

№ 4 июль 2021

НОВОЕ ЗВЕНО

«Открытие Байкальского
тоннеля» читайте
на стр. 14.

Ничто так не утомляет,
как чужой отдых.

Анджей Сток.



Третий
трудовой
семестр
в разгаре



Содержание

ДЛЯ ТЕХ КОМУ ЗА...

Если проанализировать обилие информации о времени на работу, почти в каждой из них можно найти предложение: «возраст препятствует не более 40-45 лет». Форму «чистоты» везу у нас дорога» затеяна для данной проблемы. Поэтому давайте рассмотрим возрастные изменения по возрасту, полу, месту жительства, — это вполне научно-заинтересованно.

Возраст — лишний повод для перемены? Выпосымы, упрямые, безразличия и люди после 40 лет одинаково отвечают: «Да, нет!» После каждого предложения: «То есть, человек, что-то такое, чему-то сложному, вероятно при поиске работы сталкивается с этой проблемой. Почему женщины после сорока лет найти работу еще сложнее, чем мужчинам. Работодатели считают, что люди старше 40 лет, стремясь к востановлению, имеют проблемы, они имеют проблемы со здоровьем и т.д.

Подобные преграды на пути поиска работы преодолевают и молодые люди. Конечно, иногда получение диплома об образовании, и отсутствие у них профессионального опыта, их зачастую неадекватный, иди, безответственность и неадекватность. Считается, что лица старше 40 лет достигают примерно лет в 35. Многие психологи уверены, что если к этому возрасту человек не успевает в чем-то себя реализовать, то у него возникает желание перекрасить работу. Именно так берут уверенность, что полностью согласен с этим мнением. Несмотря на то, что только в 30 лет человек осознает необходимость в профессиональном саморазвитии.

К сожалению, очень часто строго ограниченная возрастная рамка работодателей руководствуется сложившимся стереотипом. У каждого возраста есть свои плюсы и минусы. Человеку очень важно при собеседовании уметь подчеркнуть все свои достоинства. Что делать, если при поиске на работу существует возрастная граница — до 40 лет? Или уже, скажем, 45. Если возможность

МАРИ-БРОСКО

Владимир Гасельник

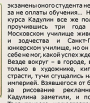
НИЗМ:
эбе
уше



Открытки начала XX века



Появившись на свет в 1894 году в городе Канемсбургском, автор был истинным сибиряком, автором не только для своего времени, но и для своего поколения. Он был человеком, который не только работал в Иркутске, но и в других городах, и в том числе в Иркутске. Он был человеком, который не только работал в Иркутске, но и в других городах, и в том числе в Иркутске.



Знаменитого студента на дороге не только обучили. Не одно слово Кадина не было потеряно. Он был человеком, который не только работал в Иркутске, но и в других городах, и в том числе в Иркутске.



Колонка	Размышления...	4
Владимир Гасельник		
Ректорат	С Днём железнодорожника!	5
Андрей Хоменко		
Ректорат	ИрГУПС готовится достойно встретить свой полувековой юбилей	6
Владимир Дорофеев		
История	Первый железнодорожный вуз	8
Владимир Гасельник		
Достижения	Открытие Байкальского тоннеля	14
Periskop.su		
Путешествия	Мы едем, едем, едем...	18
Олеся Фантазёрка		
Матрица	Трансгуманизм	20
Владимир Гасельник		
Юмор	Открытки начала XX века	22
Интернет		
Русский язык	Занимательная этимология	26
Интернет		

«Новое звено» № 4

Учредитель:

ФГБОУ ВО «Иркутский государственный университет путей сообщения»

Адрес: 664074, г. Иркутск, ул. Чернышевского, 15.

Редакция:

E-mail: gasvv@yandex.ru

Редактор: Владимир Гасельник

Авторы текстов:

Андрей Хоменко, Владимир Дорофеев, Владимир Гасельник, Periskop/su, Олеся Фантазёрка.

Фото:

Вероника Викторова, Владимир Гасельник, Анна Мирошникова, из социальных сетей.

Дизайн и верстка:

Владимир Гасельник.

Подписано к размещению на сайте ИрГУПС 2.08.2021.

Обложка, лицевая сторона:

Дмитрий Золотарёв, выпускник гр. ЭЖД.3-16-1. Фотограф Анна Мирошникова.

РАЗМЫШЛЕНИЯ...

Оптимистичный взгляд на молодежь. Чем старше становится человек, тем труднее его чем-нибудь удивить, тем сильнее он становится инерционен, консервативен. Почему так происходит? Некоторые считают, что богатство жизненного опыта делает человека нечувствительным к чудесам этого мира. Другие полагают, что меняется наше мышление, мы перестаем быть детьми, то есть перестаем удивляться. Однако всегда есть взрослые (и даже пожилые) люди, которые остаются «как дети», не теряют способности удивляться, и поэтому жизнь для них сплошное чудо и волшебство. Обычно мы считаем таких людей «чужаками», которые живут в облаках, мечтателями, оторванными от реальной жизни, но в глубине души мы всегда им завидуем и понимаем, что никогда не сможем стать, как они, равно как и вернуться в детство.

Кроме способности удивляться, с возрастом мы теряем еще одно важное умение – быть открытыми для всего нового, постоянно обучаться, развиваться, меняться в лучшую сторону. В этом смысле люди старшего поколения «мертвы» для современной молодежи, они нечувствительны к новым веяниям, они безнадежно отстают от тенденций развития современной культуры. Кроме извечного вопроса о непонимании между поколениями (пресловутый конфликт «отцов и детей»), здесь скрывается очень важная проблема – с возрастом у человека меняется мышление, я бы сказал более категорично: с возрастом человек перестает мыслить. Ведь что значит мыслить? Это всегда «быть другим» и позволять окружающим меняться, это быть открытым для новых идей и с легкостью принимать или отбрасывать их; мыслить – значит уметь удивлять и удивляться, и еще – это способность видеть цветные сны и летать во сне. Как это ни печально, но с возрастом эти наши способности если не исчезают вовсе, то уж точно сильно уमाляются.

В науке есть специальный термин «синкретизм», которым обозначают первоначальную слитность, нерасчлененность чего-либо. Это может быть в искусстве, религии, философии, но чаще всего это проявляется в сознании детей или первобытных людей, для которых не существует науки, религии или философии как отдельных областей знания, они живут мифом и сами творят этот миф.

В этом смысле мышление детей мифологично, в его центре находится сказка, чудо, волшебство. Мышление детей принципиально всеядно и всеобъемлюще, но с возрастом они начинают «различать», и окружающий мир постепенно приобретает черно-белую гамму, и на многие вопросы можно дать ответ «да» или «нет».

Некоторые психологи считают, что такое «бинарное» мышление – это тупик для человечества, мы теряем свою природную способность видеть мир в многообразии, видеть целое, а не совокупность частей. Дети обладают интегральным мышлением, оно позволяет не только учитывать множество оттенков в понимании той или иной ситуации, но и гармонично «вписывать» свой организм в природные, социальные и культурные формы. Проблема взрослых людей в том, что они слишком хорошо научились различать, где добро и зло, истина и ложь, красота и уродство, но они забыли об условности этих различий.

Вот для чего нам нужно больше общаться с детьми, а не отмахиваться. Не только учить их, передавать им свой опыт, но и учиться у них, стараться понять их, чтобы они чаще напоминали нам о сложности и неоднозначности наших оценок, чтобы демонстрировали образцы «нестандартных решений», и чтобы постоянно намекали нам, что люди – это существа, склонные видеть цветные сны. А все остальное, думается, от лукавого...!

Владимир Гасельник

Пессимистичный взгляд. В давние времена, когда дочь училась в школе, на одном из родительских собраний я категорично высказал отрицательное мнение о качестве преподавания физики. – А Вы попробуйте сами. А то критиковать всегда легче. – Получил я стандартный ответ на свои замечания и с горячая дал согласие, отработав четыре года, да еще с классным руководством. Работа в школе оставила в памяти незабываемые впечатления. Но сейчас я могу сравнить ту молодежь с нынешней и сравнение будет не в пользу последней. Во-первых, это неумение вслух выражать свои мысли. Например: «Я все понимаю, я это читал... но только сформулировать не могу... вот если вы предложете какие-то варианты ответов – я сразу найду, какой правильный. Во-вторых. Неумение анализировать информацию, неумение пользоваться уже имеющимися знаниями. В-третьих. При хорошей мотивации к получению знаний наблюдается категоричное нежелание трудиться, чтобы эти знания усвоить. В-четвертых. Патологическое списывание даже простых заданий. В-пятых. Выраженная ориентация на себя любимого. С таким подходом мы и пандемию можем не победить и в экономическом развитии вряд ли преуспеем. Ну и последнее, что больше всего огорчает. Некритичность к своим действиям. Даже отличники пытаются смухлеть и не стыдятся этого.

Уважаемые коллеги, студенты, аспиранты и выпускники!

*П*оздравляю вас с профессиональным праздником — Днём железнодорожника!

Железнодорожная отрасль объединяет огромное количество людей в нашей стране — представителей самых разных специальностей и сфер деятельности. Тех, кто своим ежедневным трудом обеспечивает стабильное, бесперебойное функционирование всех звеньев перевозочного процесса и приумножает замечательные профессиональные традиции.

Железные дороги России больше века являются главной транспортной артерией страны, не только связывающей воедино все ее отдаленные уголки и вносящей важный вклад в экономическое развитие, но и имеющей стратегическое значение для сохранения национальной безопасности. РЖД — это признанный флагман транспортного комплекса страны, гигантская, четко работающая высокотехнологичная система, на долю которой приходится почти половина грузооборота отечественного транспорта.

Почти полвека Иркутский государственный университет путей сообщения готовит квалифицированные кадры для Восточного полигона и гордится достижениями каждого выпускника, каждого студента. Все мы имеем непосредственное отношение к железнодорожной отрасли нашей страны, ведь именно в стенах университетского комплекса будущие железнодорожники получают базовые знания, на примере опыта ветеранов учатся ответственности и добросовестному отношению к выбранной профессии.

Дорогие друзья! В эти непростые дни, которые всему миру принесла пандемия коронавируса, благодарю вас за стремление к обучению, за труд и преданность своему делу! Желаю вам выдержки, терпения и уверенности в завтрашнем дне. Пусть перед вами всегда будет зеленая дорога. Пусть ваш дом посещают удача и радость, и обязательно сбываются все ваши мечты.

Андрей Хоменко



Из истории праздника

Приказом министра путей сообщения в 1896 году в 100-летний юбилей Николая I (6 июля по новому стилю), основателя железнодорожного дела в России, было установлено ежегодное празднование во всех учреждениях, заведовавших железными дорогами страны. Это был первый профессиональный праздник транспортников не только в нашей стране, но и в Европе.



День железнодорожника регулярно отмечался до 1917 года. В 1936 году традиции возобновились: согласно постановлению ЦИК СССР праздник решено было проводить ежегодно 30 июля, а с 1940 года — ежегодно в первое воскресенье августа.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Владимир Юрьевич Дорофеев в ИрГУПСе работает проректором по развитию и социальным вопросам с февраля 2021 года.

В 1987 году с отличием окончил Ленинградское высшее ордена Ленина Краснознаменное училище железнодорожных войск и военных сообщений им. М.В. Фрунзе по специальности инженер путей сообщения, Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации по специальности юриспруденция. С 1982 по 2004 годы – служба в Вооруженных Силах СССР и Российской Федерации. Полковник запаса.

С 2004 по 2009 годы – заместитель руководителя секретариата заместителя Председателя Совета Федерации Федерального Собрания РФ. В 2009 году назначен заместителем Председателя Правительства Иркутской области – руководителем аппарата Губернатора и Правительства Иркутской области. С июня 2011 работал заместителем генерального директора по кадрам, социальному развитию и общим вопросам ООО «Газпром добыча Иркутск».

26 июня 2012 года назначен на должность заместителя Губернатора Иркутской области – руководителя аппарата Губернатора Иркутской области и Правительства Иркутской области. С 24 октября 2014 года – заместитель Председателя Правительства Иркутской области. С 4 октября 2015 года назначен исполняющим обязанности заместителя Губернатора Иркутской области, а с 14 декабря 2015 года – заместителем Губернатора Иркутской области.

23 ноября 2016 года по предложению Губернатора Иркутской области согласован в должности первого заместителя Губернатора Иркутской области на 44-й сессии Законодательного Собрания Иркутской области второго созыва.

С 13 марта 2020 занимал пост заместителя Губернатора Иркутской области.

Награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

За время работы в Иркутске Владимир Юрьевич всегда оказывал помощь ИрГУПСу.



ИрГУПС готовится достойно встретить свой полувековой юбилей

Быстротечно время и в 2025 году самый молодой транспортный вуз России – Иркутский государственный университет путей сообщения отметит свое 50-летие. Вопросы по подготовке к этому событию актуальны уже сегодня, когда идет планирование мероприятий

по всем направлениям деятельности вуза. Остановлюсь на вопросах развития материальной базы, так как в современных условиях это весьма важно.

В соответствии с Указом Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития

Владимир Дорофеев

Российской Федерации до 2024 года» от 01.05.2018 г. № 204 и Перечня Поручений Президента РФ от 17.03.2021 г. № 419 перед вузами Российской Федерации стоит задача реализации мероприятий по строительству, капитальному ремонту и реконструкции общежитий федеральных государственных общеобразовательных организаций высшего образования.

В марте 2021 года в ходе рабочей поездки и.о. ректора Андрея Хоменко в Москву состоялась встреча с врио руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор) Александром Ивановым. Университетом был предложен проект строительства нового общежития с универсальным спортивным залом. Александр Иванов поддержал идею, отметив, что необходимость в таком здании безусловно есть. Кроме этого, важным и необходимым этот объект в столице Восточной Сибири видят Губернатор Иркутской области Игорь Кобзев и мэр областного центра Руслан Болотов. Иркутским государственным университетом путей сообщения подготовлены документы для включения инвестиционного проекта «Строительство современного студенческого общежития с универсальным спортивным залом» в Федеральную адресную инвестиционную программу, формируемую Министерством экономического развития Российской Федерации.

Важным фактором в реализации Указа является подготовка высококвалифицированных специалистов для строительства и эксплуатации объектов инфраструктуры в рамках реализации проекта «Восточный полигон железных дорог» для модернизации БАМа и Транссиба.

Благодаря взаимодействию с учредителем ИрГУПС – Федеральным агентством железнодорожного транс-

порта (Росжелдор) и ОАО «РЖД», в вузе в 2020 г. заработали: коворкинг-центр, лекционная технически оснащенная аудитория, оформленные в фирменном стиле компании ОАО «РЖД», лаборатории тренажерного комплекса сортировочная горка ж.д. станции и поездного участкового диспетчера/дежурного по железнодорожной станции.

В этом году готовится к открытию в корпусе «Е» лаборатория со специальными тренажерными комплексами для подготовки специалистов локомотивного хозяйства. Одновременно там смогут заниматься более 20 студентов. Такая же работа организована и в филиалах вуза в Чите, Улан-Удэ, Красноярске и Улан-Баторе. В частности, в филиале ИрГУПС в г. Улан-Батор идет модернизация учебно-лабораторной базы для проведения учебных занятий, в том числе с применением дистанционных образовательных технологий.

В рамках Программы взаимодействия между ООО «РЖД» и вузами Росжелдора запланированы поставки и ввод в эксплуатацию современных тренажеров по всем железнодорожным специальностям, реализация программы рассчитана до 2025 года.

В утвержденном в январе 2021 года Плане университета по капитальному ремонту предусмотрены работы в учебно-лабораторных корпусах по улицам Чернышевского 15 и Лермонтова 80, общежитиях №№ 1, 2, 3 и 4, бассейне «Изумруд».

Мы уверены, что коллектив университета сделает все возможное, чтобы юбилей родного вуза встретить отличными показателями в научно-образовательной деятельности, достойным развитием и совершенствованием материально-технической базы, созданием образцовых условий для обучения студентов и работы сотрудников.

ПЕРВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВУЗ ИРКУТСКА

Железнодорожные учебные заведения в Иркутске возникали не на пустом месте — это было веление времени и сложившихся обстоятельств. Еще царский господин Ревизор образовательных учреждений А. Линьчукский в феврале 1910 г. докладывал высокой комиссии в Санкт-Петербурге об обязательном открытии в Иркутске железнодорожного учебного заведения, обосновывая это тем, что дипломированные специалисты «приезжают и поступают на службу в такой далекой окраине только при условии сравнительно высокого вознаграждения и затем остаются здесь до тех пор, пока не открывается место, даже с низшим окладом жалования, в Европейской России».

Другими словами, он прозорливо настаивал на том, что нужны доморощенные специалисты. Хуже того, даже те, для кого Сибирь была родным домом, проучившись несколько лет в столичных вузах, всеми правдами и неправдами старались там же и остаться.

Вот, что господин Ревизор еще пишет в своем докладе: «...большая часть таких ответственных должностей, как паровозных машиниста и его помощника, дорожного мастера, артельного старо-

сты, надсмотрщика телеграфа, весового мастера и других замещается на дороге преимущественно практиками, отсутствие технического образования коих нередко сказывается более или менее крупными дефектами на деле».

Но случилась Первая мировая война, затем революция, Гражданская война с ее колоссальной разрухой на всей территории страны, и вернулись к этому вопросу уже советские партийные и правительственные органы.

В июне 1931 г. Центральный Комитет партии на очередном заседании рассмотрел вопросы по развитию железных дорог Сибири. Следом Восточно-Сибирский партийный крайком, опираясь на решения ЦК, принял свои постановления по данному вопросу. В одном из пунктов итоговой резолюции члены крайкома единогласно утвердили решение об открытии в Иркутске транспортного вуза. Данное решение уже к сентябрю 1931 г. утверждается НКПС и ЦК КПСС, что окончательно дает зеленый свет иркутскому железнодорожному вузу. В октябре 1931 г. создается партийная ячейка института транспорта, которая берет на себя все организационные проблемы по открытию института.

В январе НКПС командирует в Иркутск заместителя ЦУПКАДРа товарища Мажинского.

Он одобряет открытие института в учебном железнодорожном городке при крупной сортировочной станции вблизи города Иркутска – Иннокентьевской (сейчас Иркутск II).

Здесь же находился строительный техникум путей сообщения. Еще это место железнодорожники называли городок кадров.



Первое здание Восточно-Сибирского
института инженеров железнодорожного транспорта

Владимир Гасельник

В итоге 15 февраля 1932 года заместитель наркома Г. Благоднаров и начальник ЦУПКАДРА А. Павлов подписывают приказ № 105/Ц об открытии с 1 марта Восточно-Сибирского эксплуатационно-экономического института инженеров железнодорожного транспорта (ВСЭЭИИЖТ) в городе Иркутске с лимитом первого набора студентов в количестве 250 человек. А уже в августе 1932 г. его переименовывают в «Восточно-Сибирский институт инженеров железнодорожного транспорта» (ВСИИТ).

13 октября 1932 года вышел приказ НКПС «О строительстве Восточно-Сибирского института инженеров железнодорожного транспорта», который закрепил начинания в становлении вуза в Иркутске. Благодаря этому, уже к 1934 г. институт решил основные проблемы с общежитиями и учебными корпусами, переехал в новые шесть двухэтажных зданий, увеличил принимаемый контингент студентов, улучшил качественный состав ППС, куда вошли выпускники МИИТа и Томского СИИПСа, появились первые кандидаты наук. Вот выдержки из протокола партийной чистки во ВСИИТе от 19 июня 1933 г.

«Контингент студентов 217 человек, из них 178 мужчин и 39 женщин. По социальному составу 107 рабочих, 56 служащих и 54 крестьянина. 27 человек партийных, из которых 20 рабочих, 6 служащих и 1 крестьянин.

Успеваемость в зимнюю сессию: с оценками «хорошо» и «отлично» — 38,8 %, с оценкой «удовлетворительно» — 53,4 %, с оценкой «неудовлетворительно» — 7,8 %.

Успеваемость в летнюю сессию: с оценками «хорошо» и «отлично» — 43,8 %, с оценкой «удовлетворительно» — 51 % и с оценкой «неудовлетворительно» — 5,2 %.

Обеспеченность студентов стипендией 93 %, общежитием 100 %».

3 марта 1934 г. вышел приказ Народного комиссара путей сообщения А.А. Андреева № 42/Ц «О разукрупнении Томской и Забайкальской железных дорог и образовании Восточно-Сибирской железной дороги». Казалось бы, что для продолжения работы и дальнейшего развития в Иркутске транспортного вуза есть все необходимые условия.

Любая логика подсказывает, что лучшим вариантом развития новой дороги с точки зрения обеспечения профессиональными высококвалифицированными кадрами может быть только один, когда профильный вуз находится, как говорится, «под рукой».

Таким образом, для Восточно-Сибирского института инженеров железнодорожного транспорта все складывалось более чем благоприятно. Но вдруг НКПС совершает большую стратегическую ошибку по отношению к ВСЖД. 8 апреля 1934 г. вышел приказ Наркома № 87/Ц «Об объединении



Доцент ВСИИТа
Борис Алексеевич Викберг



Доцент ВСИИТа Кропачев



Студенты ВСИИТа сдают зачёт

Иркутского и Новосибирского институтов инженеров транспорта и о мероприятиях по укреплению работы ТомИИТа и НИИТа». Произошла вопиющая несправедливость — укрепление и расширение одного вуза за счет расформирования (по сути — ликвидации) другого.

Для ВСЖД такие действия наркомата путей сообщения были сродни отъема новорожденного от материнской груди, и заложили на долгие годы для дороги постоянный дефицит в квалифицированных специалистах, что периодически приводило к ЧП и срывам плана.

Упование на подготовку инженерно-технических кадров транспортными вузами Западной Сибири и европейской части страны в нужной мере себя никак не оправдывало, лишь четверть из них оставались работать на местах по распределению. Выводы господина царского Ревизора продолжали оставаться актуальными и требовали незамедлительного решения. Поэтому открытие в Иркутске спустя 21 год учебно-консультационного пункта ВЗИИТа было закономерным и явилось той маленькой искоркой, которая рано или поздно должна была разгореться и возродить в городе полноценный и самостоятельный, так необходимый для ВСЖД, транспортный вуз.

Сейчас это покажется удивительным и просто невозможным, но в 50-е и даже 60-е годы среди низшего звена работников ВСЖД было не малое число совершенно безграмотных людей, не умеющих ни читать, ни писать. Среди среднего и даже высшего звена дороги на инженерных должностях трудились работники, не имеющие никакого технического или управленческого образования, полагаясь лишь на собственный опыт, зачастую давно уже не прогрессивный. На некоторых участках отсутствие дипломированных специалистов доходило до семидесяти процентов.

Итак, 14 января 1955 года вышел приказ министра высшего образования за номером 28 об открытии с 1 апреля в городе Иркутске учебно-консультационного пункта Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта. Руководить У КП назначили Александра Константиновича Ступина. Начало было непростым. Не хватало буквально всего, начиная с помещений и заканчивая учебной литературой. Правда методической литературой и учебными планами ВЗИИТ снабдил Иркутский У КП полностью. Уже через год начальником Иркутского У КП становится Василий Семенович Дорошенко, и организационная работа закипела с удвоенной силой.

27 июля ГУУЗ МПС издает приказ о переподчинении Иркутского У КП с 1 сентября 1956 года Хабаровскому институту железнодорожного транспорта, в стенах которого как раз



Студенты ВСИИТа делают стенную газету



Здание филиала на 4-й Советской

образовался заочный факультет. В 1958 году Иркутский У КП ХаБииЖТа праздновал первую победу. Защитили дипломные проекты и получили заслуженно высшее образование четыре выпускника, начавшие учебу еще во ВЗИИТе.

Начальник ВСЖД Т.Г. Ермаков, видя несомненную пользу от Иркутского У КП, уже в приказном порядке стал отправлять на учебу начальствующий состав, все еще

не имеющий высшего образования.

Иркутский транспортный У КП благодаря усилиям коллектива и его начальника В.С. Дорошенко уверенно продолжал развиваться. В апреле 1961 года в нем обучалось 1062 человека, 480 из которых иркутяне. Тридцать пять студентов успешно вышли на дипломирование. Среди них начальник службы движения ВСЖД товарищ Кислицын, начальник станции Сосновые Родники товарищ Сыров, машинисты Иркутского депо товарищи Сидоров и Семяновский, работник службы пути товарищ Черепанов, работник Нижнеудинской дистанции связи товарищ Булдаков, преподаватель железнодорожного училища станции Зима товарищ Горбачев, начальник тяговой подстанции Большой Луг товарищ Наслузов. Помогали заочникам и сотрудники ВСЖД. Например, начальник дорпроекта товарищ Чижик, начальник службы сигнализации и связи товарищ Панченко, начальник вагонного депо станции Иркутск II товарищ Потехин. Все говорило за то, что Иркутский У КП по своим показателям давно вырос до уровня филиала. Головной вуз ХаБииЖТ тоже был не против повысить статус иркутского консультационного пункта. Его ходатайство перед ГУУЗ МПС было поддержано и 29 апреля 1961 года за подписью заместителя министра путей сообщения П. Матвейцева на свет появился приказ № 10077 о переводе Иркутского У КП ХаБииЖТа в его же филиал.

Однако, новый начальник ВСЖД генерал-директор тяги Иранга Борис Константинович Саламбеков, исходя из территориальной целесообразности, добивается перевода с 27 декабря 1961 г. Иркутского филиала ХаБииЖТа в филиал НИИЖТа. Уже в 1963 году в Иркутском филиале НИИЖТа обучалось 2300 студентов. Среди них был и будущий начальник ВСЖД и ОЖД Геннадий Павлович Комаров. Было подготовлено 246 специалистов для проведения электрификации ВСЖД. Пятьдесят инженеров-паровозников были переквалифицированы по новым востребованным специальностям.

За первую советскую семилетку с 1958 по 1965 года Иркутский У КП, а затем филиал подготовил 583 специалиста высшей квалификации, из них защитили дипломные проекты на «отлично» 264 человека и на «хорошо» — 259. В 1967 году филиал гордился уже за 747 своих выпускников. Многие рядовые работники, получив образование в



Выпускники делали дипломный проект в филиале и только тогда ехали защищаться в головной вуз



Красноярский У КП Иркутского филиала НИИЖТа

филиале, заняли руководящие должности. Бывший машинист локомотивного депо Иркутск-Сортировочный А.Е. Сидоров стал работать заместителем начальника Слюдянского локомотивного депо по эксплуатации, А.К. Коротков — заместителем начальника службы локомотивного хозяйства дороги. Окончили Иркутский филиал начальники служб управления дороги Ф.Е. Панченко, П.И. Кислицин, Н.А. Рожанский, заместитель начальника службы пути В.В. Макаревич. А, например, руководитель железно-

дорожного предприятия Ангарска Г.Г. Высоцкий диплом инженера защитил уже в 50 лет.

По просьбе Бориса Константиновича Саламбекова и согласии министерства путей сообщения 3 декабря 1965 г. ректор НИИЖТа Николай Павлович Кондаков подписывает приказ за номером 1174 о переводе Абаканского, Красноярского и Улан-Удэнского У КП в прямое подчинение Иркутскому филиалу. Это превращало Иркутский филиал в центр обучения, охватывающий почти все станции ВСЖД. С этого момента начал зарождаться мощный учебный комплекс железнодорожного транспорта в Восточной Сибири.

В конце декабря 1968 года директором Иркутского железнодорожного филиала был назначен Порфирий Петрович Гулько. До назначения директором Иркутского филиала он трудился главным инженером Братского отделения Восточно-Сибирской железной дороги, принимал активное участие в строительстве Братской ГЭС, за что был награжден правительственной наградой — медалью «За трудовую доблесть». Именно при нем заканчивается строительство пятиэтажного здания для филиала, и по его инициативе в 1969 г. впервые проведен набор студентов на дневное отделение в количестве семидесяти пяти человек и на вечернее отделение — ста двадцати пяти человек. Это был значительный шаг, практически качественный рывок в развитии филиала.

С возрождением строительства Байкало-Амурской магистрали в 1974 году дефицит квалифицированных кадров стал настолько болезненным, что окончательно вернул на повестку дня вопрос быть или не быть в Иркутске полноценному профильному вузу, и 18 июля 1975 г. приказом № 1534 Министерство путей сообщения открывает Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта (ИриИТ).



Первое здание ИриИТа на Курчатова, 10

ДЛЯ ТЕХ КОМУ ЗА...

Владимир Гасельник

Если просмотреть объявления о приеме на работу, почти в каждом из них можно найти примечание: «возраст претендентов не более 40–45 лет». Фраза «молодым везде у нас дорога» актуальна для данной проблемы. Попутно замечу, что всякая дискриминация по возрасту, половому признаку и месту жительства – это явное нарушение законодательства.

Является ли возраст преградой для карьеры? Выпускники учебных заведений и люди после 40 лет однозначно ответят: «Да, является!» Почти каждый гражданин солидного возраста при поиске работы столкнулся с этой проблемой. Причем женщине после сорока лет найти работу еще сложнее, чем мужчине. Работодатели считают, что люди в возрасте менее мобильны, их труднее научить чему-то новому, они имеют проблемы со здоровьем и т.п.

Подобные преграды на пути поиска работы преодолевают и молодые люди, буквально вчера получившие диплом об образовании. Руководителей предприятий напрягает отсутствие у них профессионального опыта, их зачастую непредставительный вид, безответственность и необязательность.

Считается, что пика карьеры человек достигает примерно лет в 35. Некоторые психологи уверены, что если к этому возрасту человеку не удалось в чем-то себя реализовать, то у него пропадает желание плодотворно работать. Лично я не берусь утверждать, что полностью согласен с этим мнением. Некоторые люди только к 35 годам осознают необходимость в профессиональном самовыражении.

К сожалению, очень часто, строго ограничивая возрастные рамки работников, работодатель руководствуется сложившимися стереотипами. У каждого возраста есть свои плюсы и минусы. Человеку очень важно при собеседовании уметь подчеркнуть все свои достоинства. Что делать, если при приеме на работу существует возрастное ограничение – до 40 лет, а вам уже, скажем, 45. Если должность

и место работы вас устраивают, смело идите на собеседование. Поверьте, увидев вашу энергичность, желание работать и совершенствоваться, множество ваших сертификатов и дипломов о повышении квалификации, изучении иностранного языка, освоении новейших компьютерных программ, работодатель просто забудет заглянуть в графу резюме, где указан ваш возраст.

Намного труднее тем, у кого нет в наличии таких сертификатов, а вместе с тем нет особого желания что-то менять, чему-то учиться, куда-то стремиться. А до пенсии еще целых 10 лет.

Скорее всего, у вас пропала мотивация – это такой важный двигатель, который заставляет вас двигаться вперед, стремиться к вершинам успеха. Отсутствием мотивации страдают (именно страдают) те, кто очень долго работает на одном месте, занимаясь рутинной деятельностью.

«Что делать?» – резонный вопрос. Для того, чтобы сохранить мотивацию, просто необходимо постоянно чему-то учиться. Осваивайте новые технологии, проявляйте инициативу в разработке новых программ, станьте активным участником рабочей группы по внедрению новаторских идей, выучите иностранный язык, в конце онцов.

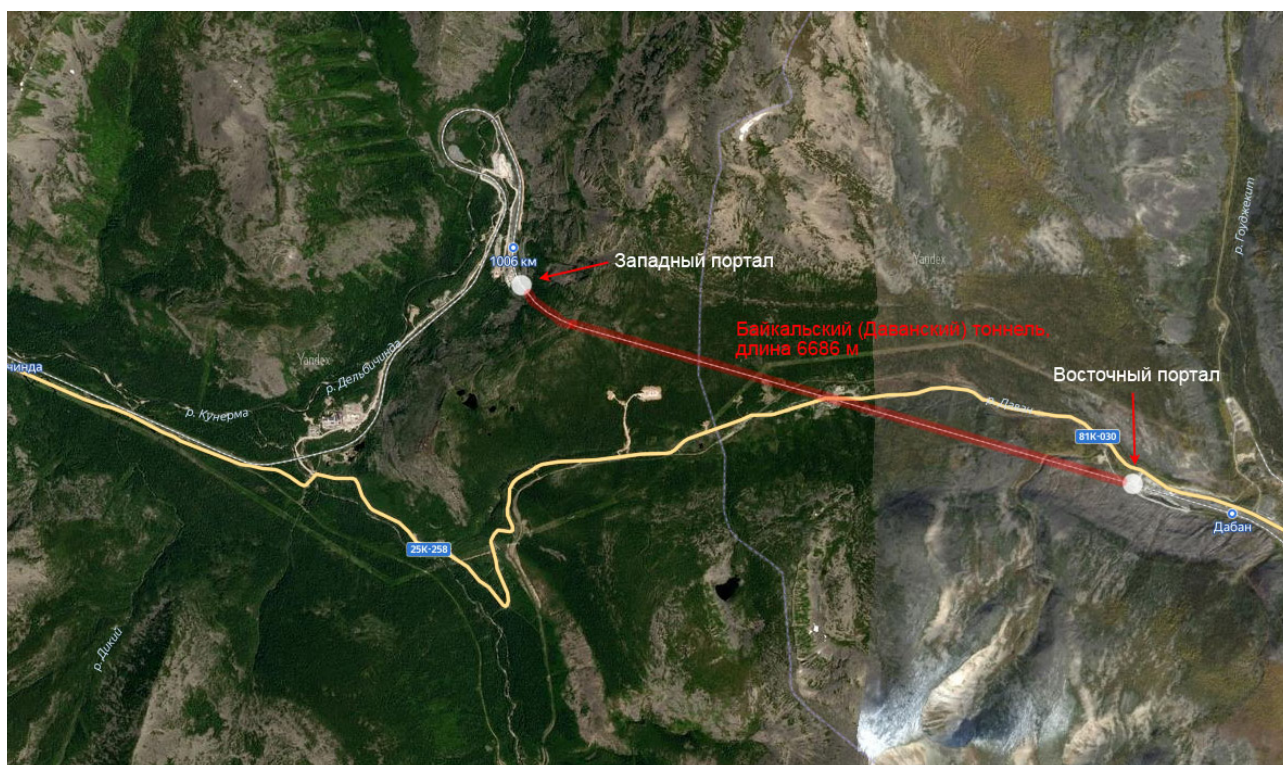
Сообщите потенциальному начальнику, что вы готовы посещать конференции и выездные мероприятия, а если нужно, с радостью отправитесь в командировку. Вашу активность обязательно оценят.

У любого возраста есть свои плюсы, а значит, и вы сможете найти свое преимущество перед начинающими специалистами. Прочь стереотипы! В любом возрасте можно бороться, в любом возрасте можно побеждать, в любом возрасте можно сделать головокружительную карьеру. Главное для карьеры – все-таки не возрастные данные, а профессиональные и личностные качества. Как говорится: главное, чтобы человек был хорошим.

ОТКРЫТИЕ БАЙКАЛЬСКОГО ТОННЕЛЯ



28 июля президент России Владимир Путин в режиме видеоконференции принял участие в запуске железнодорожного движения по второму Байкальскому тоннелю, который пересекает Байкальский хребет и соединяет два субъекта Российской Федерации — Иркутскую область и Республику Бурятию. Западный портал тоннеля расположен восточнее станции Дельбичинда в Казачинско-Ленском районе Иркутской области. Восточный — в Республике Бурятия, рядом со станцией Дабан.



С запада железная дорога вынуждена делать большую петлю вдоль долины р. Дельбичинды, чтобы достичь высоты тоннеля, а с восточной стороны этого не требуется, так как БАМ выходит в долину Гоуджекита и спускается уже вместе с ним, по уровню. Автомобильная дорога идёт южнее, по Дабанскому перевалу.

Байкальский тоннель (официальное название) ещё называют Даванским или Дабанским. Дабанский – это перевал. Также станция с восточной стороны носит имя

“Дабан”. Однако река, приток Гоуджекита, – Даван, и тоннель часто называют по имени этой реки. Лагерь тоннельщиков также носит имя “Даванский”. Поэтому и первое и второе название является разговорно допустимым, но “старожилы” всё же говорят: “Даванский тоннель”, “у нас на Даване”. Возможно, это связано с тем, что слово Дабан означает в Бурятии – в более широком смысле – хребет, горную систему вообще. Например, Хамар-Дабан.

Periskop.su



Первый тоннель начали строить в 1974 году, сбойка проходчиков произошла осенью 1980 года. В 1984 году по тоннелю пошли первые тепловозы, по временной схеме, а на новый 1986 год пошли уже электровозы, по постоянной схеме. Временный обход построили к 1979. Следовательно, весь цикл был завершён за 11 с половиной лет.

Буква М символизирует о том, что гору пробивали метростроевцы. С востока ее пробивал киевский Метрострой.

Второй тоннель начали строить в 2014 году, сбойка произошла в 2018 году, пуск тоннеля в конце июля 2021 года, значит весь цикл уложился в 6 с половиной лет.

Строительство вела группа компаний "СК МОСТ". Точная длина тоннеля 6682,05 метров, максимальная глубина заложения – 300 метров.

Ввод в эксплуатацию нового тоннеля позволит увеличить пропускную способность в 2,5 раза – с 13,2 до 32,4 млн тонн грузов в год.



РШР (рельсо-шпальная решётка) уложена на монолитном безбалластном основании, что сейчас чрезвычайно распространилось, как новая и удобная практика эксплуатации. Поэтому за колебания температур сейчас отвечают в основном скрепления.



На этом фото хорошо видно устройство монолитного безбалластного основания



Вход внутрь. Второй путь тоннеля, как и на Северомуйском тоннеле, является закрывающимся.



Вид назад, во время движения. Если двигаться со скоростью 30 км/ч, на весь путь уйдёт около 15 минут.

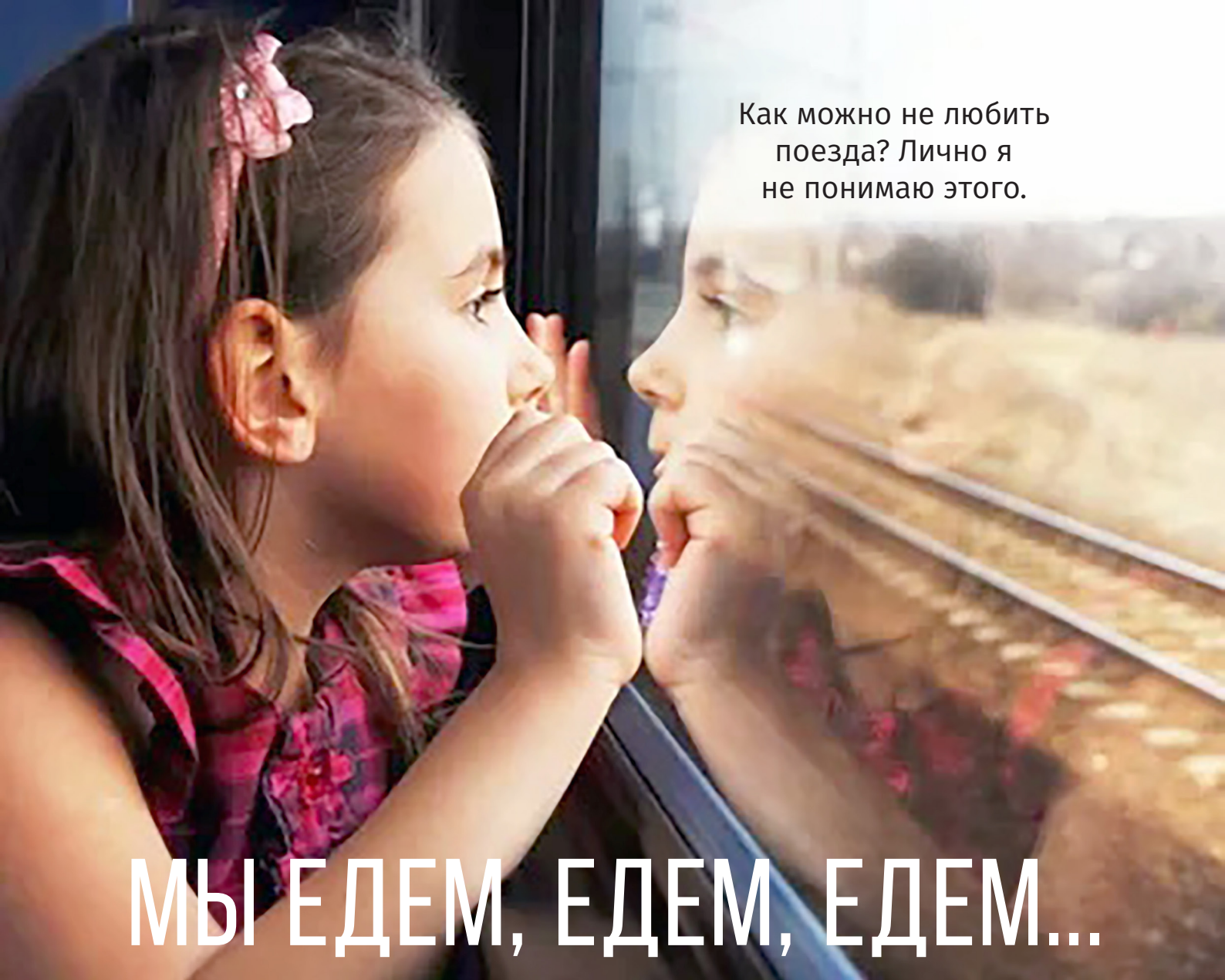


Тоннель снабжён большим количеством датчиков и полностью автоматизирован.

Вид главного пути БАМа в сторону предтоннельного разъезда. Он ещё с деревянными шпалами. Справа виден второй путь с современными шпалами, он ведёт к новому тоннелю.



В связи с актуальной экологией близ Байкала, хотя до озера 55 км, стоки из тоннеля и околотоннельного пространства все замкнуты, локализованы и заведены на очистные сооружения. Все стоки собираются в специальное очистное поле, фильтруются и только после этого чистая вода сбрасывается в Дельбичинду.



Как можно не любить
поезда? Лично я
не понимаю этого.

МЫ ЕДЕМ, ЕДЕМ, ЕДЕМ...

Да, конечно, куда проще летать на самолете. Никаких проблем! Что и говорить, самолеты – это удобно. Благодаря им можно за четыре часа оказаться там, куда пришлось бы два дня ехать на поезде. Но в поездах мы действительно путешествуем: проезжаем леса и поля, горы и равнины, деревни и города, в которых живут реальные люди. Увидеть все это и почувствовать реальность путешествия с высоты просто невозможно. Так что, если времени в запасе больше, чем денег, можно отправиться в поездку по железной дороге.

Романтика поезда не сравнима ни с чем! Для того, чтобы это понять, достаточно спрыгнуть со ступенек на платформу незнакомого вокзала рано-рано утром и всей грудью вдохнуть свежий воздух.

Чувствуете? Это свобода!

МЫ ЕДЕМ В БУДУЩЕЕ!

Многим сегодня кажется, что путешествие на поезде – это неудобно. На самом деле в прошлое ушли те времена, когда путешествие на поезде было пыткой – очень холодно, или, наоборот, страшно жарко, ремней для вторых полок не было, из окон дуло, а

туалет был доступен только эпизодически.

А теперь даже в самых обычных современных поездах – речь не только о скоростных «Сапсанах» и «Аллегро» – доступны биотуалеты, удобные вагоны с кондиционированием, электронными табло, водонагревателями и множеством других дополнительных услуг – начиная от индивидуальных электрических розеток и заканчивая бесплатным WiFi.

А уж о двухэтажных железнодорожных составах и говорить не приходится. Они отличаются удобными купе и большим количеством места.

Олеся Фантазёрка

**ДВОРЕЦ НА КОЛЕСАХ**

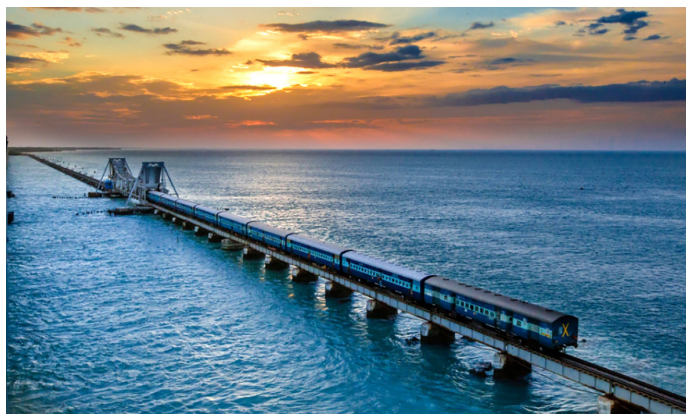
В Индии придумали новое развлечение для туристов – поезд, оформленный в стиле салон-вагонов махараджей. Комфорт «дворца» обеспечивают: салон, мини-бар и кухня в каждом вагоне, отдельная ванная комната с душем, холодной и горячей водой в каждом купе, питание в вагонах-ресторанах, в меню которых индийские и европейские блюда; салон-вагон с панорамным обзором, оборудованный баром; главный стюард и его помощник, ухаживающие за пассажирами в каждом вагоне.

ДРУГОЙ МИР

Не стоит думать, что по железной дороге можно уехать только в российские города. Во-все нет – из окна вагона можно любоваться видами и пейзажами множества стран. Берлин, Париж, Пекин, Будапешт, Варшава, София, Хельсинки, Ницца – вот лишь некоторые направления, до которых можно легко добраться на поезде из России.

ДЛЯ ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ ТУРИСТОВ

Georgetown Loop Railroad – это железнодорожный мост в США, который находится на месте бывшего серебряного рудника, и ездят по нему в основном туристы. Мост держится на хлипких сваях на высоте около тридцати метров, и вы можете не сомневаться, что получите незабываемые впечатления от этого путешествия: на самом пике своего восхождения на мост поезд немного пробуксовывает и притормаживает, что приводит туристов в ужас.



Еще одну экстремальную поездку можно совершить в Индии. Железнодорожное полотно там проходит над самым Индийским океаном. Путь над морской гладью длиной около полутора километров может стать для особенно впечатлительных людей непреодолимым препятствием – по обе стороны от поезда бескрайний океан. К тому же этот участок пути выглядит довольно ветхим, и это неспроста: он

был построен более ста лет назад и с тех пор почти не ремонтировался.

ПОЕЗД В ГОРОДЕ

Старый квартал в столице Вьетнама Ханое – это большая площадь, разделенная небольшими узкими улочками, которые поражают красивыми фасадами зданий, буддийских храмов и пагод. Это старейший район города и уже давно является важным экономическим центром. Древние улицы петляют между домами, но главной особенностью этой части города является железная дорога, которая проходит среди узких улочек и рельсы которой иногда не видно.

Старики здесь весь день сидят на рельсах и болтают, а когда идет поезд, встают и пересаживаются на стулья всего лишь в метре от железнодорожных путей. После того, как поезд проходит, продавцы на улице устанавливают ларьки и навесы на место, и все возвращается в нормальное русло, как будто ничего и не было.

Жду вас на Кругобайкалке!



МАТРИЦА

Человек – это канат над пропастью от животного к сверхчеловеку. Ф. Ницше

ТРАНСГУМАНИЗМ: выбери себе тело по душе



Владимир Гасельник

Человек всегда боролся с природой, но особенно яростно он боролся с собственной природой. И дело вовсе не в том, что природа несовершенна или чем-то провинилась перед человеком, просто такова его сущность. Надо сказать, что эта борьба носит затяжной характер и, по сути дела, вся история науки – это поле битвы человека с самим собой. В ход идут любые орудия, инструменты и технологии, главное – чтобы человек сохранил свое доминирующее положение как вид, оставался «властелином вселенной». Однако современное состояние дел говорит о том, что данное противостояние зашло в тупик, человек исчерпал свои ресурсы в этой борьбе и требуются новые способы решения существующих проблем.

Последним прибежищем человека является его тело, подлинное вместилище всего, что он имеет.

Но с телом все время нужно что-то делать, эта «клетка для нашей души» требует к себе постоянного внимания. Можно без преувеличения сказать, что вся современная индустрия парфюмерии и косметики, фармакологии и медицины, технология питания и создания одежды направлены на то, чтобы сделать наше тело привлекательным, сексуальным, молодым и здоровым. Или хотя бы чтобы оно казалось таковым.

Однако парадоксальным образом человечество во все времена привлекало то, что не является полезным для его тела. Или, как говорится, все приятное либо аморально, либо противозаконно, либо приводит к ожирению.

Поэтому современный человек постоянно губит свое тело алкоголем, табаком, кофе, шоколадом, тортами и экстремальными видами спорта. С одной стороны, это приятно, а с другой – всем понятно, что «с телом нужно что-то делать», иначе оно сделает с тобой что-нибудь нехорошее.

В связи с этим, думается, и появилось такое направление современной мысли, как трансгуманизм (краткое обозначение >H или H+).

В основе этого движения лежит предположение, что человек не является последним звеном эволюции и поэтому может совершенствоваться до бесконечности.

Его последователи считают, что можно и нужно преодолеть старение и смерть, значительно расширить умственные и физические возможности человека, а также изучать достижения и перспективы науки, технологии и творчества для преодоления пределов человеческой сущности.

Футурологи и другие ученые давно пытаются представить образ будущего человека. В основном они сходятся на том, что человек будущего будет темнокожим и иметь узкий разрез глаз, потому что гены негроидной и монголоидной расы являются доминирующими. Он будет с большой головой (приходится много думать), но слабым телом (мы и сейчас мало двигаемся). Также можно отметить ловкие руки человека будущего (много мелких операций руками) и слаборазвитую челюсть (наша еда в основном мягкая). Редко кто сомневается, что в будущем человеку будут доступны некоторые паранормальные способности, например, телепатия.

Говоря же о технологическом образе человека будущего, можно диагностировать несколько иную ситуацию. Например, Институт синергийной антропологии, считает, что образ человека будущего будет иметь три варианта: киборг, мутант и клон. Именно к этому склоняют нас современные научные технологии.

Киборг – это вариант соединения или сращивания человека с машиной или любой компьютерной техникой. В стадии разработки находятся технологии, направленные на улучшение способностей человека.

Мутант – это развитие биотехнологий и результатов генной инженерии применительно к человеку. Уже сейчас имеются практические разработки манипулирования генетическим материалом человека, выращивания органов из стволовых клеток

и другие. Когда генетические изменения превышают некоторую критическую долю генетического материала человека – есть основание говорить, что человек превращается в иное, отличное от человека живое существо. Условное название для такого существа – мутант, и, возможно, многие люди будущего пойдут именно по этому пути.

Особой разновидностью мутанта можно считать клон, представляющего собой точную генетическую копию человеческого организма. Несмотря на то, что клон является генетически нормальным человеческим существом, он все равно носит явно вторичный характер и потому имеет ряд антропологических отличий, в силу которых может рассматриваться как версия постчеловека (или даже мутанта). Известно, что и в этом направлении ведутся активные исследования, хотя до непосредственных экспериментов над человеком еще далеко.

Вот каковы примерные перспективы трансгуманизма на современном этапе его развития.

Теперь у человека появилось новое грозное оружие в борьбе с природой – его собственное тело.

Можно сказать, что у современного человека уже сейчас есть выбор развиваться в сторону киберорганизма (многие молодые люди сегодня не представляют себе жизнь без технических устройств) либо в сторону мутаций и изменений генетической природы своего организма (этому способствуют химические препараты и наркотики), либо в обоих направлениях одновременно. Так или иначе, как говорится, «процесс запущен» и его результаты будут видны уже в самом ближайшем будущем. Я же для себя решил пока что ограничиться более традиционными способами «борьбы с телом»: зарядка по утрам, меньше алкоголя, никаких химических добавок в пищу и больше двигаться на свежем воздухе. Чувствую я себя прекрасно, чего и вам желаю... Да, и прививаться необходимо:)))

Открытки начала XX века



Появившийся на свет в 1884 году в городе Каменец-Подольский, он был истинным самородком. Автор мегапопулярных для своего времени карикатур «из жизни студентов», знакомый со знаменитостями из мира политики и литературных кругов, он всегда держал руку на пульсе Времени и точно знал, «о чем рисовал». Но пути Господни неисповедимы – как и петля Судьбы вечного студента и баловня судьбы Владимира Федоровича Кадулина.

Однажды выходец из обедневшего дворянского рода Владимир Кадулин ничтоже сумняшися подал на имя директора Киевского художественного училища, академика архитектуры Владимира Нико-лаевича Николаева, следующее про-шение:

«В настоящее время я поставлен в очень скверное положение – у меня нет не только денег на краски, холст и т. п., но нет (и негде достать, так как живу в Киеве недавно и почти не имею знакомых) на более существенные нужды. Почему я обращаюсь к Вашему Высокородию с просьбой помочь мне, давши заимообразно 10 руб.».

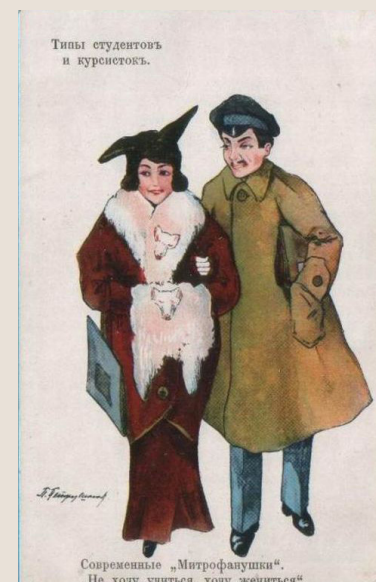
Воззвание действие «возымело»: в выдаче средств бедному студенту было отказано, а его самого выперли из училища с весьма обыденной формулировкой «по причине

непосещения», так как на экзамены одного студента не допустили из-за не оплаты обучения...

Не окончивший курса Кадулин все же получил знания, проучившись три года до этого в Московском училище живописи, ваяния и зодчества и Санкт-Петербургском юнкерском училище, но он и представить себе не мог, какой успех ждет его впереди. Везде вокруг – в городе, в стране, а не только в художнике, кипели мрачные страсти, тучи сгущались над Российской империей. Взвзвешенного от безысходности за рисование рекламных плакатов Кадулина заметили, и пошло-поехало. Талантливого иллюстратора наперебой приглашают в многочисленные киевские газеты, до 1918 года он меняет и совмещает не менее десятка изданий, между делом работает в петроградском «Журнале журналов», сотрудничает с киевскими журналами, в числе которых «Гвоздь» и «Урод».

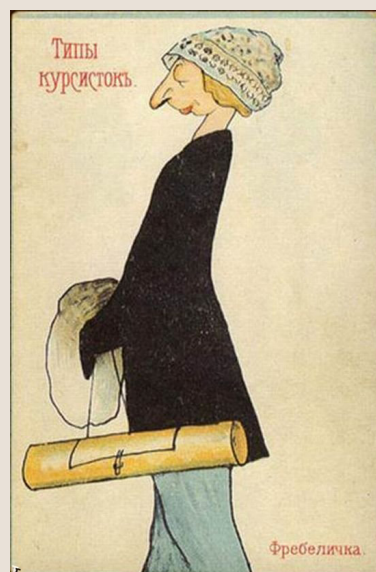
Настоящая слава пришла к Кадулину с приходом в знаменитое издательство «Рассвет», куда его пригласил известный киевский издатель Соломон Абрамов. Художник создает самую популярную свою серию – «Русские юмористические открытки». Карточки оказываются нарасхват, а сама серия отмечается золотой медалью на полиграфической выставке в Варшаве еще до завершения печати тиража. Затем последовали знаменитые кадулинские серии – «Типы студентов», «Типы курсисток»,





Суфражистки (от фр. suffrage — избирательное право) — участницы движения за предоставление женщинам избирательных прав.

Фребеличка, фребелички, жен. (дорев.) — воспитательница детей дошкольного возраста по методу немецкого педагога Фребеля.





«Типы гимназистов», «Пьяная серия». Открытки имели подписи — К. Наядин, Наядин, К. Дулин, Вальдемар К., Вальдемар, монограммы В.К., К.Д. и другие. Все эти подписи, по слухам, сочинял для Кадулина сам издатель, Соломон Абрамов. В уморительной для того времени манере на карикатурах предстали типажи учащихся киевских учебных заведений, «разрисованные» по специализации, национальности и убеждениям. Объектами карикатур стали «вечные студенты», академист и студент-путеец, первокурсник и первокурсница, физик и филолог, поляк и украинец, еврей и националист, член кавказского землячества и социал-демократ, медичка и фребеличка, русская суфражистка и распорядитель танцев, персонажи «под грифом» «Не хочу учиться, а хочу жениться» и др.; в числе сюжетов юмористических рисунков наличествовал

«квартирный вопрос», «проблема равновесия тел в пространстве» после вечеринки, беготня по урокам, очереди в ломбард и за билетами на галерку. Сохранились и авторские изображения современников — государственных деятелей, министров, чиновников: Витте, Пуришкевича, Юзефовича, украинского поэта Тараса Григорьевича Шевченко и русско-польско-украинского писателя Владимира Галактионовича Короленко. С 1910 по 1915 год «студенческие» серии Кадулина пережили десятки переизданий, печатаясь многотысячными тиражами, среди них были и работы карикатуриста на бытовые сюжеты, пасхальные и рождественские открытки. Тиражи давали хорошую прибыль, художник приобрел заслуженную славу и деньги, в 1910 году став инициатором Всероссийского съезда художников. В 1913-м творческая деятельность Кадулина приобретает интересный





поворот – он делает зарисовки с натуры на громком уголовном процессе над Менахемом Менделем Бейлисом (12 марта 1911 года Бейлиса обвинили в ритуальном убийстве 12-летнего ученика приготовительного класса Киево-Софийского духовного училища Андрея Ющинского). Во время Первой мировой выходит серия, посвященная военно-сатирической тематике, а после 1917 года – ряд карикатур на большевиков, невероятно яркие женские и мужские образы участников Гражданской войны.

После 1918 года следы художника теряются. В начале 1920-х Кадулин обнаруживается в эмиграции, в Стамбуле. Перебравшись в США, он продолжает работать над графикой, посвященной русской тематике, но успеха, такого как на родине, не имеет. До 1957 года, года своей смерти, русский карикатурист живет в Нью-Йорке, где и обретает последнее пристанище: Кадулин

Владимир Федорович похоронен на Русском Ново-Дивеевском кладбище в местечке Нануэт, штат Нью-Йорк...

...По свидетельствам современников Кадулин никогда не вымучивал заданный сюжет, и в наши творчество карикатуриста воспринимается свежо, врезаясь в память характерными персонажами, гротескными и запоминающимися, жизненными. В 2015 году на родине Владимира Кадулина, в Киеве, собранные коллекционером работы художника были представлены на выставке «Юмор по-киевски». Карикатуры его эмигрантского периода долгое время кочевали по аукционам США, оседая в коллекциях истинных ценителей сатирической графики. В 2012 году открытки и биографический очерк о художнике были опубликованы в книге Сергея Сурнина «Веселый «Рассвет», или Юмор по-киевски». Мы тоже приглашаем вас насладиться работами Мастера – Владимира Федоровича Кадулина.



ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ ЭТИМОЛОГИЯ

Балбес — это слово пришло к нам из турецкого языка и, как все знают, означает бестолковый человек, бездельник. На турецком оно имеет несколько иной смысл: белмез — незнающий, невежда. Хотя всякий бездельник, как правило, незнайка. Сразу вспоминается фраза: “Ни бельмеса не понимает”.

Таким образом, от белмеза до балбеса один шаг.

Банкир — Средние века рабочим местом банкиров были скамейки на городской площади, и назывались они вовсе не банкирами, а менялами. В то время каждый князь или граф чеканил свои деньги. При переходе из одного владения в другое приходилось менять монеты, отсюда и название «менялы». А скамейка, на которой они сидели, как известно, по-немецки bank. Место работы и название профессии давно поменялись, а слово «банкир» осталось.

Баскетбол — в одном захолустном канадском городке очень популярна была игра «Утка на скале». Участники одним камнем выбивали другой — «утку», расположенную на каком-нибудь возвышении.

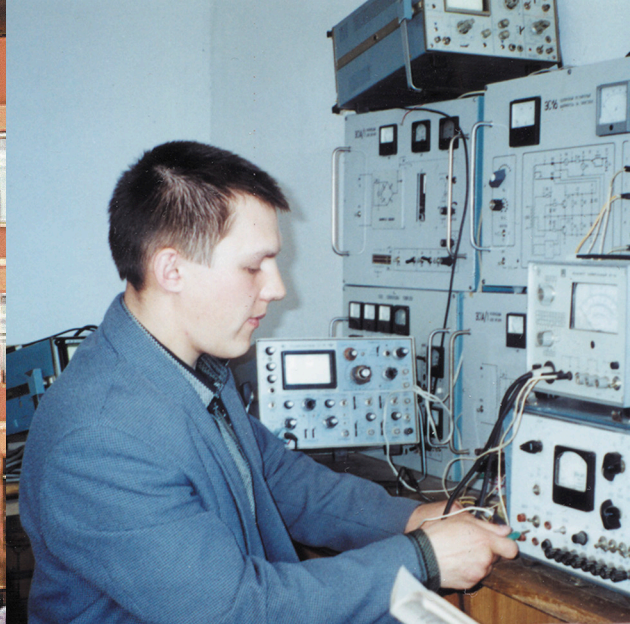
Один из участников этой игры, Джеймс Нейсмит, вырос и стал преподавать в американском колледже.

Озадаченный проблемой досуга студентов, он вспомнил о своей детской

забаве. Немного изменив правила, на противоположных стенах комнаты повесил соломенные корзины из-под персиков, а вместо камня предложил футбольный мяч. Так в 1891 году родилась игра, которой немного позже придумали название баскетбол, соединив английские слова «баскет» — корзина и «бол» — мяч.

Беседа — у наших предков предлог «без» означал вне, снаружи, а слово «седа» — сиденье. Можно предположить, что слово «беседа» тогда означало разговор вне дома. Отсюда, наверное, и произошло слово «беседка» — место во дворе, в саду или парке, где можно поговорить. Побеседовать с хорошим человеком.

Богема — в 40-х годах XIX века любимым местом обитания бедных парижских студентов, начинающих художников, музыкантов, артистов стал район, называвшийся Латинским кварталом. Местные буржуа презрительно называли это место цыганщиной, что в переводе на французский — богема. В 1845 году журналист Анри Мюрже в газете печатал рассказы «Сцены из жизни богемы», которые посвятил быту артистической молодежи Латинского квартала. Позже великий композитор Джакомо Пуччини написал оперу «Богема» по мотивам тех рассказов, благодаря чему слово «богема» распространилось по всему миру и стало всеобщим.



**18 июля 2021 г.
нашему университету
исполнилось 46 лет!**



ИРКУТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ВУЗ,
РОЖДЁННЫЙ
БАМОМ

46
ИРГУПС

