

МОЛОЧНЫЕ РЕКИ, ХРУСТАЛЬНЫЕ

Дмитрий КОЗУРОВ

■ «СВ» заканчивает рассказ о самых знаменитых товарах Советской Белоруссии.

Начало в номерах за 2, 9 и 16 июня и на сайте souzveche.ru.

«Минск» М1М советские мотолюбители знают под другим именем - «Макака». Так нарекли машину отчасти из-за ее обывденного названия, отчасти из-за своеобразной позы, в которой приходилось сидеть водителю. Нужно было серьезно поджать ноги, так что действительно получалось похоже на обезьяну.

Пассажиру приходилось еще сложнее. Хотя бы потому, что места для него одна из первых конструкций мотоцикла не предусматривала вовсе. Но кого это останавливало, когда сзади была багажная решетка? Усаживаешься на нее и крепко хватаешься за водителя. Потом, конечно, появилось нормальное сиденье и для пассажира.

Именно этому мотоциклу суждено было стать настоящей легендой и мечтой каждого мальчишки.

Мотоциклы «Минск»: «Макака» родом из Германии

ИСТОРИЯ

Начиналось производство минских мотоциклов вовсе не в столице Беларуси, а в... Германии. После войны в качестве репараций союзники вывезли из поверженной страны десятки заводов, сотрудничавших с нацистами. Среди них и оборудование с предприятия DKW в городе Чопау, которое отправилось в Москву, Ижевск и Серпухов.

Именно в Москве начали собирать мотоцикл «Москва» М1А - фактически копию немецкой модели. Через несколько лет предприятие перепрофилировали, а станки и чертежи отправили в Минск, где на мотоциклетно-велосипедном заводе уже несколько лет делали велосипеды «Орленок» и «Ласточка». Так появились без преувеличения культовые «Минск» М1А.

Наработки немцев позаимствовали не только в Советском Союзе. Несколько лет практически идентичные модели на базе DKW RT-125 выпускали сразу в восьми странах. Были у «железных коней» и национальные особенности: англичане собрали зеркальное отражение немецкой машины, движение-то в стране левостороннее.

Классический «Минск» мог похвастаться пятью лошадиными силами и разогнался до 75 километров в час. В новых моделях, которые создавали уже белорусские конструкторы, мощностей становилось все больше, а скорость выше. Например, вышедшая в 1973 году модель ММВЗ-3 111 могла разогнаться до 90 километров в час и имела мощность в 9,5 «лошадок».

Выносливость машин доказывали на практике. Мотоциклы «Минск» в 1969 году прошли по маршруту Минск - Памир, а через два года в буквальном смысле проехали весь Союз в ходе мотопробега Брест - Владивосток.



Во времена дефицита купить мотоцикл можно было разве что по спискам, так что мало какая девушка отказывалась прокатиться на новеньком «Минске».

СЕЙЧАС



Современный M1NSK R250 лучшим мотоциклом мира по внешнему виду не уступает.

В это сложно поверить, но мотоцикл, разработанный еще в 40-е годы, выпускается до сих пор - с определенными нововведениями и улучшениями, конечно. За 60 лет в Минске создали десятки новых моделей, но М1А до сих пор пользуется спросом. В 2010 году здесь поменяли логотип своих «железных коней». Теперь M1NSK

перекликается с названием первой и самой успешной марки.

Надежные, неприхотливые и недорогие, мотоциклы «Минск» оказались невероятно востребованы в странах третьего мира. Во Вьетнаме фан-клуб белорусских мотоциклов составляет тысячи человек. С 1988 года здесь проводят слеты фанатов марки. Кстати, именно Вьетнам сейчас главное экспортное направление для завода.

Не забывают минчане о мотопробегах.

В 2013 году три M1NSK TRX 300 успешно преодолели маршрут от Бреста до Душанбе, а это десять тысяч километров. Кстати, пробег был организован совместно с Организацией Договора о коллективной безопасности.

Минский завод обеспечивает полный цикл производства, здесь есть своя лаборатория новой техники и испытательный полигон. Кроме мотоциклов, в производстве скутеры, квадроциклы и снегоходы.

Хрусталь «Неман»: сокровище

ИСТОРИЯ

Делать стекло и хрусталь в Березовке начали еще в 1883 году.

На самом деле даже раньше, когда тут стали выдувать пивные бутылки для местного помещика. Потом мастерскую выкупили главный инженер знаменитого Дядьковского завода Краевский и руководитель художественной мастерской Столле. Они построили еще несколько цехов и основали фирму «Неман».

К 1911 году в преysкуранте фирмы значилось без малого две тысячи видов продукции. Причем покупали их не только в России, но и на Западе.

Предприятие дважды отстраивали с нуля. Сначала его взорвала отступающая Белая армия, а во времена Великой Отечественной тут шли такие



Дизайном продукции на «Немане» всегда гордились, а иностранцы пытались копировать салатницы и фужеры в массовом производстве.

В каждом советском доме посуда делилась на два типа: повседневная и праздничная. Первая ютилась в шкафу на кухне, вторую горделиво выставляли в серванте или стенке в гостиной. Главным экспонатом таких домашних музеев был хрусталь. Бокалы на тонкой ножке, салатницы причудливой формы - все это с осторожностью и торжественностью извлекалось из шкафа несколько раз в год, чтобы после шумного и сытного застолья туда же вернуться.

Хрусталь в доме был знаком состоятельности хозяев и их связей, ведь такая посуда всегда была в дефиците. Ну а кроме того, это очень красиво. Да и оливье из хрустальной салатницы всегда был вкуснее, и «Советское шампанское» из высокого бокала на тонкой ножке казалось более изысканным...

Одним из крупнейших центров производства хрусталя в СССР был город Березовка в Гродненской области.

Валентин КУНОВ, ГЛАСС