

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

№ 30 (48)

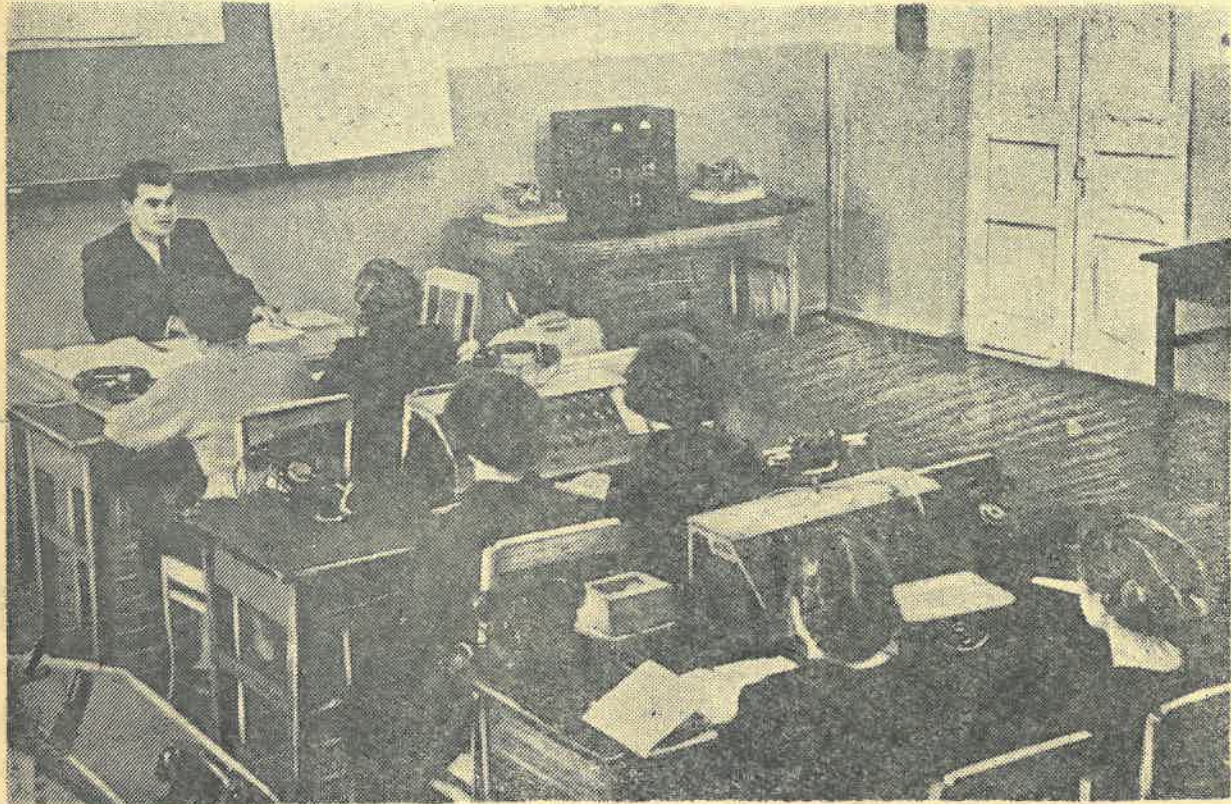
ЧЕТВЕРГ

17

ОКТАБРЯ

1957 г.

Цена 20 коп.



Благодаря созданной и хорошо оборудованной лаборатории «Организация движения поездов» студенты уже в стенах института могут изучить работу диспетчера и практически ее осуществить.

На снимке: студенты пятого курса эксплуатационного факультета группы Э-54 выполняют лабораторную работу «Диспетчерское руководство движением поездов».

Занятия проводит ассистент Винниченко А. В.

Фото Б. Мельникова.

Обеспечить

планомерность в учебе

Процесс обучения требует того, чтобы учащиеся накапливали знания систематически, планомерно, без штурмовщины.

Обес п е ч и т ь планомерность учебного процесса — обязанность работников учебной части и деканатов. Помочь им в этом деле — общественный долг партийной, профсоюзной и комсомольской организаций.

С учетом опыта предыдущих лет следовало ожидать, что в текущем учебном году будут улучшены планирование и учет работы студентов, будут предъявлены к ним более высокие требования.

Факты свидетельствуют о том, что в планировании и учете работы студентов все же и в этом году имеются серьезные недостатки. Требовательность к студентам со стороны деканатов во многих случаях не на должной высоте, и студенты снова находятся в состоянии «раскачки».

Как известно, студенты трех младших курсов были привлечены к работе в подшефном колхозе. В связи с этим необходимо было прокорректировать первоначально установленные

сроки выполнения различных учебных заданий. Однако, ни на одном факультете этого до сих пор не сделано. Вывешенные экраны порою не приносят никакой пользы. Так, например, на факультетах строительном, ПГС и эксплуатационном вывешены экраны в виде списков студентов без указания в них сроков сдачи заданий.

На этих же факультетах идет крайне медленно ликвидация академических задолженностей, а имеющие их студенты остаются безнаказанными. Среди них нужно отметить студентов Стрибульского (С-23), Волощенко (ПГС-32) и Зиновича (ПГС-41), имеющих задолженности по трем дисциплинам, студентов Курильчик (Э-44), Шевчик (Э-44), Бирко, Солуянова (Э-51), Романова (Э-53), Санцевича (С-41), Юклеевского (С-42), Костырко (ПГС-22), Акутину (ПГС-42) и др., имеющих задолженности по двум и одной дисциплинам.

Ликвидация академической задолженности и обеспечение планомерности в учебе — важнейшая задача коллектива нашего института.

Долгожданная хорошая погода пришла на белорусские поля. Люди так дорожат золотыми осенними днями, что каждый вечер с тревогой и надеждой прислушиваются к сводке погоды, дополняя прогноз своими наблюдениями народных примет. И каждое утро первый взгляд в окно направляется с мыслью — какая погода?

Вот в эти погожие дни прибыла группа студентов первого курса строительного факультета в 7-ю бригаду колхоза «Заря». Вскоре на картофельном поле замелькали фигуры в гимнастерках, лыжных куртках, ковбойках. Легко разгребается руками мягкая, пушистая земля, взрыхленная плугом. Быстро наполняются корзины, ведра. То тут, то там раздается требовательно:

«подводу!», «телегу!» И вот через каждые 10—12 минут лошадки с нагужой увозят наполненные картофелем возы. Нелегко руководителю обеспечить бесперебойную подачу транспорта. Попробуйте уняться за умельными работниками — бывшими воинами, а теперь студентами группы С-13 Атаманчуком А. и Пырко П. Они уже подходят к концу борозды, а «горожане» еще не дошли до середины. Позже найден выход из

НЕЛЬЗЯ ТЕРЯТЬ НИ МИНУТЫ

По дисциплине «Изыскание и проектирование железных дорог» в текущем семестре студентам 4 курса строительного и 5 курса эксплуатационного факультетов необходимо выполнить курсовой проект новой железнодорожной линии под электрическую или тепловозную тягу. Перечень вопросов, подлежащих разработке в этом проекте, весьма значителен и включает в себя все виды камеральных работ, которые сопутствуют составлению проекта любой новой железной дороги. Наиболее трудоемкой частью проекта является трассирование вариантов железной дороги по картам в горизонталях и технико-экономические расчеты для обоснования выбора наиболее целесообразного решения.

Кафедрой проектирования и постройки железных дорог подготовлено и предусмотрено все необходимое для успешной работы студентов над проектами. Для каждой учебной группы выделены специальные дни и часы консультаций. Изготовлено несколько макетов, иллюстрирующих отдельные примеры трассирования линии на местности. В помощь студентам на кафедре имеется ряд проектов, выполненных проектными организациями Главтранспроекта, знакомство с которыми несомненно полезно. В кабинете на плакатах представлены основные положения «Технических условий» по проектированию плана и профиля линии, размещению отдельных пунктов и т. п., вывешены образцы продольных профилей вариантов железной дороги. Сотрудниками кафедры подготовлены все необходимые методические материалы по подсчету строительной стоимости и эксплуатационных расходов по вариантам.

этого трудного положения — Атаманчук и Пырко обрабатывают теперь по две борозды одновременно.

К концу дня на самом высоком месте поля вырастает большой бурт картофеля. Уставшие, но удовлетворенные результатами своего труда, возвращаются вечером студенты в село. В первый день работы средняя выработка составила 4,3 сотки, а уже на следующий день — 4,5. Почти по 5 соток выработали в этот день студенты группы С-13 Давыдов А.,

Что можно сказать о работе студентов над курсовым проектом новой линии в течение первых 10 дней семестра? Работа разворачивается недопустимо медленно. Лишь незначительная часть студентов приступила к непосредственному трассированию по карте I варианта.

Большинство же студентов к работе по существу не приступило, если не считать составления схематического профиля по воздушной прямой, составляющего по объему от всего проекта всего лишь 5 процентов. Некоторые студенты до сих пор даже не получили задания: Куреша В., Петросянец А., Сметанич Э. (Э-52), Лебедева Е. Рогач Е. (Э-53) и другие.

Часто в работе серьезным тормозом оказываются «мелочи» (отсутствия чертежных принадлежностей, шаблонов круговых кривых, таблиц для определения элементов кривых и т. д.).

Есть случаи, когда студент начинает работу над проектом, не зная основных положений трассирования железных дорог и элементарных норм проектирования из «Технических условий», и не прочитав не только соответствующие разделы учебника, но даже и конспекта лекций.

Имеющееся сейчас отставание по проектированию может привести в конце концов к печальным последствиям. Хочется обратить внимание студентов на то, что проект новой линии не только чрезвычайно трудоемок, но и сугубо индивидуален и включает всякую возможность выполнить его экспромтом или «заимствовать» готовое решение у товарища.

В. Шульпенков, ассистент.

руководитель группы и старик-буртовщик.

Обсуждаем итоги работы и составляем план на следующий день.

Закончив укрывать соломой огромный бурт картофеля, буртовщик заключает: «Вот это и я скажу, что молодцы ребята, хорошо сработали».

Приятно слышать доброе слово о наших студентах.

А затем разговор неизбежно сбивается на тему о погоде. Смотрим на закат солнца и делаем выводы: будет хорошая погода!

НА КОЛХОЗНОМ ПОЛЕ

Клинецов О., Борисенко Н., Кублицкий В., студент группы ПГС-14 Шершнев. За день группа в количестве 22 человек убрала картофель с площади одного гектара. В колхозе работают несколько таких групп. О результатах работы наших соседей мы узнаем каждое утро из местной радиопередачи. 8—10 га убирают ежедневно студенты нашего института. Это большая помощь колхозу.

К вечеру на поле остаются бригадир, учетчик,

Старик-буртовщик убежденно говорит: «это спутник, что кругом Земли летает, поразрезал тучи — вот и прояснило!»

Да! Спутник действительно помог нам. Чувство гордости за нашу страну, за наших людей, волнующее чувство приближения большого праздника — 40-летия Октября — все это вселяет новые силы, рождает желание внести как можно большую долю своего труда в общенародное дело.

Т. Шлак.

Изжить вскрытые недостатки

9 октября состоялось отчетно-выборное партийное собрание строительного факультета. За отчетный период партийная организация проделала большую работу, направленную на повышение успеваемости и укрепление дисциплины. Однако, несмотря на это, по успеваемости факультет находится на последнем месте в институте. Не изжиты еще случаи нарушения дисциплины студентами.

Секретарь партийного бюро тов. Иванов М. М. отметил ряд причин низкой успеваемости студентов.

Прежде всего, студенты строительного факультета, как ни на одном из других факультетов, должны выполнить большое количество курсовых проектов, причем их своевременное выполнение часто задерживается отсутствием необходимой справочной литературы.

Некоторые специальные кафедры («Изыскание и проектирование ж. д.» и «Строительные работы и машины») не полностью укомплектованы кадрами. А ведь через несколько месяцев преподаватели этих кафедр должны руководить дипломным проектированием. Плохо обстоит дело на факультете и в части оборудования лабораторий на специальных кафедрах.

Большую роль в деле воспитания студентов призваны сыграть прикрепленные преподаватели. Однако, большинство из них плохо относилось к своим обязанностям. Это касается и коммунистов.

Хуже стали учиться студенты-коммунисты. Только один т. Файншмидт до сих пор неизменно является отличником учебы.

Большие недостатки имели место в работе сети партийного

просвещения. Многие коммунисты числились самостоятельно изучающими марксистско-ленинскую теорию, однако семинары не посещали.

Резкой критике подвергли работу партийного бюро выступавшие коммунисты. Они указывали, что из поля зрения выпала работа комсомольской организации факультета. Это сказалось в том, что партийная организация слабо принимала участие в проведении выборов в комсомольской организации.

Многие коммунисты отказываются выполнять партийные поручения, не оправдывая таким образом высокое звание члена КПСС.

Выступивший в прениях секретарь партбюро института П. Г. Денисенко указал, что на строительном факультете очень неактивно проходит подписка на газеты и журналы, в чем, безусловно, повинно и партийное бюро факультета.

Большое место в выступлениях уделялось вопросу работы с преподавателями. В основном преподаватели института имеют небольшой опыт работы в вузах. Поэтому партийное бюро должно больше интересоваться работой преподавателей, помогать им.

В своих выступлениях коммунисты осветили еще целый ряд вопросов. Однако, как в докладах, так и в прениях очень мало было сказано об учебной работе, а она на строительном факультете проводится не на должном уровне.

В решении собрания были указаны пути улучшения работы партийного бюро.

В связи с разделением строительного факультета на два факультета — строительный и ПГС — было избрано два партийных бюро.

На вечернем отделении



Окончился учебный день на дневном отделении. А через несколько часов аудитории, лаборатории, кабинеты вновь заполняются людьми, которые закончили свой трудовой день на производстве. Это люди, желающие стать высококвалифицированными специалистами без отрыва от производства.

На снимке: студенты V курса вечернего отделения эксплуатационного факультета на лабораторных занятиях по дисциплине «Автоматика, телемеханика и связь» за изучением различных коммутаторов связи.

Фото Б. Мельникова.

Могилевский подвел группу

Неплохо поработали в колхозе студенты групп С-32 и С-34. За 7 дней 26 человек убрали 7,28 га картофеля. Дневная норма выработки систематически выполнялась всеми.

Когда из-за дождя невозможно было копать картофель, студенты выполняли другие работы: убрали клевер с площади 6,5 га и очистили гречихи 3,5 тонны.

Следует отметить хорошую работу студентов Барановского В., Лашука О., Залатухиной Л. Они не только выполняли норму, но и качество уборки картофеля было у них отличным.

Но нашелся среди коллектива один, который, можно сказать, позорил весь коллектив группы. Это студент Могилевский И. Ему не раз делали замечания о том, что он оставляет много картофеля на поле.

А в последний день было обнаружено, что он зарывает картофель в землю, вместо того, чтобы убирать ее. Такое поведение Могилевского не должно остаться без внимания со стороны его товарищей-комсомольцев.

А. Чаплина, ассистент кафедры «Электротехника».

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЗА 40 ЛЕТ

Для нашей страны, являющейся величайшей континентальной державой с территорией в 22,4 миллиона квадратных километров, транспорт имеет исключительно важное значение. Особенно большую роль в жизни нашей Родины играют железные дороги. Они выполняют 83 процента всего грузооборота, тогда как на долю водного транспорта приходится 11,7 процента, автомобильного — 3,7 и нефтепроводного — 1,6 процента.

Наши стальные магистрали по праву называют кровеносной системой государства, без нормальной деятельности которой невозможно успешное развитие экономики и культуры. Велико значение железных дорог и в укреплении обороны страны. Они представляют собой серьезный фактор военного могущества СССР.

Партия и правительство всегда уделяли и уделяют большое внимание развитию сети железных дорог, их техническому оснащению и совершенствованию. Благодаря этому железнодорожный транспорт успешно решает выдвигаемые перед ним задачи

на всех этапах развития нашего государства.

Все это находит блестящее подтверждение в цифрах статистического сборника «Транспорт и связь СССР», выпущенного Центральным статистическим управлением при Совете Министров СССР.

Прежде всего привлекают внимание данные о грузообороте. В них, как в зеркале, отражается бурный рост как всего народного хозяйства, так и транспорта.

В 1913 году грузооборот всех видов транспорта составил 114,5 миллиарда тонно-километров, а в 1956 году он достиг 1.301 миллиарда тонно-километров, то есть увеличился в 11 раз. **Особенно быстрыми темпами возрастал грузооборот железных дорог. В 1913 году он равнялся 65,7 миллиарда тонно-километров, а в 1956 году поднялся до 1079,1 миллиарда тонно-километров, то есть превзошел довоенный уровень в 16 раз.**

Ни одна страна в мире не знала таких темпов роста грузооборота.

Не менее разительны и цифры роста пассажирооборота, который составлял в 1913 году на всех видах транспорта 27,6

миллиарда пассажиро-километров, а в 1956 году достиг 176,8 миллиарда пассажиро-километров, то есть увеличился в 6,4 раза. **Пассажирооборот железных дорог за это время возрос с 25,2 миллиарда до 142,4 миллиарда пассажиро-километров.** И в этой области железные дороги занимают ведущее положение в стране, выполняя 80,6 процента пассажирских перевозок.

Успехи в развитии железнодорожного транспорта становятся особенно наглядными, если сравнить данные о росте грузооборота и пассажирооборота с цифрами увеличения длины сети стальных магистралей.

Эксплуатационная длина железных дорог возросла в нашей стране с 58,5 тысяч километров в 1913 году до 120,7 тысячи километров в 1956 году. Таким образом, грузооборот возрастал гораздо быстрее, чем расширялась сеть дорог. И в этом отчетливо проявляется преимущество социалистической системы хозяйства, позволяющей более рационально, более производительнее использовать технику транспорта, чем в условиях капитализма. В силу этого Советский Союз стоит ныне на первом месте в мире не только по размерам работы, выполняемой железными дорогами, но и по грузонапряженности, которая в

1956 году составляла 9 миллионов тонно-километров на километр против 1,1 миллиона тонно-километров на километр в 1913 году.

Чрезвычайно примечательны данные сборника о структуре грузооборота. В них находят яркое отражение те гигантские изменения, которые произошли за годы Советской власти в экономике страны. Наглядное представление об этом дает следующая таблица.

Род груза	Грузооборот			
	1913 год		1956 год	
	млрд. т-км.	% к общ. грузооб.	млрд. т-км.	% к общ. грузооб.
Каменный уголь и кокс	13	16	303	28
Нефтяные грузы	3	5	112	10
Черные металлы	4*)	5	80	7
Руда	3*)	3	48	4
Минеральн. строительн. матер.	12*)	7	90	8
Хлеб	10	15	80	7
Лес	5	8	124	12

Характерно, что перевозки индустриальных грузов возросли не только абсолютно, но и относительно. Удельный вес таких грузов, как нефтяные, каменный уголь, черные металлы, руда и лес, с 40 процентов в 1913 году возрос до 61 процента в 1956 году.

В сборнике рассказывается языком цифр не только о быстром росте объема перевозок, но и о том, какими путями он достигается, о том, как советские люди заставляют технику служить интересам социализма, творчески подходят к ее применению. Об этом свидетельствуют приведенные в книге показатели использования подвижного состава. Так, например, оборот вагона, составлявший в 1913 го-

ду 12,27 суток, был сокращен в 1956 году до 6,31 суток, то есть почти в два раза. Надо учесть, что дальность перевозок увеличилась за это время в 1,6 раза. Среднесуточный пробег вагона в 1913 году составлял 72 километра, а в 1956 го-

На практике в Донбассе

Летом этого года 22 студента—строителя впервые выезжали на практику в Донбасс. Работать им пришлось на самых различных объектах.

Так, например, студенты Антонов, Нечетный, Горбачев и Якубович участвовали в строительстве на станции Бантышево тяговой подстанции. Студенты Соловей, Киришин и Мухин работали на сооружении жилого дома из крупных бетонных блоков на ст. Светланово. Студенты Зданович Е., Ройхман, Цырыбко и Юройц работали каменщиками на строительстве поселка на ст. Драгиновка, на железнодорожной новостройке Красноармейская — Павлодар.

Все практиканты были включены в состав бригад рабочих. Часть студентов длительное время жила в вагонах, некоторым ежедневно приходилось ездить на работу за городом. Несомненно, что студенты достаточно хорошо ознакомились с повседневным трудом строителей, их жизнью и бытом.

Во время прохождения практики студенты совершили несколько производственных экскурсий на Еленовские и Часов-Ярские механизированные карьеры, на строительство канала Северный Донец в Донбассе, на металлургический завод «Азовсталь».

На этих объектах будущие инженеры увидели мощные средства механизации труда: большие экскаваторы, кон-

вейерные установки, путепере-двигатели, бремсберги, шагающие экскаваторы, ленточные отвалообразователи.

Студенты Нечетный и Антонов, заботясь о пополнении лаборатории института наглядными пособиями, собрали и отгрузили образец стыка новых рельсов типа Р-65.

Сейчас защита отчетов по практике подходит к концу. Многие студенты показывают прочные знания, дают обстоятельные и уверенные ответы на поставленные вопросы.

Однако в ходе практики и при защите отчетов выявились существенные недостатки. Укажем на некоторые из них: кое-кто из практикантов, добросовестно работая на производстве рабочим, забыл о том, что он студент—будущий командир производства, и не занимался углублением теоретических знаний. Некоторые студенты, достаточно хорошо освоив технологию производства отдельных видов работ, совершенно не вникали в работу строительных машин, не представляют их устройства и даже не умеют подсчитать выработку машины в смену.

Общим недостатком всех отчетов является слабое отражение вопросов экономики производства строительных работ.

Студенты не должны забывать, что стоимость—всеобъемлющий показатель, в котором, как в зеркале, отражается совершенство или несовершенство выбранной технологии производственного процесса.

Л. Чернявский,
ассистент.

ВОСПОМИНАНИЯ О ФЕСТИВАЛЬНЫХ ВСТРЕЧАХ

Воспоминания... От них не уйдешь никуда. Можно забыть то, что стараешься запомнить, но нельзя забыть о вещах, которые бывают в жизни единственный раз во всей своей красоте.

Фестиваль!

Однажды я спросил у художавого черно-волосого делегата из Вест-Индии, побывавшего на Берлинском и Варшавском фестивалях:

— Как Вам понравился Московский фестиваль?

— Варшава—хороший фестиваль, Москва—очень много хороший фестиваль,— ответил он, не задумываясь, будто такой ответ был давно подготовлен. И далее... Когда я видел собственными глазами слезы радости, ничем не прикрытые, не претендующие на оправдание, когда



Рядом со мною профессор Мондсефф. Не удивляйтесь, что он молод (ему 29 лет). В Тунисе—профессор это просто школьный учитель.

я смотрел на маленькую белокурую девочку, целующую высокого негра, может быть, тогда я отчетливо представил себе, какое счастье быть советским человеком.

Какими бы ни были явления на фестивале, они в большинстве своем несли в себе радость, дружбу, любовь и счастье.

Помню голубя, к хвосту которого некий шутник привязал надувной воздушный шар. Голубь метался по ковру зеленого стадиона имени В. И. Ленина в Лужниках. Тысячи сердец и глаз, ожидая необыкновенной развязки, следили за птицей, которая по воле человека является символом мира и счастья. Долго остава-

лись тщетными желания фоторепортеров, корреспондентов и работников милиции освободить голубя, и, наконец, нить шара была перерезана. И, когда освобожденный голубь взвился вверх к своим белокрылым друзьям, гром аплодисментов заглушил доносившуюся из репродукторов музыку, люди восторженно приветствовали «освобождение». Это слово на всех языках скандировалось длительное время.

29 июля, на второй день фестиваля, делегация БССР, выступавшая на фестивале представителем самостоятельного государства, входящего в Организацию Объединенных Наций, устроила прием гостей трех государств: Польши, Израиля и Италии.

Мне пришлось присутствовать на встрече с делегатами Италии.

Во Дворце фабрики «Парижская коммуна» собрались 150 делегатов Италии и 150 делегатов Белоруссии. В число делегатов с нашей стороны входили члены политической группы БССР, работники обкомов комсомола, артисты, оперного театра БССР, солисты хора Титовича, акробаты и др.



Что в этих чемоданах? Это подарки, щедро врученные делегатам Цейлона их белорусскими друзьями.

В состав делегации Италии входили представители партий: коммунистической, социалистической, социал-демократической, а также представители союза молодых католиков Рима. И нас, и итальянцев встречали сотни москвичей с букетами цветов и с неподдельной радостью. Когда прошли в театральный зал, зазвучала русская «Катюша»,—песня, любимая итальянцами и исполняемая на их языке.

Фото автора.

(Продолжение следует).

ду—он достиг 191,2 километра. Среднесуточный пробег локомотивов, занятых во всем грузовом движении, в 1913 году был равен 119 километрам, а в 1956 году—295 километрам, то есть увеличился в 2,5 раза.

Такие результаты достигнуты благодаря введению сетевых планов формирования и графиков движения поездов, благодаря широкой маршрутизации перевозок и совершенствованию технологии работы станций на базе внедрения достижений науки и техники и передовых методов труда.

Показательно, что в США на дорогах первого класса, где дальность перевозок в 1955 году составила 721 километр, то есть была на 10 процентов ниже, чем в СССР, оборот вагона находится на уровне 14 суток, то есть совершается в два с четвертью раза медленнее, чем в СССР. Среднесуточный пробег вагона в США не достигает 70 километров, а среднесуточный пробег локомотива, несмотря на полное обновление локомотивного парка в связи с переходом на тепловозы, составил всего 236 километров.

Ускорение оборота вагона на железных дорогах СССР за годы советской власти достигнуто

во всем его элементам и, прежде всего, путем сокращения простоев на технических станциях. За отсутствием данных о разложении оборота вагона на элементы в 1913 году можно провести лишь сравнение с 1932 годом, когда такой учет был организован. Так, в 1932 году оборот вагона составлял 9,35 суток, или 223,7 часа. Из этого количества 109,1 часа, то есть почти 50 процентов, приходилось на простой вагонов на технических станциях. В 1956 году простой вагонов на технических станциях занимали 57,5 часа, то есть сократились по отношению к 1932 году почти в два раза.

Значительно меньшие сдвиги достигнуты в сокращении простоя вагонов на грузовых станциях. Если в 1932 году простой вагонов под грузовыми операциями достигали 51,2 часа за оборот, то в 1956 году они составили 45,3 часа за оборот, сократившись, таким образом, всего на 6 часов.

Существенно повлияло на ускорение оборота вагона повышение участковой скорости грузовых поездов. В 1913 году участковая скорость составляла 13,6 километра в час, а в 1956 году—24,8 километра в час.

Особо нужно подчеркнуть ту огромную роль, которую сыгра-

ла в подъеме работы транспорта на нынешний уровень борьба за увеличение веса грузовых поездов. В 1913 году средний вес брутто грузового поезда был равен 573 тоннам, а в 1956 году—1.831 тонне, то есть возрос в 3,2 раза. Средний вес нетто грузового поезда соответствует с 302 тонн до 1.052 тонн, то есть в 3,5 раза.

Благодаря увеличению веса поездов, улучшению теплотехнических параметров локомотивов, повышению мастерства локомотивных бригад и улучшению общей системы эксплуатации железных дорог резко сократился расход топлива. Так, в 1928 году на 10 тысяч тонно-километров брутто затрачивался 301 килограмм условного топлива, в 1956 году—184 килограмма.

Ускорение оборота вагона и локомотива, повышение веса поездов и увеличение нагрузки вагонов позволили значительно повысить экономичность работы железнодорожного транспорта. Себестоимость приведенного тонно-километра на наших железных дорогах в настоящее время составляет 3,705 копейки, что значительно дешевле, чем в капиталистических странах. Эти успехи достигнуты прежде всего повышением производительности труда работни-

ков транспорта. В 1956 году на железнодорожном транспорте СССР было занято 3.414 тысяч человек, в том числе 1.980 тысяч непосредственно на перевозках. Производительность труда этих работников увеличилась в 1956 году против 1913 года в 4,7 раза. Выработка одного работника, занятого на перевозках, в 1913 году составляла 132 тысячи приведенных тонно-километров в год, а в 1956 году—617 тысяч приведенных тонно-километров.

Достигнуто значительное ускорение доставки грузов, позволившее сократить наличие материальных ценностей, находящихся в процессе транспортирования. В настоящее время при средней дальности перевозки одной отправки в 1.198 километров продолжительность доставки ее равняется 7,6 суток. Таким образом, скорость продвижения грузов составляет 147 километров в сутки. Если же за единицу учета взять 1 тонну груза, то при средней дальности следования в 865 километров продолжительность доставки составляет 4,3 суток, или 198 километров в сутки.

Интересно отметить, что при маршрутных перевозках скорость доставки одной отправки составляет 278 километров в сутки и тонны—272 километра в сутки. Таким образом, марш-

рутизация перевозок позволяет резко поднять скорость доставки грузов.

Статистический сборник дает большое количество материалов о распределении сети железных дорог по республикам, о темпах развития железнодорожного транспорта по пятилеткам, об отправлении и прибытии грузов по союзным республикам и другие данные, представляющие большой интерес.

Сборник содержит также материалы о грузовых и пассажирских перевозках морским, речным, автомобильным, воздушным и нефтяным транспортом. Значительное место уделено техническому развитию и работе почтовой, телеграфной, телефонной связи и радио в СССР.

Советский народ подводит итоги своей созидательной деятельности за сорок лет существования первого в мире социалистического государства. Сборник показывает, что работники транспорта по праву могут гордиться своим вкладом в общенародное дело коммунистического строительства.

И. Аксенов,
кандидат технических наук.
«Гудок».

Для тренировок необходимы условия

В СЕКЦИИ БОРЬБЫ

Секция борьбы в институте существует третий год. Казалось бы за это время можно было создать хорошие команды борцов, так как людей в институте с хорошими физическими данными достаточно.

На деле это совсем не так. Многие новички после двух-трех тренировок перестают ходить на секцию. В чем же причина? Плохой тренер? Нет. Причина кроется в самих условиях для тренировки. Прежде, чем начать тренироваться, «натренируешься» вдоволь раскладывая ковер и перенося предохранительные маты. После тренировки опять приходится их складывать в один ярус высотой до двух метров. Но это еще полбеды. Совсем недопустимо, что в институте нет душа.

И вот каждый раз после тренировки приходится потноно ложиться в кровать, так как под

краном с холодной водой не вымоешься. Неужели нельзя сделать, чтобы одна душевая в общежитии работала каждый день в определенные часы для девушек и юношей?

Борьба входит в спартакиаду института. Каждый факультет должен выставить команду. Некоторые факультеты очень мало уделяют этому внимания. Плохо ведется подготовка борцов на ПГС. Отдельные борцы начали зазнаваться и не ходят на тренировку. К таким относится студент Ливицкий И., совсем забросивший тренировки и Мамыкин И., который посещает тренировки от случая к случаю.

Хочется пожелать, чтобы руководство института более внимательно отнеслось к этим насущным требованиям студентов и чтобы это не осталось на бумаге.

Бюро секции.

В СЕКЦИИ БОКСА

Секция бокса в институте существует третий год, но и за этот короткий промежуток времени наши боксеры добились значительных успехов. Так, в областном первенстве этого года

три студента нашего института завоевали почетное звание чемпиона области по боксу. Это Виктор Тимошков, Игорь Котляров, Игорь Смородский, а В. Любимов и Жаров заняли вторые места.

Однако нормальных условий для тренировок нет. Дело в том, что вместе с боксерами тренируются борцы, поэтому в зале тесно и душно. Кроме того боксерские перчатки и боксерки очень старые и следовало бы приобрести новые.

Большим недостатком, мешающим работать секции, является отсутствие душа в нашем институте. Все это мешает нормальной работе секции. В этом году бокс включен в общеинститутскую спартакиаду, поэтому необходимо все указанные недостатки устранить как можно быстрее.

Г. Короленко М-23, Ф. Шелюто М-23, В. Прошин М-21.

М О Р Е

Утром.
Ты прохладною волною
Все еще в сонливой, зябкой

лечи
То вздыхаешь тихо надо мною,
То котенком лижешь мне колени.
Не люблю тебя, такое море!

Вечером.
Ты катишь вал за валом,
Замочить одежду чью-то

целишь.
И качаешь шляпку у причала,
И меня несешь, как на качелях.
Я люблю тебя, такое море!

А бывает...
Как фатой венчальной,
Гребни волн одев белесой

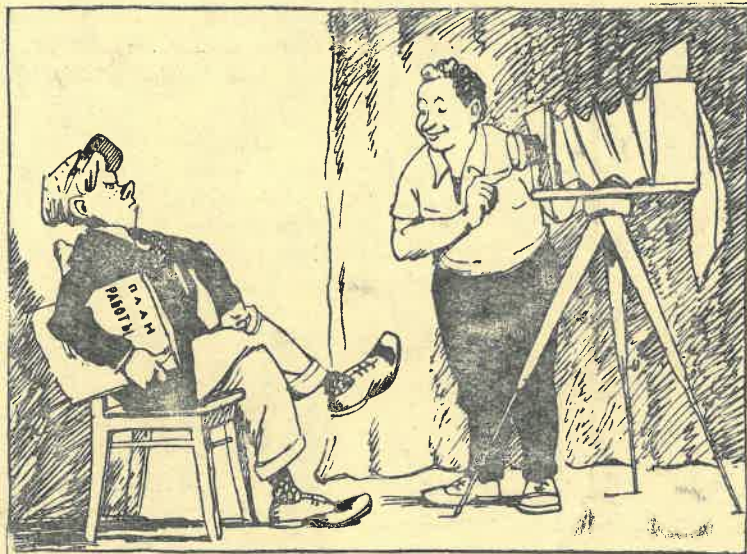
пенной,
В дамбу бьешь прибором

шестибальным,
Будто узник, пробующий стену.
Я в восторге от такого моря!

Игорь Полешук.

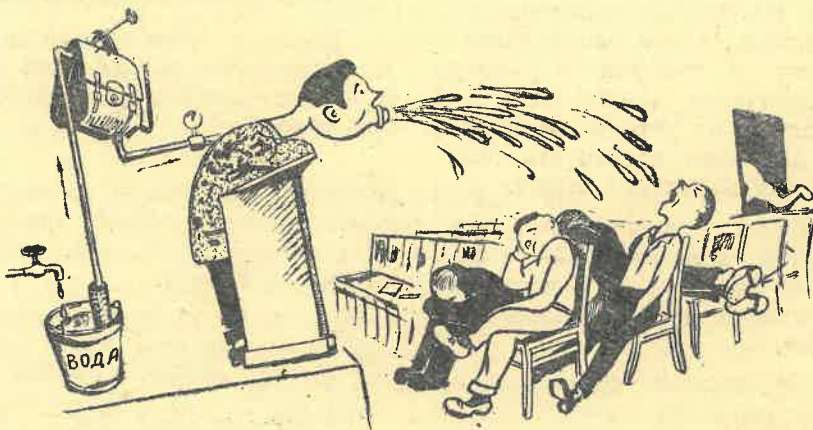
Редакция газеты просит подавать заметки во вновь организуемый отдел «Сатира и юмор».

А БЫВАЕТ И ТАК...



Фотограф: Улыбнитесь, пожалуйста.

Студент: Что Вы? Что Вы? Я уже со вчерашнего дня староста.



Целый вечер напролет
Он с трибуны воду льет.
То кукушкою кукует,
То тресочет поугаем —

Никого не критикует,
Ничего не предлагает.
Просим, лишний час жалея,
Ограничить водолея!



атирический СЛОВАРЬ

А
«Абы тихо» — метод работы некоторых комсогов.
Ансамбль — может и звучит, да никому не слышно.
Аппетит — то, что не приходит во время еды в нашей столовой.

В
Большой перерыв — мог бы быть и поменьше.
Бюро ЛКСМБ факультета — выборный орган для сбора взносов и составления планов работы.

В
Вечер отдыха — то, о чем много говорят и мало проводят.
Вы — вежливая форма обращения, у некоторых преподавателей неразрывна со словами «молодой человек».

Г
Газета — аккуратно бы выписывалась, если бы аккуратно доставлялась.

Гвоздь программы — чаще всего докладчик.

Д
Досрочно — слово редкое; в институте почти не встречается.
Деканат — пункт сбора объяснительных записок.

День — отрезок времени, которого обязательно не хватает перед экзаменом.

Добрый дядя — встречается в институте во время экзаменов.
Еле-еле — традиционное слово экзаменатора.

Если бы — применяется, когда нечем объяснить невыполнение задания.
(Продолжение следует. Дополнения принимаются).

ВНИМАНИЕ! ВНИМАНИЕ!

Газета объявляет конкурс:

1. На составление более «яркого» букета из факультетских «цветочков».

2. На проект лучшего прессового оборудования для нанесения следов мела на доске.

Назначаются две премии: первая и поощрительная. Для получения первой необходимо, чтоб след остался без повреждения доски, а во втором случае лишь бы осталась цела стена.

Из деканатов поступили тревожные сигналы. Студенты Н. Савченко (ПГС-32), В. Николаев (С-31), Ю. Харитончик (С-32), будучи на уборке картофеля в колхозе, в рабочее время были пьяны, а студенты В. Корнеев (С-42), В. Куреша (Э-52) неоднократно являлись в общежитие в нетрезвом виде.



В первый вошли: Н. Савченко, В. Николаев, Ю. Харитончик, В. Куреша.

Мелом, которым снабжает хозяйственная часть института, писать на доске невозможно. (Из выступлений на производственном совещании института).



Рисунки Игнатовского, Пинчука, Романко.

Редактор А. А. Романов