

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

№ 14 (32)

СУББОТА

20

АПРЕЛЯ

1957 г.

Цена 20 коп.

„Ленин
и теперь
живее всех живых
Наше знание,
сила
и оружие“.

В. Маяковский.

Имя Ленина дорого трудящимся всего мира

22 апреля 1957 года советский народ и все прогрессивное человечество отмечает 87-ю годовщину со дня рождения основателя Коммунистической партии Советского Союза, гениального продолжателя дела и учения К. Маркса и Ф. Энгельса, организатора и руководителя первого в истории Советского государства, вождя и учителя рабочего класса и всех трудящихся мира В. И. Ленина.

Имя Ленина является самым дорогим и любимым для трудящихся всего мира. Оно стало символом освобождения трудового народа от цепей капиталистического рабства, вестником новой коммунистической эпохи. Всю свою жизнь В. И. Ленин отдал делу освобождения трудящихся от гнета капитала, делу построения социализма. Советские люди, трудящиеся всех стран видят в жизни и делах В. И. Ленина образец служения делу коммунизма. В. И. Ленин на основе обобщения нового исторического опыта развил и поднял марксизм на новую, более высокую ступень.

В. И. Ленин был гением пролетарской революции, основателем и руководителем Коммунистической партии и первого в мире социалистического государства. Наш век является веком великого торжества идей марксизма-ленинизма.

Под знаменем марксизма-ленинизма победил социализм в СССР, происходит социалистическое строительство в странах народной демократии, растет национально-освободительное движение во всем мире.

Имя Ленина живет в великих делах Коммунистической партии, в новых успехах социалистической Родины, уверенно идущей по пути к коммунизму. Великой демонстрацией всепобеждающей силы марксизма-ленинизма, крупной вехой в его развитии является XX съезд Коммунистической партии Советского Союза, поставивший перед советскими народами грандиозные задачи.

Коллектив нашего института, отмечая день памяти В. И. Ленина, должен повысить свою активность в борьбе за осуществление идей ленинизма, за дальнейшее повышение идейно-теоретического и методического уровня всего учебно-воспитательного процесса, за подготовку высококвалифицированных кадров для советского железнодорожного транспорта.

Под знаменем великого Ленина, под руководством Коммунистической партии советский народ успешно претворяет в жизнь исторические решения XX съезда КПСС, уверенно идет вперед, к полной победе коммунизма.

Игорь Полешук.

ДУБ

Это было, слышал я, в Разливе
(Всем известный уголок земли)
По утрам детишки в лес ходили
И дубок оттуда принесли.

Не пора была для насаждений,—
У природы тоже строг закон,
И лежал дубок в изнеможении,
Он лежал, на гибель обречен.

Человек взглянул на ствол
Хилый:

«Умирать не время, погоди...
Корешки давай расправим,
Милый...»

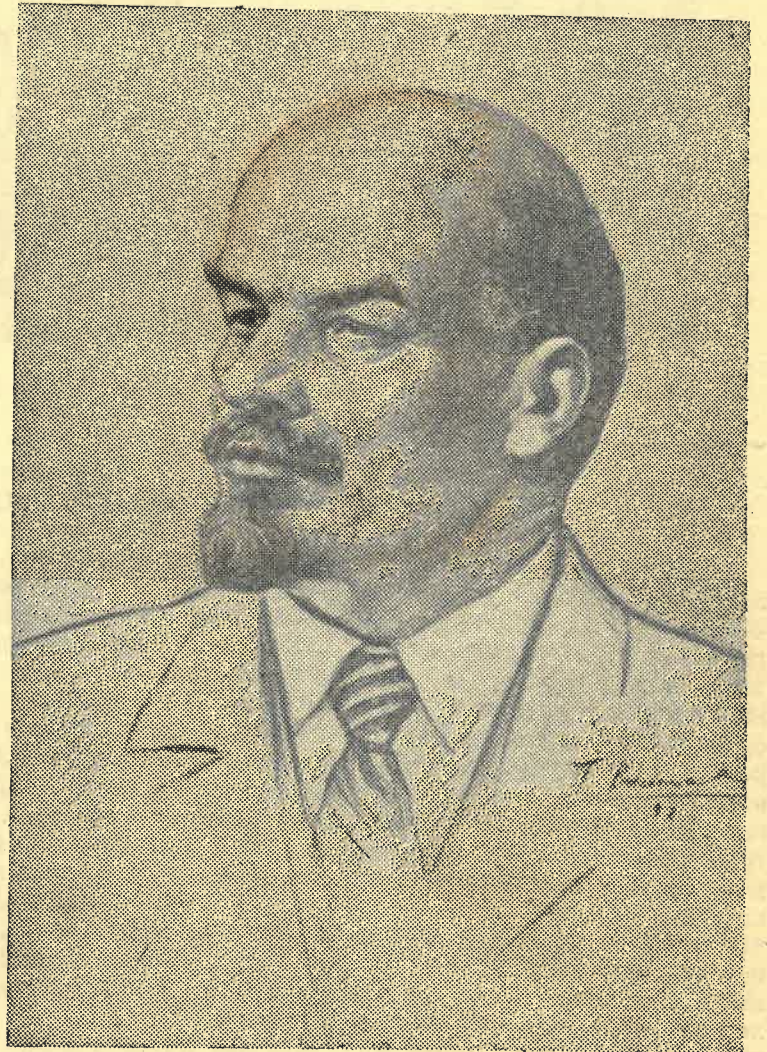
И Дубок на счастье посадил.

Не пора была для насаждений,—
У природы то же свой черед.
Мало кто поверил в возрождение,
Да в него поверил садовод.

Выжил дуб. Окрепшими корнями
На века в родную землю врос
И качает мощными ветвями,
Не сгибаясь в стужу и мороз.

И плодами землю осыпая,
Зажигает жизнью огоньки,
И под ним головки поднимают
В тесном братстве юные дубки.

Много бурь, метелей пережил он,
Но ему ненастье ни почем.
И с улыбкой теплой старожилы
Говорят: «Посажен Ильичем».



ВСЕГДА В СЕРДЦАХ ЛЮДЕЙ

Никогда память о Владимире Ильиче Ленине не изгладится в сердцах трудящихся не только нашей страны, но и всего прогрессивного человечества.

Да и как можно забыть его, Великого вождя и обыкновенного человека, отдавшего свою жизнь за свободу и счастье народа.

Сквозь годы исканий, торьмы и ссылки, годы кровавой борьбы с врагами он неуклонно вел пролетариат к победе.

А. Красовский.

Как работал В. И. Ленин

Ленин жил мало, но он столько сделал, что все, кто сколько-нибудь внимательно изучает его жизнь и деятельность, должны всегда удивляться и восхищаться, — какой необъятной силой воли, ума и энергии надо было обладать, чтобы выполнить такую поистине титаническую работу!

Главным наследием Ленина является его творческая, кипучая деятельность по организации рабочего движения, целью которой было построение нового социалистического общества, а вековечным памятником этой деятельности — наше Советское социалистическое государство.

Пожалуй, самое основное в Ленине — это героический труд, лучшим подтверждением чего являются его литературные работы, которые не укладываются в 50 томов. Так работать мог только человек, вера которого в правоту своего дела была бесконечной, а сила воли — несгибаемой.

Трудно даже установить начало самостоятельной трудовой деятельности Ленина. Этим началом, видимо, следует считать момент, когда он приступил к самостоятельному изучению марксизма, а первым том «Капитала» К. Маркса Ленин начал изучать в Казани, в 1888 году, т. е. восемнадцатилетним юношей. В 1892—1893 гг. Ленин пишет свои первые статьи, которые несколько позже (в 1893—1894 гг.) выходят в свет под общим названием «Что такое «друзья народа» и как они воюют против социал-демократов?». Таким образом, уже в 22—23 года от роду Ленин имеет свои научные работы, которым позавидовал бы любой тогдашний профессор общественных наук.

С самого детства Ленин приучил себя к строгой дисциплине. Вот что рассказывает об этом его сестра Анна Ильинична. «...Летом в Самарской губернии он устроил себе уединенный

кабинет в густой липовой алее... Туда уходил он, нагруженный книгами, после утреннего чая и с такой точностью, как будто бы его ожидал строгий учитель, и там, в полном уединении проводил все время до обеда, до 3 часов. Никто из нас не ходил в ту аллею, чтобы не мешать ему.

Кончая с учебой в утренние часы, он после обеда уходил в тот же уголок с книгой по общественным вопросам — так, помню, читал по-немецки Энгельса «Положение рабочего класса в Англии». А потом погуляет, выкупается, и после вечернего чая вносится лампа на крыльцо, чтобы комары в комнату не налетали, — и опять Володина голова склонена над книгой».

Прежде чем приступить к написанию какой-либо работы, Ленин самым тщательным образом изучал все относящееся к вопросу, что можно было получить в тех условиях. Так, при подготовке работы

«Развитие капитализма в России» Ленин прочитал свыше шестисот книг, обработал массу статистического материала, причем ни одной страницы прочитанного и изученного не оставлял без внимания, а многое просто штудировал и переписывал, особенно материалы земской статистики, которые давали ему конкретную картину образования внутреннего рынка для крупной капиталистической промышленности в России.

Умея работать, Ленин умел и отдыхать. После тяжелой и утомительной работы над какой-либо очередной книгой Ленин обычно отправлялся пешком с котомкой за плечами в «пугешствие» по окрестностям. Он особенно любил прогулки по свежему воздуху — в лес, в горы, по реке. Ходил собирать грибы, охотился, катался на коньках и на велосипеде. Кино и музеи не любил, и это вполне понятно, так как работа требовала постоянного и долгого пре-

бывания в закрытом помещении.

Несмотря на свое громадное трудолюбие и страсти к работе, Ленин никогда не был подавлен теорией. Вот что пишет об этом его сестра Анна: «...Если усиленные занятия не делали Владимира Ильича угрюмым, книжным человеком в более поздние годы, то тем более не делали его таким и в молодости. В свободное время, за обедом, гуляя, он обычно шутил и болтал, заражая своим смехом окружающих». Эту детскую заразительность и чистоту смеха Ленин сохранил до конца своей жизни. Когда он уже взрослым был в гостях у Горького на острове Капри, один итальянский крестьянин сказал: «так смеяться может только честный человек». И это действительно так. Вся его жизнь является героической и честной.

Г. Кобзев.

ИСПОЛЬЗОВАТЬ РЕЗЕРВЫ

(По материалам прошедшей)

☆☆

☆☆☆



На снимке: в зале конференции.

Фото Б. Мельникова.

Значение вопроса ускорения оборота вагонов

Резко возросший грузооборот за период с 1940 по 1956 г. (453 млрд. ткм до 950 млрд. ткм) потребовал дальнейшей мобилизации всех резервов, лучшего использования технических средств, так как плановый прирост сети и поступление подвижного состава недостаточны для выполнения предъявляемой транспорту работы при прежних качественных показателях. Достаточно, например, сказать, что погрузка на сети в отдельные дни значительно превышает 200000 вагонов, то-есть выросла по сравнению с 1940 г. в два с лишним раза, а прирост сети составил всего 9 процентов. Учитывая то, что эффект от новой техники будет в значительной мере ощущаться только к концу пятилетки, в создавшей-

ся обстановке особенно остро встает вопрос об ускорении оборота вагона, ибо только благодаря ускорению оборота вагона объем перевозок может быть выполнен.

Развернутая программа действий на ближайшие 2—3 года дана в приказе 83/Ц от 19 сентября 1956 года. Однако, выполняется этот приказ неудовлетворительно. Задания по ускорению оборота вагона на дорогах Запада не были выполнены. Так, Белорусская дорога при норме 1,6 суток выполнила 1,7 суток.

Анализ невыполнения норм ускорения оборота вагона на дорогах западной части СССР вскрывает ряд объективных причин — завышение планового полного рейса, вызванного до-

полнительными перевозками зерна целинных земель из-за недостатка складских помещений. Известно, что СССР оказал бескорыстную помощь народной Венгрии, пострадавшей от контрреволюционного путча, что значительно повысило объем и дальность перевозок на дорогах. Топливные затруднения вызвали значительные переделки составов, особенно в парках отправления и т. д.

Но конференция, объективно подходя к оценке выполнения приказа 83/Ц, справедливо указала на значительные резервы, которые таятся в самой организации работы железных дорог, и использование которых является неотложной задачей, делом наших железнодорожников.

Не допускать чрезмерно дальних, кружных и встречных перевозок

За счет сокращения полного рейса должно быть достигнуто 12 процентов планового ускорения оборота вагона. Представители дорог отмечали, что разработка вагонопотоков должна быть улучшена, так как имеется значительный разрыв между запланированными и выполненными потоками, т. е. соответствия потоков в шахматках и планах перевозок на местах нет.

В связи с организацией экономических районов создаются благоприятные возможности для более точного планирования перевозок части грузов на дорогах, ликвидации встречных и излишне дальних перевозок. В то же время нужно правильно использовать параллельные ходы, по которым в отдельных случаях пропуск потоков при незна-

чительной «кружности» — быстрее и дешевле.

Особое внимание МПС должно уделять контролю за продвижением порожняка по кратчайшим направлениям. К сожалению, имеются еще факты подвода порожняка не по кратчайшему направлению, а просто к ближайшим стыкам соседней транзитной дороги, особенно к концу отчетных суток.

Неуклонно поднимать скорости движения

Среднесуточный пробег локомотивов является таким измерителем, выполнение которого обеспечивает улучшение всех остальных показателей работы отделения. Вот поэтому на Оршанском отделении ему было уделено особое внимание, так как известно, что повышение технической и особенно участковой скорости сможет дать 36 процентов планового ускорения оборота вагона.

На отделении был пересоставлен график, причем стоянка транзитных поездов по техническим станциям снижена до 25—30 минут. Работа без локомотивных диспетчеров повысила роль и ответственность дежурных по отделению, поездных диспетчеров. Теперь они тщательней под-

ходят к сменному планированию; в настоящее время планируется подвозка локомотивов к ниткам, постановка локомотивов для плановых осмотров и ремонтов.

Неизмеримо выросла инициатива поездных диспетчеров в организации пропуска локомотивов по кольцу. Безводные рейсы, отмена технических стоянок, зеленая улица тяжеловесникам, добор топлива со смежных путей в приемо-отправочных парках за 5—10 минут краном, к которому прицеплена платформа с углем — стали системой в работе. Благодаря этим мероприятиям Оршанское отделение добились среднесуточного пробега паровозов за 1-й квартал 1957 года 528 км (!)

На участке должен быть один хозяин — поездный диспетчер, отвечающий за поездную, местную работу и оборот локомотивов. Но необходимо материально заинтересовать диспетчера в выполнении большей тонно-километровой работы меньшим парком локомотивов — таково единодушное мнение участников конференции.

О необходимости пересмотра назначения премий видно из опыта Белорусской дороги, где разработаны схемы продвижения порожняка и уложены сквозные нитки для транзитных поездов по всему направлению. Однако точное продвижение по графику тяжеловесных поездов не всегда выдерживается, т. е. за невыполнение процента

проследования поездов материально страдает диспетчер.

Если диспетчер выполнил задание по пассажирскому движению, тонно-километровой работе, обороту локомотивов, коммерческой скорости в целом, то проследование отдельных тяжеловесных поездов с превышением ходового времени не должно отражаться на зарплате поездных диспетчеров и локомотивных бригад.

Ненормальное положение создается на дорогах Запада с прокладкой сборных поездов. Стремясь к выполнению задания по участковой скорости, графисты прокладывают в графике недостаточное число сборных поездов, да и проложенные нитки не предусматривают достаточного времени работы на промежуточных станциях.

В оперативной обстановке приходится назначать дополнительные сборные поезда, так как прогрессивные методы по обслуживанию отдельных станций диспетчерскими локомотивами с предварительной подготовкой прицепных групп для сборного поезда применять нельзя из-за отсутствия маневровых средств.

Не лучше ли и реальней на графике прокладывать не нитку сборного поезда, а давать только точку отправления?

Не дают должного эффекта выполненные работы по реконструкции пути и станций. Уча-

стники конференции на ряде примеров показали, что допущены ошибки в очередности усиления верхнего строения. Часто путевцы дают разрешение на следование с повышенными скоростями там, где этого нельзя осуществить из-за маломощных серий или условий профиля — наоборот, на отдельных лимитирующих перегонах, где поезду необходимо набрать «живую силу», не сняты ограждения.

Дороги Запада испытывают нужду в удлинении путей на промежуточных станциях. Отдельные участки Фаянсовского отделения имеют один — два раздельных пункта, где можно поставить под скрещение длинно-составный порожный маршрут. Но к этой станции его нужно подвести до прохода срочного поезда, а это отрицательно влияет на прокладку остальных грузовых поездов на графике.

По самой системе составления графиков для характерных размеров движения дорог Запада выступления участников конференции сводились к следующему.

Нужно и впредь разрабатывать варианты графики, но с прокладкой на них только пассажирских и основного ядра грузовых поездов, предоставляя большие возможности назначения поездов диспетчеру.

Сокращение простоя вагонов на технических станциях

На ликвидацию межоперационных интервалов должны быть направлены технологические процессы технических станций, которые могут обеспечить 30 процентов планового сокращения оборота вагонов.

В технологические процессы должны закладываться передовые приемы работы людей с конкретными поездами, вагонами, как это делается на станциях Гомель, Брянск II, Дарница и др.

Участники конференций поделились передовым опытом работы своих станций, рассказали о следующих эффективных приемах, внедренных в технологию.

А. Парк приема

Поезда, на которые получена телеграмма-натурка, встречаются списочниками с размеченным экземплярном, причем разметка поезда начинается при замедлении скорости. Окончив разметку, списочник по телефону связывается с тех. контрощиком, который, проверив разметку по документам, сообщает исправления.

На обратном пути списочник перемечает отдельные вагоны. В случае отсутствия телеграммы-натурки за первый проход списочник списывает с ходу состав, выясняет разметку по телефону, а на обратном пути размечает состав.

Бригада осмотрщиков делится на две — три части, на кото-

рые соответственно делится и состав для обработки. Совмещение профессий, взаимопомощь — основа быстрой обработки. О больших вагонах незамедлительно сообщается по телефону в техконттору для правильного составления сорт. листка, не дожидаясь ВУ-23.

Б. Расформирование с одновременным формированием

На ряде станций для наилучшего использования сортировочных путей, съема большего числа поездов своего формирования при минимальной повторной переработке применяется скользящая специализация.

Интересен в этом отношении опыт ст. Брянск II. У диспетчера ведется непрерывное накопление по назначениям как фактического наличия, так и по телеграммам-натуркам (см. табл. 1).

Согласно наличию и ожидаемому прибытию ДСЦ корректирует специализацию путей, а пользуясь данными балансового наличия своевременно «отыскивает» груз нужного назначения в числе местных, угловых вагонов, если группа заканчивает накопление состава к плановой точке отправления. Если замыкающая группа берется с подхвата, то в технологическом процессе предусмотрена скоростная обработка, причем группа высылается в натурный листок с данным телеграммы-натурки.

УСКОРЕНИЯ ОБОРОТА ВАГОНОВ

9, 10, 11 апреля конференции

☆☆

	Прибытие поездов		По назначению		Особые указания	План отпавлен. поездов	Фактическое отправление
	из „С“	из „Р“	А	Б и т. д.			
Плановое					Работа горки		
Фактическое						Почасовое балансовое наличие	
						назначения	часы
						„А“	и т. д.
						„Б“	

Таблица 1.

В. Маневровая работа

На горках станции Дарница, Брянск II широко применяется известный в литературе поточно-кольцевой способ работы горочных паровозов, который за счет параллельности операций позволяет в период пачкового подвода распускать 5—6 поездов в час, для чего применяются дифференцированные скорости роспуска в зависимости от числа и назначения отцепов.

Торможение «на прицеп» по всей длине сортировочного парка башмачниками (ст. Дарница, Брянск II, Радвилишки и др.), применение отжимных клинков для изъятия зажатых башмаков (ст. Даугавпилс), подтягивание со стороны вытяжек сводят к минимуму время на осаживание.

Однако, участники конференции отмечали, что специальный маневровый двигатель для осаживания необходим.

Перерабатывающую способность станции повышают также сдваиванием коротких составов для роспуска, постановкой местных передач для одновременного роспуска к разборочному составу (ст. Дарница, Минск-тов.).

Ценную инициативу проявили руководители Юго-Западной и Латвийской дорог, где так называемым «хозяйственным» способом были профилированы вытяжки, построены полуторки, т. е. проделана большая работа по устранению небольших дефектов схем и технических устройств станций.

Только благодаря этому мероприятию Юго-Западная дорога сумела справиться с возросшим потоком.

Коллектив станции Даугавпилс добился горочной технологии работы на профилированной вытяжке. Состав вытягивается на вытяжку примерно на 100 метров после разделительной стрелки, а затем равномерно движется со скоростью 3 км в час. Частичное сжатие для расцепки очередного отцепа производится подкладываемым «горбиком». Роспуск занимает 10—12 минут. Интервалы между отцепами регулируются башмако-сбрасывателями. Профилирование вытяжки и установка пози-

ций башмако-сбрасывателей окупилась за 2 месяца.

Ряд станций успешно освоил многогруппные толчки на профилированных вытяжках (Дарница, Радвилишки, Минск).

Интересный прием применяется на дорогах Прибалтики при подходе крупных групп в разборочных поездах. Такие группы вытаскивают на соседний путь приемо-отправочного парка с последующей подстаночной пополнения с сортировочных путей.

Ценим опыт по согласованной работе дежурных по станции и составителей, которых предупреждают о движении организованных поездов. Результатом являются минимальные простои «под маршрутами», а также взаимопомощь маневровых районов.

Г. Операции по отправлению

На всех станциях в технологию внедрено предварительное списывание и технический осмотр готовых групп. На отдельных станциях применяется предварительная зарядка и опробование тормозов. Заслуживает внимания предложение Юго-Западной дороги по составлению сдаточного списка на станциях формирования для поездов, следующих на соседнюю дорогу, что сократит простой по стыковым пунктам.

Участники конференции отметили значительное облегчение в работе станций в связи с завершением перехода на автоцепку. На дорогах высвободилось около 100 путей, созданы условия для более широкого внедрения групповой маршрутизации, которая снизит как простой под накоплением, так и само число переработок вагонов за время оборота.

Дороги Запада широко используют движение тяжеловесников. Так, на Белорусской дороге 70 процентов всех поездов являются тяжеловесными. Однако это движение все больше и больше сдерживается длиной станционных путей (напр. ст. Барановичи).

Задача форсирования работы по удлинению станционных путей является самой актуальной. В связи с этим возникает предложение — не лучше ли передать вопросы частичной реконструкции станций в ЦП, чтобы на дорогах начальники дорог могли решать этот вопрос оперативно.

На дорогах западной части СССР неблагоприятно обстоит дело с простоем под одной грузовой операцией (сокращение времени простоя вагона под одной грузовой операцией должно составить 22 процента планового сокращения оборота).

Решающим методом, способным резко улучшить работу является почасовое планирование. Наиболее ярко об этом говорит опыт станции Торжок. Из некогда отстающей станции она за короткий период превратилась в передовую, неизменно выполняющую и перевыполняющую норму простоя над одной грузовой операцией.

На станции диспетчер ведет график почасового прибытия. Прибывшие местные вагоны он подвывает к намеченным ниткам отправления, а потом уже планирует работу маневровых локомотивов по развозу и сборке местных вагонов, причем в первую очередь собираются вагоны, оканчивающие накопление. При изменении плана прибытия и отправления местная работа корректируется.

В заключение можно было бы обобщить важнейшие организационные предложения.

а) По оперативному планированию и регулировке.

Системе и качеству организации информации должно быть уделено первостепенное внимание. Наиболее приемлемым для дальней связи является аппарат СТ-51. Опыт эксплуатации (Юго-Западная дорога) показал, что значительно улучшается качество и обеспечивается своевременность информации для сменного планирования благодаря возможности параллельной передачи со станции формирования или стыковых станций необходимых данных для попутных станций и станций расформирования. Хорошо организована дальняя информация на Московско-Киевской дороге, где подача информации перенесена на отдаленные станции. Например, станция Брянск II получает информацию не из Унечи, как это было раньше, а из Гомеля. Таким образом, под сменные планы при введении единой сетевой разметки и данной информации будет подведена база.

Дороги обязаны следить и отчитываться за погрузку по дорогам назначения, а распорядительный отдел МПС должен основное внимание уделять комплексной регулировке порожняка на решающих направлениях. Это мероприятие способствует равномерности работы на главных направлениях, сокращению коэффициента порожнего пробега и рейса.

Сокращать простой вагонов под одной грузовой операцией

В план местной работы включаются вагоны с мелкими отправлениями и контейнерами под сортировку. Станция использует опыт М.-Курско-Донбасской дороги — отправляет до 27 процентов местных вагонов прицепными группами к прямым поездкам.

За 1956 год станция выполнила простой над одной грузовой операцией 8,7 часа, причем процент ночной работы составил 40,1.

Но, к сожалению, так обстоит дело на единичных станциях.

Большинство других станций систематически не выполняет норму простоя местного вагона. Кроме отсутствия почасового планирования, одной из причин завышения простоя является недостаточное количество подач и уборок на грузовые пункты.

Для промежуточных станций нужно подбирать вагоны в группах в зависимости от расположения грузовых фронтов.

Для выгрузочных отделений, станций необходимо следить за тем, чтобы поступающее число вагонов не превышало выгрузоч-

ной способности, иначе станция надолго может выйти из строя (Брест).

Представители дорог отметили, что отдельные подъездные пути пользуются льготными нормами простоя, что необходимо пересмотреть.

В дополнение к маршрутизации с мест погрузки перспективным видом маршрутизации является маршрутизация от баз погрузки до баз выгрузки.

Особо на конференции был отмечен вопрос ускорения оборота контейнеров. Формула оборота (к. т. н. Михайлова) контейнера по смыслу и внешнему виду напоминает формулу оборота вагона. Наибольшие резервы оборота таятся в простое под операциями КТЭК. Передача подъемно-транспортного оборудования погрузочных контор в руки КТЭК, подборка платформ согласно специализации площадки, информация КТЭК и клиентов, совершенствование плана формирования по предложенной БИИЖТ'ом методике позволит значительно сократить оборот контейнера.

Организационные мероприятия, направленные на ускорение оборота вагонов

Планирование на дороге целесообразнее передать ДГ, а в отделении дать больше прав дежурному по отделению в составлении и корректировке сменного плана.

Необходимо централизованно решить вопрос о промывке вагонов и особенно о просушке вагонов. Кустарные приемы и оборудование не обеспечивают качества и замедляют оборот вагонов.

Для снижения себестоимости перевозок необходимо смелее идти на некруглосуточное дежурство на малодейственных линиях, совмещение профессий с дополнительной надбавкой в

зарплате. Например, стрелочник и переэздный сторож, весовщик и осматривщик на промежуточных станциях. С этим вопросом все согласны и на дорогах, и в МПС, но решается он недопустимо медленно.

В целях лучшей подготовки кадров необходимо обязать дороги устраивать на рабочие места студентов во время производственной практики, за счет отпусков, а в штате на постоянных базах практики иметь меньше единиц с учетом подмены отпусков во время производственной практики учебных заведений ГУУЗ МПС.

Текст к. т. н. Л. Тулупова.



На снимке: главный инженер Главного Управления движения МПС, к. т. н. К. С. Симонов в перерыве заседаний отвечает на вопросы студентов IV курса эксплуатационного факультета.

Фестиваль начался

☆☆

Наш заключительный

Желающих попасть в театральный зал Дворца культуры им. В. И. Ленина 12 апреля было много. Там проходил заключительный вечер фестиваля механического факультета.

Вошедшему в фойе сразу бросается в глаза эмблема фестиваля в обрамлении знамен. На стенах — яркие и красочные плакаты, посвященные VI Всемирному фестивалю молодежи, лозунги на русском, английском, французском и немецком языках.

Фестивальный вечер! Его с таким нетерпением ожидали наши студенты и приложили немало сил, чтобы хорошо к нему подготовиться.

В центре сцены иллюминированная фестивальная эмблема, по желтому полю заднего занавеса к эмблеме устремились белые голуби.

Медленно открывается занавес. Одноактная комедия Гальковского «Мелочи жизни» была тепло встречена сидящими в зале.

Драматический коллектив сменяют вокалисты. С теплой задумчивостью исполнила А. Воробьева негритянскую песню композитора Гершвина, А. Федюнин «Неаполитанскую песню». Аплодисментами встречают участники фестиваля наш недавно организованный, но дружный и многообещающий эстрадный октет.

В сопровождении октета А. Гулина исполнила румынскую песню «До новой встречи». У нее не очень сильный, но приятный голос, хорошая манера петь. А Федюнин подготовил к фестивальному вечеру альбанскую песню «Тропинка».

Эстрадный октет исполнил фантазию на тему: «Песни борцов за мир».

Ведь в октете нет ни одного профессионала, а фантазия прозвучала без единой фальшивой ноты. Большая заслуга в этом принадлежит А. Афоничеву.

Приятно было смотреть на акробатов-эксцентриков М. Бру-

ка и Никифорова, которые выступили не только как спортсмены, но и как хорошие актеры, разыграв целую пантомиму.

На сцене лихо отплясывают участники танцевального коллектива. Можно гордиться, что «Ворота» (так называется пляска) подготовлены самими студентами. Пляску готовили Виктор Старжинский и Андрей Исламов.

Пляска хороша тем, что все движения говорят о молодости, юном задоре и неподдельной радости. Молодцы танцоры!

Концерт окончен... Занавес закрылся. Звучит мелодия вальса. В фойе кружатся пары, слышится звонкий смех, кругом улыбающиеся лица.

Но вот звонок созывает всех снова в зрительный зал. Газнет свет. На экране: «Шпилька на вечере», вызвавшая бурное оживление. И снова танцы в фойе.

Много студентов участвовало в интересных играх и аттракционах.

Этому вечеру предшествовал ряд конкурсов, спортивные состязания, посвященные фестивалю.

В конкурсе на лучшую фестивальную эмблему первое место занял В. Корецкий. Победителями конкурса на лучшее стихотворение стали Ю. Сакович и И. Полешук.

Спортивные соревнования носили массовый характер.

Первенство факультета по стрельбе завоевала команда группы М-14, по шахматам и шашкам команда 4-го курса.

На вечере награждены грамотами и подарками победители конкурсов и фестивальной спартакиады.

Факультетский фестиваль прошел, но механики принимают сейчас активное участие в подготовке институтского фестиваля.

Как сделать, чтобы институтский фестиваль прошел интереснее и лучше? Ответ прост: готовить его должны все.

М. Палкин,

Некоторые пожелания

Хочется сделать несколько замечаний по проведению фестивального вечера механического факультета.

Не совсем удачно была организована лотерея. Во-первых, нет нужды делать ее бесприоритетной, так как такое лаконичное название никакого значения на привлечение к участию в ней не играет, а только создает излишнюю толкотню и суету. Далее, нельзя прекращать все другие увеселительные мероприятия, во время розыгрыша лотереи.

Надо отметить, что наши студенты отвыкли от участия в играх, аттракционах, и считают единственно ценным в программе — танцы. И очень справедливо, и вот почему. На вечерах уже давно не проводились интересные игры, которые бы увле-

кали молодежь. А для этого надо не один, не два, а много затейников, и много живых и интересных игр. И они есть, их только надо хорошо организовать. Игры же на вечере механического факультета готовились за два дня, и поэтому отбиралась такие, которые не требуют большой подготовки.

Большой упрек у меня и к самим участникам наших вечеров. За последнее время развелось много критиков, которые считают наши вечера скучными и неинтересными, а сделать что-нибудь для вечера не хотят. А ведь очень много зависит от самих участников вечера. Если я пришел на вечер, танцую, участвую в массовых играх, тогда и мне будет весело и другим.

В. Лисовский,



Световая сатирическая газета «Шпилька» выпускается на механическом факультете. Она выходит к вечерам отдыха студентов факультета. Главный редактор студент I курса механического факультета С. Добриневский.

На снимке: редколлегия «Шпильки» за очередным выпуском световой газеты.

Сатирическая свето газета

Одним из номеров программы на заключительном фестивальном вечере нашего факультета была световая газета. В оформлении этой сатирической светогазеты принимали участие студенты как старших, так и младших курсов. К выпуску ее тщательно подбирался материал, который затем обрабатывали члены литературного кружка Ю. Сакович, И. Полешук, В. Матюхин.

Немало пришлось поработать

и нашим художникам А. Пинчуку, И. Литмановичу, В. Шустову, В. Бурову, В. Первушину. Много труда в оформление светогазеты вложили В. Старжинский, Ю. Колесников, Ю. Захаров и др.

Весь этот труд и старания не пропали даром. Хотя в оформлении светогазеты и были некоторые недостатки, все-таки демонстрация ее на вечере вызвала живой интерес зрителей.

тогазеты необходимо выпускать чаще, не ожидая пока подойдет большой праздник. Живое отображение в них жизни факультета поможет нам в борьбе за лучшие успехи в учебе, общественной работе, в борьбе за искоренение имеющихся недостатков. Светогазета будет полноценной в том случае, если в ее оформлении будут принимать участие все студенты факультета.

Ф. Добриневский,
М-11.

Хорошее начало

Многие из вас, наверное, читали мою заметку в газете «Механик» под заглавием «Сможет ли выступить наш эстрадный оркестр». Да, он смог выступить. Он выступил впервые на фестивальной вечере механического факультета.

Как звучала мелодия можно судить по отзывам слушателей. Одни говорят: слышно хорошо, другие — слышно лишь отдельные инструменты.

Плохо то, что оркестр не смог ни разу провести репетицию на большой сцене, перед большим залом, прослушать себя с разных положений. Ведь, те, кто интересовался судьбой оркестра, знают, что мы вынуждены были репетировать в раздевалке физкультурного зала.

Вызывало смех в зале и неустойчивое положение ударных инструментов. Трудно сделать все как следует, подогнать по себе, когда ты получаешь инструмент за 20—30 минут до выступления, как это было с большим барабаном. Несмотря на свое шаткое положение, наш барабанщик Б. Осипов проявил много находчивости и подлинного мастерства во время выступ-

ления.

Мне приходилось слышать от зрителей, что во время выступлений мы делали много лишних движений. Нас понять нетрудно, только двое из участников, Афоничев и Виленский, часто выступали на сцене, а остальные на сцене впервые. Попробуйте найти сразу норму поведения: сидеть как мумия — некрасиво, начинаешь двигаться — нехорошо. В этом вопросе не нужно быть особенно требовательными. Не забывайте, товарищи, что мы не профессионалы.

Главное все же, что оркестр начал жить. Правда, участников

еще мало, но в институте есть неплохие трубачи, скрипач, аккордеонисты, гитаристы-нотники и много других любителей музыки, которые не дадут замолчать нашему общеинститутскому оркестру.

Есть просьба и к руководству института помочь приобрести для оркестра набор ударных инструментов, корнет-а-пистон (комповую трубу), оркестровую гитару, хороший контрабас. Не плохо было бы иметь саксофон. И ничего, что у нас нет кому играть на нем, желающие научиться, несомненно, будут.

Меньшиков,

Кросс, посвященный фестивалю

В воскресенье, 14 апреля, на стадионе «Локомотив» был дан старт комсомольско-молодежному кроссу эксплуатационного факультета, посвященному VI Всемирному фестивалю. По положению, от каждой группы в кроссе участвовало 5 юношей и 2 девушки.

Первое место заняла группа Э-31. Участники этой команды будут награждены грамотами.

Лучшее время среди мужчин показали студенты Черногалов М., Махнист В., Волохов А. Среди женщин хорошо пробежали Витковская В., Кирильчик Д.

Кросс помог нам выявить лучших бегунов для участия в институтско-спартакиаде.

Гольдин, Чуянова.

Редактор К. П. ШИЛКО.