу (Пішінько О. М.)	№ 23
– Практична психологія на службі формування здорового психологічного життя особистості студента (Дешко Л. К.)	№ 24
– Психологічні проблеми віртуального спілкування (Дешко Л. К., Лагдан С. П.)	№ 26
– Політичні партії у політичній системі (Кладіна М. А.)	№ 26
– Студент у дзеркалі психології (Кладіна М. А.)	№ 26
– Мова – духовний скарб нації: до Міжнародного дня рідної мови (Лагдан С. П.)	№ 27
– Природа і наслідки використання ненормативної лексики (Дешко Л. К., Лагдан С. П.)	№ 28
– Про це треба знати (проблеми статевого виховання) (Дешко Л. К.)	№ 37
– Часопис ДПТУ (Куліш А. І.)	№ 42
– ДПТ у роки ВВВ (Куліш А. І.)	№ 43
– Правові аспекти тютюнопаління (Дешко Л. К.)	№ 44
– Здоровий спосіб життя: проблеми підростаючого покоління. (Ульченко В. Ф., Попович Ю. А., Лагдан С. П.)	№ 44
– Про особисту культуру та етику поведінки (Дешко Л. К., Лагдан С. П.)	№ 46
– Алкоголізм як соціально-психологічне явище (Дешко Л. К., Лагдан С. П.)	№ 48
– Соціально-психологічні аспекти стресових ситуацій (Дешко Л. К.)	№ 47
– Психологічний захист та його механізми (Дешко Л. К.)	№ 47
12. Результати соціологічних досліджень, проведених зі студентами:	
– Проблеми навчального процесу (Пономаренко І. Ю., Дешко Л. К.)	№ 15
– Соціокультурні та ціннісні орієнтації студентської молоді (Пономаренко І. Ю.)	№ 20
– Соціально-політичні орієнтації студентів університету (Пономаренко І. Ю.)	№ 21
– Мотивація створення молоді студентської сім'ї (Пономаренко І. Ю.)	№ 25

– Результати соціологічного опитування щодо студентського самоврядування (Пономаренко І. Ю.).....	№ 27
– Проблеми адаптації студентів-першокурсників у ВНЗ (Пономаренко І. Ю.).....	№ 30
– Літературні уподобання студентської молоді (Пономаренко І. Ю., Дешко Л. К.)	№ 34
– Навчання і робота – міф чи реальність? (Пономаренко І. Ю.)	№ 34
– Яке місце займає проблема здоров'я у студентів (Пономаренко І. Ю.).....	№ 34
– Вибір професії. (Пономаренко І. Ю., Дешко Л. К., Айтов С. Ш.)	№ 36
– Науково-дослідницька діяльність студентів (Пономаренко І. Ю., Дешко Л. К.)	№ 39
– Виховна робота в університеті очима студентів (Пономаренко І. Ю.)	№40
– Чи потрібен Dress code студентам? (Пономаренко І. Ю., Дешко Л. К.)	№ 42
– Результати соціологічного дослідження щодо ставлення студентів до ВВВ (Пономаренко І. Ю., Дешко Л. К.)	№ 45
– Стан здоров'я студентів у період навчання у ВНЗ (Сеймук А. О., Попович Ю. А., Кругленко А. С.)	№ 46
– Методичні рекомендації кураторам щодо проведення соціометричних досліджень в академічних групах (Пономаренко І. Ю.)	№ 48
– Про ефективність роботи кураторів в студентських групах (Пономаренко І. Ю., Дешко Л. К.).....	№ 48
13. Науково-технічна бібліотека інформує:	
– Бібліотека ДПТУ	№ 14
– Соціологічні функції бібліотеки у забезпеченні виховного процесу (Долматова Н. І.)	№ 28
– Інформація про роботу науково-технічної бібліотеки університету.....	№ 30
– Інформація про роботу відділу гуманітарної та економічної літератури	№ 33
– Роль науково-технічної бібліотеки у формуванні нової свідомості користувачів інформації з пріоритетним використанням державної мови (Колеснікова Т. О., Долматова Н. І.)	№ 40
– Нові можливості відділу обслуговування науково-технічною літературою (Шитікова Т. М.).....	№ 44
– Запрошує бібліотека (Колеснікова Т. О., Долматова Н. І., Шитікова Т. М., Юнаковська В. В.)	№ 46
14. Різні положення:	
– Положення про студентську раду гуртожитку	№ 11
– Положення про проведення конкурсу серед першокурсників «Ура! Я студент»	№ 13
– Положення про проведення огляду-конкурсу «Вибір року» у номінації «Кращий куратор»	№ 20
– Концепція національного виховання студентської молоді	№ 41
– Витяг із Правил внутрішнього трудового розпорядку університету.....	№41
– Положення про куратора академічної групи (Сурмило Н. С.)	№ 45
15. Плани заходів	№№ 12, 14, 15, 19, 21, 23, 26, 27, 27, 31, 35, 37, 39, 41, 43, 47, 49
16. Довідки:	
– Список періодичних видань, передплачених НТБ ДПТУ на 2002 р.....	№ 11
– Гуртожиток – наш рідний дім.....	№ 12
– Тематика бесід в академгрупах	№ 9
– До уваги кураторів	№ 9, 13
– Гуртожитки ДПТУ	№ 14
– Перелік організацій, що займаються справами молоді	№ 14
– Інформація про колективи ПК ДПТУ	№ 14
– Інформація про спортивні секції ДПТУ	№ 14
– Тематика бесід і лекцій в академгрупах та гуртожитках	№ 15
– Запрошують клуби за інтересами	№ 30
– Запрошує центр соціальних служб для сім'ї, дітей та молоді	№ 38

ПЛАН
роботи профспілки студентів університету
на 1 семестр 2011/2012 н.р.

<i>№ з/п</i>	<i>Заходи</i>	<i>Дата, місце проведення</i>	<i>Відповідальні</i>
1.	Збір інформації по соціально-незахищеним категоріям університету	По-факультетно, Вересень-жовтень	Голови профбюро факультетів
2.	Взяття на облік студентів 1-го курсу	вересень	Голови профбюро факультетів
3.	Проведення звітно-виборчих конференцій на факультетах (за окремим планом)	Вересень-жовтень	Голови профбюро факультетів
4.	Проведення посвячення першокурсників до лав студентства	1 вересня	Мороз О. В. Голови профбюро факультетів
5.	Проведення конкурсної програми «Веселі старт» до Дня фізичної культури та спорту	22 вересня	Мороз О. В. Голови профбюро факультетів
6.	Поїздка до дитячого будинку смт. Васильківка в рамках проекту «Пам'ятай минуле - думай про майбутнє »	жовтень	Мороз О. В. Голови профбюро факультетів
7.	Відвідання ветеранів університету в рамках проекту «Пам'ятай минуле - думай про майбутнє » до Дня людей похилого віку	Перший тиждень жовтня	Голови профбюро факультетів
8.	Організація поздоровлення викладачів до Дня працівників освіти	Перша неділя жовтня	Голови профбюро факультетів
9.	Організація роботи соціальної служби для студентів	щотижня	Голови профбюро факультетів
10.	Проведення огляду-конкурсу «Вибір року» до Дня студентів	листопад	Мороз О. В. Голови профбюро факультетів
11.	Участь у проведенні спортивно-масових заходів на кафедрі фізвиховання	Протягом семестру	А. М. Сахнюк Голови профбюро факультетів
12.	Проведення святкових заходів для студентів та дітей студентів до Нового року	грудень	Мороз О. В. Голови профбюро факультетів
13.	Організація стажування голів профбюро в профкомах виробництв міста	листопад	Мороз О. В.

14.	Перевірка санітарного стану гуртожитків	щотижня	Мороз О. В. Голови профбюро факультетів
15.	Відновлення санаторію-профілакторію	Жовтень-листопад	Мороз О. В.
16.	Проведення зборів та нарад профоргів факультетів	щотижня	Мороз О. В. Голови профбюро факультетів
17.	Проведення лекцій концертів в Дніпропетровській філармонії, театрах Горького та Опери та балету для студентів університету	щомісяця	Мороз О. В. Голови профбюро факультетів
18.	Організація поїздки до Запоріжжя на дитячу залізницю, острів Хортиця	жовтень	Мороз О. В. Голови профбюро факультетів
19.	Організація туристичних поїздок по Україні (за бажанням груп)	Вересень-грудень	Мороз О. В. Голови профбюро факультетів