



Орган партбюро, дирекции, комитета ЛКСМБ, профкома
и месткома Белорусского института инженеров
железнодорожного транспорта

Год издания 1-й № 16 (16) | Суббота, 15 декабря 1956 г. | Цена 20 коп.

Успешно подготовиться к зимней экзаменационной сессии

Коммунистическая партия и Советское правительство всегда уделяли и уделяют много внимания подготовке специалистов в высших и средних специальных учебных заведениях.

В соответствии с решениями XX съезда КПСС значительно улучшается качество подготовки специалистов на основе укрепления материальной базы, оснащения ее современным учебно-лабораторным оборудованием, ознакомления студентов с последними достижениями отечественной и зарубежной науки и техники, передовым опытом производства.

Эта забота ярко проявляется у нас в институте. Несмотря на то, что институт существует три года, он располагает высококвалифицированным профессорско-преподавательским составом, хорошо оборудованными кабинетами и лабораториями, обеспечивающими высокое качество подготовки специалистов для социалистического железнодорожного транспорта.

Партия и правительство уделяют много внимания и улучшению бытовых условий студенчества.

В соответствии с решениями XX съезда КПСС с 1-го сентября 1956 года введено бесплатное обучение в старших классах средних школ, в средних специальных и высших учебных заведениях.

С нового учебного года установлена новая система назначения стипендий студентам, значительно улучшаются бытовые условия студентов, проживающих в общежитиях.

Все это обязывает студентов отдавать все свои силы учебе для того, чтобы выйти из института высококвалифицированными специалистами.

Институт подходит к ответственнейшему периоду своей работы — к зимней экзаменационной сессии, к подведению итогов работы в течение первого полугодия.

До экзаменов осталось меньше месяца. Оставшееся время должно быть полностью использовано для успешного завершения первого полугодия и подготовки к сессии.

У нас есть много студентов, которые уже заканчивают сдачу зачетов и успешно готовятся к сессии. Это — такие студенты, как Концевенко (Э-21), Губин (Э-35), Сидунов (Э-41), Андреев (С-21), Кульков (С-44), Щербаков (М-44), Кучма (М-43), и др. По ним и должны равняться все остальные студенты. Однако, следует отметить, что в настоящее время имеется значительное отставание по всем

факультетам по иностранному языку, с выполнением графических работ и особенно курсовых проектов. Так, на строительном факультете проект по мостам только частью студентов выполнен на 40—50 процентов, основной же массой студентов не сделано и этого.

Такое же положение с выполнением курсового проекта по предмету «Организация движения поездов» на эксплуатационном факультете и по предмету «Технология металлов» на механическом факультете. Особенно отстают с выполнением курсовых проектов студенты: Бирко (Э-43), Малыхин А. (С-41), Рябинкин А. (С-42), Огурцов В. (С-44), Каминский (М-43), Камедин (М-42) и др.

К сожалению, у нас еще имеются такие студенты, которые считают, что получить высшее образование можно без особых усилий, без напряжения всех своих сил и энергии, что можно прогуляться по дороге науки и выйти из института специалистом с высшим образованием. К таким студентам относятся: Бляскин (Э-32), Кабитченко В. (ПГС-31), Чехов В. (С-21), Зембель (М-12).

Они забывают мудрые слова великого Маркса о том, что «В науке нет широкой столбовой дороги, и только тот может достигнуть ее сияющих вершин, кто не страшась усталости, карабкается по ее каменистым тропам».

В оставшийся до экзаменов период нужно перестроить всю работу, направив ее на успешное завершение семестра и подготовку к экзаменам.

Деканатам и кафедрам, а также и всем общественным организациям необходимо взять под неослабный контроль самостоятельную работу студентов, предъявлять больше требовательности, не допускать ни малейшего случая нарушения трудовой дисциплины, памятуя, что хорошая дисциплина всегда являлась залогом успеха в учебе.

В эту сессию большая группа студентов (первый курс) будет впервые в условиях института сдавать экзамены. Задача деканатов и общественных организаций состоит в том, чтобы помочь им правильно подготовиться к экзаменам, спланировать свою работу, ознакомить их с положением об экзаменах в высших учебных заведениях.

Нет сомнения в том, что коллектив института успешно завершит первое полугодие и проведет зимнюю экзаменационную сессию на высоком уровне.

Ответим на заботу Коммунистической партии и правительства о советском студенчестве успешной сдачей экзаменов на предстоящей сессии!

☆☆

★

Начать подготовку к экзаменам

До начала зимней экзаменационной сессии остались считанные недели, а затем начнутся «жаркие дни». Что же нужно сделать сейчас, в эти дни, чтобы облегчить себе сдачу экзаменов в сессию?

Практика показала, что к сессии нужно подойти, имея в запасе минимум 3—4 дня, в течение которых студент мог бы отдохнуть и накопить необходимый запас энергии к экзаменам.

Для этого в первую очередь необходимо до начала зачетов сдать все проекты и курсовые упражнения, рассчитаться со всеми лабораторными работами, чтобы не получилось так: тут и зачет уже сдавать нужно, а еще проект не закончен.

В таком случае начнется штурмовщина, которая еще никому пользы не приносила, а заставляла сдавать зачеты в несколько «заходов».

К каждому зачету нужно подготовиться основательно, детально изучив все основные положения пройденного курса.

Это принесет только пользу, ибо правильно говорит пословица: «повторение — мать учения». Повторение прослушанного курса лекций, позволит более обширно изучить этот материал в период подготовки к экзамену.

Эта зимняя сессия — первая после выхода постановления Правительства «О порядке назначения стипендии» и студенты должны учесть, что требования преподавателей будут значительно повышены. Это обязывает нас более тщательно готовиться к экзаменам и начать подготовку уже сейчас, именно в эти дни.

И. Губин,
Э-35.

Сдадим экзаменационную сессию на „хорошо“ и „отлично“

В этом году, 1-го сентября, мы впервые вступили на порог чудесной студенческой жизни. Мы стали студентами с тем, чтобы через пять лет стать инженерами-строителями. Через пять лет мы с дипломами в руках разведемся по всем уголкам нашей необъятной Родины. Нам придется строить высотные дома, новые заводы-гиганты, воздвигать в суровой Сибири новые города.

Но чтобы стать настоящими инженерами, нужно много и настойчиво заниматься, изучать предлагаемый программный материал.

На первом курсе наиболее трудными предметами для нас являются черчение и начертательная геометрия. Но студенты нашей группы успешно справляются с изучением этих дисциплин. Если посмотреть на экран выполнения работ по черчению и начертательной геометрии, то можно увидеть, что многие наши студенты сдают работы значительно раньше срока. Уже 16 задач сдали Пустовалов, Лившиц, Назаренко, Левин и др. Срок сдачи 3-го задания по

черчению — 29 декабря, а такие студенты, как Лившиц, Левин уже подготовили свои работы и могут сдать на этой неделе. Это происходит потому, что в нашей группе хорошо налажена товарищеская взаимопомощь. Очень часто можно увидеть, как несколько студентов склонилось у стола, разбирая задачи по начертательной геометрии или математике.

Никогда не отказывают в помощи другим студенты Пустовалов, Катаев, Гусакова, Соколов и другие.

Хорошо готовятся и активно отвечают студенты и по другим предметам. Но не все гладко у нас. Так, не благополучно обстоит дело с иностранным языком. Особенно плохо сдают внеаудиторное чтение студенты Потопов, Гуревич. Но мы приложим все усилия, чтобы в следующем семестре не было отставаний и по этому предмету. Мы надеемся сдать зимнюю сессию только на хорошо и отлично. Залогом этого будет все более крепнущая товарищеская помощь.

Е. Фурса,
ПГС-11.

Наша задача

Студенты группы Э-21 успешно готовятся к зимней экзаменационной сессии, регулярно, в срок сдают лабораторные работы по физике, теории механизмов и машин. В группе нет отставаний в выполнении графических работ, а студенты Агеев С. и Тищик А. уже сдали вторую работу по черчению.

Но, несмотря на эти успехи, в работе группы еще имеются и недостатки. У нас еще есть студенты, которые отстают со сдачей домашних работ по сопротивлению материалов. Это студенты Юревич Л., Приходько С. и Курганович И.

Перед группой стоит важная задача — в ближайшее время ликвидировать имеющуюся задолженность, приложить все усилия для приобретения прочных знаний, чтобы зимнюю экзаменационную сессию сдать только на хорошо и отлично.

В. Концевенко,
Э-21.

На семинарах

Прозвенел звонок. Началось первое семинарское занятие по истории КПСС в нашей группе. Но семинар проходил как-то скучно, неинтересно. Может быть потому, что мы еще плохо знали друг друга и стеснялись, может потому, что не знали, как правильно готовиться к занятиям, или вообще не подготовились.

Преподаватель, ведущий занятие, отметил низкий уровень наших выступлений, указал на необходимость всем добросовестно готовиться к занятиям и активно участвовать в обсуждении разбираемых вопросов.

На следующих занятиях много изменилось. Студенты стали более активными, на каждый вопрос преподавателя давались более точные ответы. Активно выступали на семинаре тт. Ф. Левин, Ю. Тетюк, И. Середя, М. Чаусова и другие. Этому способствовала товарищеская взаимопомощь между студентами нашей группы. Часто мы собираемся и совместно разбираем сложные теоретические вопросы. Конечно, не всегда еще наши ответы точные и иногда в своих ответах мы допускаем ошибки, но сейчас же выступающие другие студенты, внося в ответ поправки. Мы уверены, что последующие занятия будут еще более интересными и экзамен наша группа сдаст только на хорошо и отлично.

Р. Соколов,
комсорг группы ПГС-11.

Вечер дружбы студентов

Весело и интересно прошел вечер дружбы студентов нашего факультета со студентами физико-математического факультета Гомельского педагогического института им. Чкалова. С докладом на тему: «О моральном облике советской молодежи» выступил студент IV курса эксплуатационного факультета В. Сидунов. Содержательный доклад, который вернее можно назвать дружеской беседой, был прослушан с большим вниманием. И это неудивительно — тема серьезная, примеры из жизни студентов, к тому же просто и доходливо изложены. После доклада, выступле-

нием студенческого оркестра начался концерт художественной самодеятельности. Быстро сменяются номера другими. В зале оживление, смех. А в заключение вечера — танцы. Кружатся пары. Возникают новые знакомства. И видишь, как будущий инженер дружески беседует с будущим педагогом...

Да! Можно с определенностью сказать, что вечер состоялся замечательный. Нужно, только, чтобы такие вечера устраивались почаще.

Е. ЗАЙЦЕВ.

Зам. секретаря бюро ЛКСМ эксплуатационного факультета.

Строители на практике

Производственная практика является важным звеном в общем комплексе подготовки высококвалифицированного специалиста. В это время студенты закрепляют теоретические знания, полученные в стенах института, расширяют технический кругозор и приобретают навыки по непосредственному руководству производством.

Общестроительная практика проходила на строительстве жилых, технических и культурно-бытовых зданий, на заводах строительных конструкций, на строительстве подъездных путей и других объектах расположенных в Москве, Ленинграде, Калининграде, Минске, Гомеле, Брянске и других городах. На подавляющем большинстве строек работы велись на высоком техническом уровне с широкой механизацией, с применением прогрессивных конструкций и материалов.

Часть студентов на практике занимала штатные должности строительных мастеров, многим, наиболее активным студентам, было поручено самостоятельное ведение работ на небольших объектах. Студент Файншмидт, например, работая штатным строймастером, осуществил перепроектировку подъездных путей к заводу железобетонных конструкций в г. Гомеле, уменьшив при этом объем земляных работ, предусмотренных первоначальным проектом, и руководил работами по возведению земляного полотна и укладке подъездного пути. Студент Рабинович на штатной должности строймастера руководил постройкой гостиницы в Гомеле. Студенты Морозов и Митько работали на штатной должности сменного инженера завода железобетонных конструкций в Ленин-

А. Моллот,
доцент, зав. кафедрой

граде. Самостоятельно руководили работами студенты Мальхин А., Мальхин В., Аристов, Тихомиров, Кривенко Х.

Все эти студенты хорошо освоили круг обязанностей строительного мастера, глубоко изучили технологию и организацию строительных процессов и защитили свои отчеты с оценкой «отлично».

Многие студенты подготовили на практике содержательные доклады, которые сейчас заслушиваются на заседаниях кружка СНО при кафедре. Интересные доклады сделали студент Мальхин В. («Технология и организация монтажа железобетонных блоков обделки тоннелей Московского метрополитена»), студент Морозов («Технология и организация изготовления железобетонных труб для Ленинградского метрополитена»), студент Аристов («Обобщение опыта показательных крупноблочных строек»), студент Лыков («Технология и организация производства железобетонных шпал») и другие.

С отличной оценкой защитили свои отчеты 50 процентов студентов и с хорошей оценкой 26 процентов.

Небольшая группа студентов (Коткин, Кисина, Лукьянчиков, Накладов и др.), находясь на практике, недостаточно глубоко ознакомились со строительными процессами и их организацией на объекте. Ответы таких студентов при защите отчетов были весьма поверхностны и заслужили лишь удовлетворительной оценки.

Наконец, следует отметить че-

тырех студентов: Рыбчинского, Коченова, Кузнецова, Шаталова, которые не смогли защитить свой отчеты и получили неудовлетворительную оценку. Эти студенты не смогли дать ответ даже на самые элементарные вопросы по работам, проводимым на объектах с их участием. Такая «защита» говорит о том, что эти студенты на практике занимались верхоглядством, глубоко не вникали в производство и не интересовались им. В результате указанные студенты будут проходить общестроительную практику повторно за счет летних каникул в 1957 году.

Студентам младших курсов следует учесть в будущем «опыт» этих товарищей.

Большое значение в расширении кругозора студентов имели проведенные под руководством преподавателей производственные экскурсии. Всего за период практики было осуществлено 28 экскурсий (на строительную выставку в Москве, заводы по производству железобетонных конструкций, заводы по производству строительных материалов, деревообделочные комбинаты и др.). На строительную выставку в Москву выезжала, например, вся гомельская группа студентов.

Результатом этой экскурсии явился стенд «Новости строительной техники», в основу которого положены фотографии, сделанные студентом Эренбургом.

Оценивая итоги практики в целом, можно сказать, что общестроительная практика, как с организационной, так и с технической стороны, прошла успешно. Подавляющее большинство студентов почерпнули во время практики много нового, закрепили свои знания и расширили кругозор.

Выпущен он был после войны. Также после войны был построен пассажирский электровоз серии «ПВ» мощностью 2760 л. с.

Когда назрела необходимость перейти на более тяжеловесные перевозки, был спроектирован и построен «Н-8» мощностью 5700 л. с. и сцепным весом 22,5 тонны. Позднее были построены электровозы «ВЛ-22» мощностью 3200 л. с. и «ВЛ-23» мощностью 4300 л. с.

В журнале «Civil engineering» за июль 1956 года опубликована статья, в которой говорится о строительстве нового моста через р. Москва. Как указывает автор статьи, это сварной стальной мост консольного типа. Длина моста 130 м. Две главные балки имеют форму плиты высотой 3,2 м у концов и 1,5 м у замка моста. Проезжая часть моста имеет ширину 6 м, а тротуары для пешеходов с обеих сторон — 0,75 м. По своей конструкции мост двухшарнирный с двумя скрепляющими кронштейнами, за счет чего достигается большая экономичность в конструкции моста, так как исключена необходимость установки промежуточных опор. Общий вес стали в конструкции моста составляет около 329 тонн. Удельное давление на опорах — 0,33 т/м² опорной площади.

В этом же журнале за ок-

НАМ ПИШУТ

По комсомольски ли они поступили?

XX съезд Коммунистической партии Советского Союза поставил перед высшей школой задачу улучшения качества подготовки специалистов. Важнейшим звеном в подготовке высококвалифицированных специалистов является овладение экономическими науками. Необходимо, чтобы молодые инженеры, окончившие высшие учебные заведения, имели глубокие знания в области экономических наук.

Вот этого, очевидно, не поняли некоторые студенты-комсомольцы ПГС-III.

Чем можно объяснить тот факт, что на лекции по политической экономии 27 октября отсутствовало 9 человек, в том числе тт. Белевич, Воробей, Зинович, Казаков, Морозова и др.

Да и не по комсомольски вели себя на лекции такие студенты, как Голуб, Малков, Новик, Набоков, Швораб, Лобачев, Савченко. Вместо того, чтобы серьезно разобраться в вопро-

сах марксистской политической экономии, они пытались заниматься курсовым проектированием, разговаривали, мешая преподавателю читать лекцию, а своим товарищам слушать.

Некоторые из этих студентов ушли с семинарских занятий по политэкономии 6 ноября. На семинарских занятиях в этот день в группах ПГС-31 и ПГС-32 отсутствовало более 20 человек.

Результатом несерьезного отношения этих товарищей к изучению политической экономии является их плохая успеваемость.

Так, студенты Швораб, Малков, Новик, Набоков не всегда приходят на занятия подготовленными.

На такое отношение студентов ПГС-III к изучению политической экономии должны обратить внимание комсомольская организация и деканат факультета.

Н. Заровская.

В погоне за „фактами“

Сатира приносит огромную всестороннюю пользу в борьбе с искоренением наших недостатков — с этим каждый согласится. Но горе, когда составители «Колючек» (я имею в виду «Колючки», выпускаемые каждой группой), не принимая во внимание целей, стоящих перед сатирическими листками, попросту формально подходят к делу. Не знаю, все ли комсорги групп оказывают такую же помощь редакторам, как комсорг гр. С-13 т. Лейко, но если все, то это очень плохо.

Вот, к примеру, неделя подходит к концу и нужно во что бы то ни стало выпустить очередную номер «Колючки». По долгу службы комсорг требует, редактор ищет, и... к сожалению,

ничего подходящего не находит.

Тогда Лейко командует: «Изобрази, как наши ребята уроки в общежитии после 12 ночи «зубрят».

Отчаявшись в своих творческих исканиях, редактор Станиславенко молниеносно претворяет «мысль» в жизнь.

А уже на следующий день новоиспеченная «Колючка» красуется на стене, и Лейко услобно заявляет, что теперь, дескать, он на месяц свободен, одно дело сделано.

Не знаю, наступит ли такой день, когда гр. С-13 выпустит настоящую злободневную «Колючку».

В. Кудряков,
гр. С-13.

НАШИ УСПЕХИ

Зарубежная пресса о советской технике

Поставленная перед неопровержимыми фактами бурного технического прогресса в нашей стране периодическая иностранная печать вынуждена в последнее время все шире освещать успешное развитие науки и техники в Советском Союзе, публиковать много статей и заметок о советском транспорте, промышленности и гражданском строительстве и многих других новинках науки и техники.

Так, журнал «Locomotive» за март, апрель и май 1956 г. публикует цикл статей «Локомотивы в СССР», в котором дает обзор развития средств тяги в СССР, показывает преимущества, которые несет введение электрической тяги в нашей стране, если учесть, что до 30 процентов угля, добываемого в СССР, сгорает в топках паровозов.

Автор статей указывает, что первая электрифицированная железная дорога в СССР была построена через Сурамский перевал протяженностью 63 км, после чего скорость движения поездов на этом участке увеличилась на 41 процент по сравнению со скоростью движения поездов при паровой тяге. Один

электровоз заменил двойную паровозную тягу. На электрифицированном участке Москва — Александров 32 трехвагонные секции заменили 45 паровозов серии «С» и 450 пригородных вагонов. Экономия горючего составила 65 процентов.

Далее в статье говорится о широком размахе строительства электрифицированных железных дорог в СССР. Советские электрифицированные железные дороги, сообщает автор, в основном работают на высоком напряжении порядка 3000—3300 вольт. Пригородные же линии работают на напряжении 1500—1650 вольт.

Затем дается обзор развития электровозостроения в СССР. Автор сообщает, что первый электровоз был построен в СССР еще в годы первой пятилетки. Серия его «ВЛ». Он предназначался для грузовой тяги и работал до 1954 года. Следующим типом электровоза был «ВЛ-19» мощностью в 2760 л. с. и нагрузкой на ось в 19 тонн. Позднее, по мере роста потребностей, он был модернизирован и получил название «ВЛ-22». Теперь нагрузка на ось у него составляет 22 тонны.

В статье подчеркивается, что вышка была собрана из готовых элементов, которые включают подъемную лестницу и скрепления для подъемных мачт. Сами подъемные мачты крепятся тросами к стоякам весом в 7,5 тонн.

Сборка вышки была выполнена в двухдневный срок. Число рабочих, занятых на этой работе, составляло всего 20—25 человек.

В этом же номере журнала помещена заметка об изготовлении Уральским машиностроительным заводом нового типа шагающего комбайна по разработке вертикальных шурфов угольных шахт. Диаметр шурфа составляет 5,25 м. С помощью этого комбайна проходка вертикальных шурфов шахты увеличивается в 5—6 раз по сравнению со старыми методами проходки. Даже по тому небольшому комплекту газет и журналов, которые имеются у нас в библиотеке, можно судить, насколько большой интерес проявляет иностранная печать к техническому прогрессу в СССР.

Г. Браверман,
М-43.

При возросшей активности

С большой активностью проходило комсомольское собрание механического факультета. Необходимо отметить, что на этом собрании поднимались самые насущные вопросы нашей студенческой жизни.

В отчетном докладе собрания секретарь комсомольской организации механического факультета Ю. Сакович охарактеризовал работу комсомольцев за истекший период. Отрадно было слышать, что и наши студенты тт. Халатов, Трутко и др. вместе с новоселами целинных земель участвовали в сборе урожая богатейших районов Казахстана.

Эти комсомольцы поддержали честь нашего коллектива и добились в труде хороших результатов, за что были награждены значками ЦК комсомола «За освоение целинных земель».

Большую работу комсомольская организация провела по улучшению успеваемости и укреплению дисциплины на факультете. Этому посвящались собрания в группах, заседания бюро. И хочется отметить, что в этой области факультет достиг хороших результатов. Наряду с успеваемостью и дисциплиной на заседаниях бюро рассматривался вопрос об участии студентов в научно-исследовательских кружках. Всего в кружках от механического факультета участвовало 91 человек.

Комсомольцы механического факультета активно участвуют в общественной жизни Гомеля. Некоторые из них входят в состав редколлегии сатирических газет «Клещи» и «Бокс». За хорошую и добросовестную работу эти студенты награждены горкомом и райкомом комсомола ценными подарками.

Собрание отметило недостатки в работе комсомольской организации. Один за другим выступают комсомольцы, которые подчеркивают ряд недостатков в работе и, не только комсомольской организации механического факультета, но и комсомольской организации института.

Студенты Щербаков, Седых и др. отмечают недостатки работы бытсовета. В связи с затруднениями, создавшимися в результате задержки сдачи в эксплуатацию нового студенческого общежития, они призывают студентов, как никогда, соблюдать

□
С комсомольского собрания механического факультета.

правила социалистического общежития. Выступавшие студенты отметили недостатки в организации студенческой спартакиады и при-

звали комсомольцев честно подходить к спортивным выступлениям. Студент В. Старжинский говорит о том, чтобы каждый спортсмен выступал в силу своих физических возможностей и, ни в коем случае не искал личных выгод в спорте.

Выступающие отмечали хорошую работу стенной печати и сатирического листка «Шпилька» в политико-воспитательной работе среди студентов.

Много полезного мог бы дать студентам института организованный на факультете семинар по курсу «Машиностроения». Этот семинар взял правильное направление в работе, но вскоре поток знаний по технике в этом русле пересох. Очевидно, очень большие были «морозы», что так заморозили инициативу студентов в дальнейшей работе этого семинара. Необходимо, чтобы этот семинар возобновил работу и чтобы мы смогли слушать увлекательные лекции студентов о развитии нашей науки и техники. Для этого полезно было бы привлечь в этот семинар сотрудников кафедр «Тяга и подвижной состав», «Детали машин» и «Технология металлов».

Много пользы принесли лекции, организованные комсомольской организацией в общежитии. Студентам неоднократно читались лекции о международном положении, о культуре речи и др.

На собрании выступили А. А. Петрукович, В. А. Белый и другие, которые отметили положительные стороны в работе комсомольской организации механического факультета и указали на новые задачи в учебной, политико-воспитательной, культурно-массовой и спортивной работе, а также ответили на ряд вопросов студентов.

Собрание прошло при активном участии студентов факультета.

Секретарем комсомольского бюро избран тов. В. Майков.

А. Федоренко, механический факультет.

На конкурс

Вл. Мартыненко.

Первокурсник

Над тобой—межоблачная просинь.
Свежий ветер жжет твои уста.
Первая студенческая осень—Сбывшаяся давняя мечта.
Годы в бесконечность проплывают.
Дни бегут, и ты не отстаешь.
Нелегко порой тебе бывает,
Но грустить не любит молодежь.
Где-то ждут твоих глубоких знаний.
Жизнь подскажет новые мечты.
Все свершится в срок, без опозданий,
Если жизнь большую любишь ты.

Анатолий Гречаников.

Я не забуду встречу

Я не забуду встречу У старого пруда.
Каким чудесным вечером казался нам тогда!
К воде склонившись, ивы шептались меж собой.
И ветерок игривый Чуть шелестел листвою.
Огни горели ярко На ферме у села.
Ты лучше дояркой Колхозною была.
А рядом, на пригорке, Застыл мой конь стальной И бледным светом зорьки Мерцали над землей.
Мы вместе любовались, Как расцветает край, И взглядами встречались, Как будто невзначай.

С одним Козленком грех случился: Совсем рогатый распустился— Услыша критику, бодался, А главное—зазнался! И вот за преступленья эти, Верней—за юношеский пыл Козленок дважды был в свете И по заслугам получил! Суровый жизненный урок, Пошел ему, как видно, впрок. Теперь, коль справедливым быть, Так надо прошлое простить. Но вышло все наоборот: Его «склоняли» круглый год. Любимый докладчик, выступая, Щерстил Козленка—разгильдяя: —Примеры вам? Извольте, дорогие: Козленок—раз! И...«Многие другие!» Но годы шли... а там и глядь... Козленка стали забывать.

Интересный предмет

В текущем учебном году студенты IV курса эксплуатационного факультета впервые изучают новую дисциплину—экономическую географию путей сообщения. Это нужный и интересный предмет.

Экономическая география дает значительные экономические знания, некоторые практические навыки, помогает изучать свою страну, ее хозяйственную жизнь конкретно, через знакомство с различными отраслями народного хозяйства, в том числе и транспорта, в их развитии и размещении по территории страны.

Сейчас, когда в нашей стране широко осуществляется новое промышленное строительство и происходят огромные сдвиги в размещении производительных сил, интерес к дисциплине, предметом изучения которой являются закономерности размещения производства, должен быть особенно велик. И, не случайно эта дисциплина введена на эксплуатационных факультетах железнодорожных институтов. Разве не важно инженеру-эксплуатационнику знать, какая зависимость существует между размещением производства и характером перевозок грузов, какой характер имеет межрайонный грузооборот, почему меняется направление грузопотоков, какое экономическое значение имеет строительство той или иной железной дороги и т. д. Ведь, очевидно, будущим инженерам придется заниматься и вопросами планирования перевозок, и строительством новых железных дорог и вообще активно участвовать в выполнении тех задач, которые поставлены партией и правительством перед железнодорожным транспортом. В этой связи хочется сказать об отношении студентов к изучению экономической географии.

Нужно прямо отметить: отношение недостаточно серьезное. Правда, есть и так называемые «объективные» причины: отсутствие достаточного количества литературы по предмету в библиотеке института, отсутствие некоторых пособий (контуров), необходимых для выполнения практических работ и т. д. Однако и те немногие экземпляры учебных пособий, которые имеются, используются плохо; часто не прочитывается к занятиям даже лекционный материал. Отсюда массовые отказы и неудовлетворительные ответы студентов на практических занятиях. Особенно много отказов и плохих ответов в группе Э-44 (Кузьминский, Лохмаков, Яворский и др.). В группе Э-42 неудовлетворительные ответы дают студенты Маляревский, Пилипенко, Перунов, Рыжкович; в группе Э-41—Громько, Куреша, Ткачев, несерьезно относятся к занятиям в этой же группе студент Лысенко, часто выполняющий на занятиях по экономической географии не относящуюся к делу работу. Много отказов было на занятии 21 ноября 1956 года в группе Э-43—Зубрицкий, Кокшарова, Романов, Якубович, Давыдова.

Не работают студенты с картами, хотя кабинет марксизма-ленинизма их приобрел.

Отсюда такие «курьезы», как поиски Братской ГЭС на севере Восточной Сибири, неумение показать союзные республики, крупнейшие угольные базы страны, центры и т. д.

Меньше месяца остается до зачетов. Необходимо коренным образом изменить отношение к изучению экономической географии и прийти к зачетам подготовленными.

Н. Лапушанская.

С. Лебедев.

Козел отпущения

БАСНЯ

«Ну,—думает, вздохнувши, он.— «Конец терзаньям... Я прощен». И вдруг, внезапно Льву опять С докладом надо выступать. Как референт, Лисица—клад, Ей дан приказ писать доклад. И Лев велел, чтоб Кабана Подвергла критике она. Лисица в панике, дрожит, И Льву с опаской говорит: — Не мне давать тебе советы, Твоим умом мы все согреты... Пусть я глупа—моя вина, Но ты не трогай Кабана.

Он нас за критику дойдет, Клыкком на части разорвет! —Его не трогать я бы рад... Кого же вставим мы в доклад? Я не любитель общих фраз... —А выход есть и в этот раз. Козленка помнишь? Не забыл? О нем приказ особый был... —А, помню, помню! Разгильдяй!... Согласен я, его давай... Лишь не было б упрека мне, Что скрыл я все о Кабанае? —О нет, мой Лев, зачем скрывать, К чему уловки нам такие! В разделе: «Многие другие» Кабан сей будет состоять. —Ну, если так...—другое дело! Лев с облегчением вздохнул, И взяв перо, теперь уж смело, Доклад готовый подмахнул!

Разве у вас не бывает в жизни подобных минут?..



В СТОЛОВОЙ.
Мы б спросить хотели:
Это Винегрет Или котлета?
Слова Ю. Саковича.



НА ОДНОМ ДОКЛАДЕ
Когда умолк уседный чтец,
Рукопескание означало,
Что, наконец, пришел конец
Довольно скучного начала.
Рис. Ф. Гельзина.



ПРОМАХНУЛСЯ:
Прибыл студент на экзамен
Сунул шаргалку в жилет,
Самым торжественным
вглядом



Смотрит на крайний билет.
Вдруг он гримасу меняет
Мысленно молвит:
— Капут!...



Разве у вас не бывает
В жизни подобных минут?
Рис. В. Сибилева
Слова Ю. Колесникова.

КОНСУЛЬТАЦИЯ

Чем вызывается экономическая необходимость тепловозной и электровозной тяги*

В шестой пятилетке прирост грузооборота железных дорог составит свыше 400 миллиардов тонно-километров и будет почти равен всему грузообороту железных дорог в довоенном, 1940 году.

К 1960 году объем перевозочной работы нашей сети дорог почти достигнет современного грузооборота всех остальных стран мира, который в 1953 году составлял 1521 млрд-тонно-км и более чем в полтора раза превышает грузооборот дорог США, который в 1955 году составлял 905 млрд тонно-км, а у нас он будет равен 1374 млрд тонно-км.

Что же касается пассажирских перевозок, то они уже в 1955 году более чем в три раза превысили пассажирооборот железных дорог США.

Объем работы железных дорог СССР значительно больше объема перевозок дорог США, а эксплуатационная длина наших магистралей намного меньше, чем в США.

В Америке (США) эксплуатационная длина железных дорог составляет 360 тысяч км, а в СССР только 120,7 тысяч км.

Это показывает, что грузонапряженность наших дорог намного выше грузонапряженности дорог других стран.

Если допустить, что средняя грузонапряженность ж. д. СССР на протяжении шестого пятилетия оставалось бы на уровне фактически достигнутой в 1955 году, то тогда для освоения намеченного грузооборота в шестом пятилетии потребовалось бы построить и ввести в эксплуатацию примерно 50 тысяч км новых линий, т. е. увеличить протяженность жел. дорог в таких масштабах, в каких она фактически возросла в СССР в период с 1913 г. по 1955 год.

Поэтому для освоения резко возрастающих грузопотоков нам необходимо и дальше повышать грузонапряженность дорог.

Перевозки в шестой пятилетке будут увеличиваться по своим темпам значительно быстрее, чем темпы роста протяженности железных дорог.

Шестой пятилетний план предусматривает строительство 6500 км новых линий и 6600 км вторых путей, а грузонапряженность дорог возрастет с 8,5 миллиардов тонно-км в среднем на километр пути в 1955 году

примерно до 11,5 млрд. тонно-км на километр пути в 1960 году.

Общий прирост длины сети дорог за пятилетие составит около 10 процентов, а прирост перевозок — 42 процента.

Следовательно, для освоения растущего грузооборота необходимо правильно размещать и полнее использовать новую технику, приводить в действие все резервы увеличения пропускной и провозной способности дорог и широко распространять передовые методы труда.

Новые вагоны

Снаружи эти вагоны мало отличаются от обычных цельнометаллических пассажирских вагонов, но стоит только подняться в тамбур и войти в одно из купе, как разница становится очевидной. По одну сторону купе — два мягких дивана. Каждый из них легко переворачивается и, тогда это будет постель. По другую — около окна перед столиком — глубокое кресло. Небольшая дверь с зеркалом ведет в умывальник, который обслуживает два смежных купе. Здесь, к услугам пассажиров — холодная и горячая вода, гибкий шланг с ручным душем. Всего в вагоне двухместных купе — 16 мест.

В промежутках между широкими окнами коридора — зеркало, часы, барометр. Каждый вагон имеет более мощные, чем в обыкновенных цельнометаллических вагонах динамомашину и вентиляционную установку. В полу коридора сделан люк для хранения белья.

Так выглядят новые цельнометаллические мягкие вагоны первой категории, выпущенные в этом году ленинградским вагоностроительным заводом им. Егорова. Первая партия их прибыла в Москву. В декабре они будут курсировать со скорым поездом № 13 — 14 Москва — Тбилиси.

Пропускной способностью железнодорожного участка называется наибольшее число пар поездов определенного веса, которое может быть пропущено по данному участку в течение суток при данной технической вооруженности линии и принятых методов организации движения поездов. Пропускная способность может быть выражена также и в вагонах или тоннах груза.

Провозная способность определяет тот объем перевозок, который может быть освоен по на-

личию локомотивов, вагонов, электроэнергии и других переменных средств.

Для освоения растущего грузооборота необходимо повысить средний вес поездов до 2200 тонн, или на 25 процентов против 1955 года.

На важнейших грузонапряженных линиях к концу пятилетки весовая норма грузовых поездов будет доведена до 4—5 тыс. тонн. Для освоения растущего грузооборота необходимо повышать скорости движения поездов. К концу пятилетки скорость на руководящих подъемах будет доведена до 40 км/час. Вождение тяжеловесных поездов в 4—5 тыс. тонн — с большими скоростями может быть осуществлено только лишь паровозами в 6000—9000 л. с.

Создание подобных паровозов связано с переходом к сочлененным локомотивам, с котлами, размещенными на двух независимых между собой рамах.

В таком случае сцепной вес локомотивов должен будет составлять примерно 200 и более тонн, для чего потребовалось бы иметь 10 и более сцепных колесных пар.

Бнедрение таких мощных сочлененных паровозов повлекло бы за собой большие капитальные вложения на коренную реконструкцию депохозяйства.

При этом транспорт получил бы экономически невыгодные средства тяги, с низким против электровозов и тепловозов КПД.

Такое усиление паровой тяги привело бы к еще большему увеличению расхода угля.

Следовательно, задачу повышения провозной и пропускной способности линий и овладения возрастающим грузопотоком при одновременном улучшении топливного баланса можно решить только путем замены паровозов электровозами и тепловозами.

Эти локомотивы обладают более высоким КПД по сравнению с паровозами и другими ценными эксплуатационными преимуществами. Они дают возможность широко применять кратную тягу для вождения поездов двойного и тройного веса, работая по системе многих единиц.

В. Казаков,
доцент.

*) Материалы газеты «Гудок» № 265 от 14/XI 1956 года.

Конференция железнодорожников

В Ленинграде закончила свою работу техническая конференция новаторов Октябрьской магистрали. В ней приняли участие больше 500 водителей локомотивов, работников службы движения, вагонников, путейцев и работников других специальностей. Передовые работники транспорта обменялись опытом работы.

Большой интерес вызвал рассказ старшего машиниста депо

Ленинград-Финляндский В. А. Шмакобело. Благодаря образцовому содержанию паровоза он и его бригада более чем втрое увеличили пробег паровоза между промывочными ремонтами. За последний год за 10 месяцев этот паровоз прошел вместо 30 только 9 промывок. Бригада сэкономила 24 тысячи рублей.

Интересный метод текущего ремонта пути предложил дорожный мастер Клинской ди-

станции пути В. И. Тимофеев, выступивший на конференции. Объединение трех путейских бригад в одну позволило его участку значительно полнее использовать машины, увеличить почти вдвое механизацию путейских работ.

Ряд сообщений было посвящено методу уплотненной погрузки вагонов и платформ различными грузами.

Физкультура и спорт



На снимке: группа студентов за подготовкой лыж к предстоящим состязаниям.

Первенство института по тяжелой атлетике

9-го декабря проходило II лично-командное первенство института по тяжелой атлетике. Состязание проходило в острой спортивной борьбе. Команда тяжелоатлетов строительного факультета хорошо подготовилась к первенству и заслуженно заняла первое место, набрав 9 очков. Второе место заняли штангисты эксплуатационного факультета.

В борьбе за личное первенство победителями вышли: легчайший вес — А. А. Марков (строительный факультет); — полуполулегкий вес — Первушин (механический факультет) с суммой троеборья 225 кг.

Такую же сумму показали студенты строительного факультета Е. Емельянов и Л. Автухович.

В легком весе победил К. Стельмахов (строительный факультет); в полусреднем — А. Бобров (эксплуатационный факультет); в среднем весе — П. Попсуй (эксплуатационный факультет) с суммой троеборья 280 кг. Ему присвоено также звание абсолютного чемпиона института по тяжелой атлетике на 1956 г.

В полутяжелом и тяжелом весе победили студенты строительного факультета соответственно О. Кривенко и Е. Давыдин. Характерно, что из 28 рекордов института по тяжелой атлетике только 12 остались непобитыми. На соревнованиях было показано 12 результатов III спортивного разряда.

П. Пономарев,
тренер по тяжелой атлетике.

Закрепить достигнутые успехи

Заканчивается зимнее первенство города по баскетболу. Командам осталось сыграть по одной — две игры и можно будет подвести итоги.

Наша женская команда уже закончила свои выступления и с одним поражением от команды «Буревестник» заняла II место.

Успешно выступает мужская команда. Она одержала победы над следующими командами: над «Буревестником» (109:49), над «4-ВАУ» (92:42), над «Локомотивом» (60:35) и над «Водником» (82:40). Не имея пора-

жений, она занимает место лидера.

Менее успешно выступает наша вторая команда «Локомотив». Она пока не выиграла ни одной игры, но показала себя крепким орешком для некоторых команд. Достаточно сказать, что сильная команда «ГРТУ» выиграла у нас только в дополнительной пятиминутке всего одно очко (63:62).

Команде не хватает игрового опыта и не хватает техники. В оставшихся двух играх с более слабыми соперниками команда должна показать лучшую игру.

Б. Андреев.

Итоги соревнования по волейболу

Закончились соревнования по волейболу. На первое место среди женских команд вышла команда строительного факультета, набравшая 8 очков из 8 возможных. На второе место вышла команда эксплуатационного факультета.

Среди мужских команд на первое место вышла 1 команда эксплуатационного факультета, набрав 10 очков, второе место заняла 1 команда механического факультета, набрав 8 очков. По 4 очка набрали: 1 команда строительного, 2 механического и 2 эксплуатационного факультетов. По положению лучшее место дается команде, имеющей

лучшее соотношение выигрышных и проигрышных партий.

В общем зачете, который дает лучшее место факультету, имеющему наименьшую сумму очков, вышел эксплуатационный факультет, набрав восемь месточков.

По десять месточков набрали команды строительного и механического факультетов. Но так как команда строительного факультета имеет лучшее соотношение партий, она выходит на второе место, а на третье место вышла команда механического факультета.

Б. Бычков.

Редактор К. П. ШИЛКО.