

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

№ 7 (25)
СУББОТА
23
ФЕВРАЛЯ
1957 г.

Цена 20 коп.

39-я годовщина советских Вооруженных Сил

23 февраля 1957 года героический советский народ, трудящиеся стран народной демократии и наши многочисленные друзья во всем мире отмечают тридцать девятую годовщину Советской Армии и Военно-Морского Флота.

Тридцать девять лет Вооруженные Силы нашей Родины бдительно оберегают интересы страны социализма. Созданные, воспитанные и закаленные Коммунистической партией, они прошли славный путь борьбы и побед всемирно-исторического значения. В ожесточенных боях со злейшими врагами Советского государства наша армия и флот отстаивали величайшие завоевания Великой Октябрьской социалистической революции, защитили свободу и независимость народов нашей страны, спасли народы Европы и Азии от фашистского порабощения.

В отличие от армий капиталистических государств, защищающих интересы монополистического капитала и являющихся орудием угнетения и порабощения народов, орудием реакции и агрессии, — Советская Армия является подлинно народной армией, защищающей интересы трудящихся, несущая им свободу, мир, независимость и безопасность. Советской Армии чужды какие-либо захватнические цели.

28 января 1918 года великий вождь пролетарской революции и создатель Советского государства В. И. Ленин подписал декрет об организации Рабоче-Крестьянской Красной Армии, а 14 февраля 1918 года был опубликован декрет Советского правительства об организации Рабоче-Крестьянского Красного Флота. Впервые в мире была создана армия, защищающая власть трудящихся, знающая за что она воюет.

С первых дней существования Советской Армии на ее долю выпали тяжелые испытания. Молодым отрядам новой армии прежде всего пришлось сразиться с вооруженным до зубов германским хищником, напавшим на нашу землю. Свое боевое крещение Советская Армия получила 23 февраля 1918 года, когда под городами Нарвой и Исковом ею был дан решительный отпор войскам немецких интервентов. Этот день, день разгрома германских захватчиков молодыми Вооруженными Силами Советской республики, стал днем рождения Советской Армии.

В гражданской войне, про-



должавшейся три с лишним года, Советская Армия разгромила силы белогвардейцев, а также американских, английских, французских, японских и других захватчиков, напавших на республику рабочих и крестьян.

Труднейшим испытанием для советского народа и его Вооруженных Сил явилась Великая Отечественная война — самая тяжелая из всех войн, когда-либо пережитых нашей Родиной.

Навсегда войдут в историю нашей Родины героические подвиги советских воинов и выдающиеся победы Советской Армии в сражениях под Москвой и Сталинградом, под Курском и на Днепре, в Белоруссии и под Берлином. В упорной схватке один на один Советская Армия разгромила сильную и хорошо вооруженную гитлеровскую армию.

Славную победу одержала Советская Армия на Дальнем Востоке, нанеся решительное поражение японским империалистам.

Советский народ, Коммунистическая партия и Советское правительство высоко оценили героическую борьбу Советских Вооруженных Сил в годы Великой Отечественной войны Советского Союза. Свыше 7 миллионов советских солдат, матросов, сержантов, старшин, офицеров, генералов и адмиралов награждены за это орденами и медалями Советского Союза. Свыше 11 тысяч советских воинов удостоены звания Героя Советского Союза. Более ста человек носит на своей груди по две золотых звезды, генералы А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб удо-

стоены звания трижды Героя Советского Союза, а маршал Советского Союза Г. К. Жуков четырежды Герой Советского Союза.

XX съезд нашей партии поставил ответственные задачи перед советскими Вооруженными Силами. В резолюции съезда по отчетному докладу ЦК КПСС говорится: «Принимать необходимые меры для дальнейшего укрепления оборонной мощи нашего социалистического государства, держать нашу оборону на уровне современной военной техники и науки, обеспечить безопасность нашей Родины».

Усилия нашей страны, направленные на ослабление международной напряженности, на сокращение вооружений и вооруженных сил, на запрещение атомного и водородного оружия встречают противодействие со стороны правящих кругов западных держав.

Агрессивные круги империалистических государств, и прежде всего США, не заинтересованы в ослаблении международной напряженности, они усиленно готовятся к третьей мировой войне, нарушают воздушные границы СССР, проводят шпионско-разведывательную деятельность против нашей страны.

Все это вынуждает советский народ принимать необходимые меры по дальнейшему укреплению обороноспособности своей Родины, зорко следить за происками поджигателей новой войны, всегда держать свои Вооруженные Силы в полной боевой готовности.

Проводя последовательную миролюбивую внешнюю политику, борясь за сохранение и упрочение мира Советский Союз сокращает свои вооруженные силы, с каждым годом уменьшает ассигнования на оборону нашего государства.

Верховный Совет СССР установил в государственном бюджете СССР на 1957 год ассигнования на оборону страны в сумме 96,7 млрд. рублей против 102,5 млрд. рублей, утвержденных на 1956 год.

Отмечая тридцать девятую годовщину Вооруженных Сил войны нашей страны демонстрируют своими успехами в боевой и политической учебе готовность свято хранить боевые традиции и впредь служить надежным оплотом мира и безопасности народов нашей Родины.

Встреча с кандидатами

19 февраля, в актовом зале БИИЖТ'а, собрались рабочие, служащие, домохозяйки — избиратели 13 избирательного участка. Они пришли, чтобы встретиться со своими кандидатами в депутаты местных Советов.

Перед избирателями выступили: кандидат в депутаты областного Совета начальник отделения Белорусской железной дороги Илья Спиридонович Таранок, кандидат в городской Совет — зав. кафедрой марксизма-ленинизма Белорусского института инженеров железнодорожного транспорта Ефим Дмитриевич Диренок, кандидаты в районный Совет — председатель райисполкома Железнодорожного района Богатырев И. З. и старший механик крупозавода № 14 Неруш Г. С.

На собрании выступили доверенные лица тт. Михайлов, Мащичкий и другие.

В выступлениях перед избирателями кандидаты в депутаты рассказали о тех задачах, которые поставлены декабрьским Пленумом ЦК КПСС и шестой сессией Верховного Совета перед местными органами советской власти. Кандидаты также ответили на многочисленные вопросы избирателей.

Выступающие избиратели подвергли разгой критике работу городского и районного Советов депутатов трудящихся, указывали на нечуткое, бюрократическое отношение к некоторым жалобам трудящихся, на волокиту Железнодорожного райисполкома в решении жилищного вопроса, на неудовлетворительное обеспечение электроэнергией, на плохую работу автотранспорта в городе, на антисанитарное состояние улиц и общественных дворов.

Вечер закончился просмотром документальных фильмов.

Бороться за хорошую успеваемость

Идут занятия в новом учебном семестре. Казалось бы все должно быть хорошо. Экзамены остались позади, дни волнений прошли. А ведь все это не так. Слишком много «хвостов» осталось у студентов строительного факультета.

Возьмем, например, студентов первого курса. Если проследить, как работали студенты в течение семестра, то нам сразу бросается в глаза, что многие из них работали недобросовестно, несистематически, не в срок сдавали графические работы, и в результате этого некоторые из них не были допущены к экзаменам. Экзамены показали, что студенты работали плохо. Успеваемость по факультету низкая. Особенно «отличились» студенты группы С-11. Пять человек из этой группы исключены из института, десять человек имеют двойки. В группе С-12 восемь студентов имеют двойки, в группе С-13 семь человек, в группе С-14 девять, в группе ПГС-11 и ПГС-13 по семь человек.

Кто же виноват в такой низкой успеваемости на факультете? В первую очередь сами студенты, но не снимается ответственность и с комсомольских бюро групп. Комсомольские бюро не сумели поставить свою работу так, чтобы не допустить такого плачевного положения, которое мы имеем сейчас.

Вот, например, группа ПГС-11 В семестре основная масса сту-

дентов работала хорошо, домашние задания были сданы в срок. И как результат — сессия сдана хорошо. Однако студент этой группы Романенко В. подвел своих товарищей — недобросовестное отношение к изучению дисциплин привело к тому, что он получил две двойки. А ведь группа могла иметь стопроцентную успеваемость.

Хочется поздравить студентов, сдавших экзамены только на «отлично». Это студенты гр. С-13 Лейко А., Понарин А., Федин Г., Ковалев Э.; студенты гр. ПГС-12 Липидус Ф., Карашик Э.; студенты гр. ПГС-11 Левин Ф., Лившиц А. Нас радуют успехи этих товарищей, и мы желаем им не ронять высокое звание отличника учебы.

Подводя итоги, надо сказать, что во втором семестре нам предстоит проделать большую работу. Комсомольскому бюро факультета и комсомольским бюро групп нужно извлечь урок из прошлого семестра и добиться, чтобы студенты работали систематически, регулярно посещали лекции, во время сдачи заданий. Если мы сумеем добиться всего этого, то можно с полной уверенностью сказать, что во время весенней сессии студенты не получат ни одной неудовлетворительной оценки.

Н. Чушков,
зам. секретаря
комсомольского бюро
строительного факультета.

Анатолий Гречаников.

Прекрасна родная природа...

Багровый румянец заката
Разлился над лесом вдали,
Последние тучки куда-то
Одна за одной проплыли.
Украсилась речка огнями,
Чтоб с курса не сбились суда.
Под кручею в омуте — яме
Кружит лепесточки вода.

Над кручей склонились деревья,
Любуясь своей красотой
И бледной луны отраженьем,
Кушаясь бежит над водой.
Прекрасна родная природа
Вечернею летней порой.
Так пусть же ее и народа
Никто не нарушит покой!

ЧИТАТЕЛИ
ОТВЕЧАЮТ

А как работает ваша группа?

☆☆

☆☆☆

Внимание группе

В одном из номеров «Сигнала» помещена заметка Л. Березенко. Березенко спрашивает: «А как работает ваш профгруппорг?» Отвечаю: наш профгруппорг регулярно собирает членские взносы!

И это все? — спросите вы. Да, все.

А не правда ли, что так ответили бы из большинства групп в институте?

Возможно я ошибаюсь, но если в некоторых группах профоргги делают много больше, то мы были бы очень рады увидеть на страницах газеты заметки и статьи об опыте работы этих профоргов, о постановке работы в группе.

Товарищи из групп, в которых хорошо работают профоргги! Мы ждем ваших статей в нашей газете!

Итак, мне хотелось бы поделиться опытом работы нашей группы, но за неимением такового мне остается только высказать свое мнение о том, какой она должна быть.

Часто говорят: профорг виноват, что группа не работает, профорг виноват, что он не проявляет инициативы. Почему же виноват профорг? Почему именно он должен проявлять инициативу? Но что же должен тогда делать профорг? Собирает взносы и ждть указаний свыше?

На этот счет у меня такое мнение. Нельзя рассматривать работу профорга в группе как работу отдельной единицы. В каждой группе существует три «бога»: комсорг, профорг и староста. У каждого из них задачи почти одни и те же, так что работу в группе можно наладить только при самом тесном сотрудничестве трех «богов», хотя у них различные «ведомства»: комитет комсомола, профком и деканат.

Нужно заметить об одном очень важном упущении партийной организации института, деканата и комитета комсомола. Очень и очень мало внимания уделяется работе в группах, в то время, когда только от работы в группе главным образом зависит успеваемость студентов. Разве можно ограничиться только проведением раз в две недели политинформаций, которые чаще всего проводятся просто формально? Не потому ли у нас так много неуспевающих, что работа в группах идет самотеком, никогда никем не направляется и не контролируется?

Разве не наладилась бы работа студентов, если бы мы ближе узнали наших преподавателей, а они нас, если бы мы видели их не только на лекциях, а и на наших собраниях, в комнатах наших общежитий, беседуя с нами, советуя, как лучше организовать самостоятельную работу, рассказы-

вающих о своем предмете, о своей прошлой работе на производстве, интересующихся нашими делами.

Поверьте, студенты очень оценят это! Они любят таких преподавателей, любят и предмет, преподаваемый ими. А по любимому предмету вряд ли получают двойки...

Тесный контакт преподавателей со студентами самым лучшим образом способствовал бы воспитанию студентов, повышению успеваемости.

Очень часто отстают в семестре и проваливают на экзаменах способные и хорошие студенты, а это можно было бы предотвратить, проявив должное внимание к студенту во время занятий в семестре.

Обычно неуспевающих в лучшем случае ругают на собраниях, пишут в газету, а иногда и совсем не обращают на них внимания. А ведь часто дружеский совет, простое внимание со стороны старшего товарища могут придать некоторым студентам столько силы и уверенности в своих способностях, что он из постоянно «хвостящего» может стать одним из лучших.

Часто бывает, что студенты теряются перед трудностями, теряют уверенность в своих силах, начинают впадать в апатию, хандрить. Это оставляет огромный след в их самостоятельной работе. Появляются хвосты за хвостами, а потом, в конце, не очень легко от них отделаться. Вот здесь уж не должен дремать актив группы. Он должен постоянно следить за положением дел у каждого студента; он должен знать, когда нужно поругать, когда помочь, а когда просто подбодрить.

Я уверена, что при постоянном внимании партийной и комсомольской организаций и деканатов к работе групп и при постоянном внимании актива групп к каждому студенту можно добиться стопроцентной успеваемости.

Что касается культурно-воспитательной работы, то мне хотелось бы предложить следующее.

Хорошо бы при библиотеке организовать общество или кружок, который занимался бы организацией вечеров вопросов и ответов, лекций, докладов и бесед на общие темы. Лучшие из бесед можно было бы в сокращенном виде публиковать на литературной странице нашей газеты.

А сколько интересных тем можно было бы подобрать! Вопросы этики, любви и дружбы, нравственности — ведь такие вопросы никогда не перестанут интересовать молодежь.

С. Моисеенко,
С-33.

Из опыта нашей работы

1953 год для всех нас был самым волнующим годом в нашей жизни: в этом году большинство из нас получили аттестат зрелости, и с этой путевкой в жизнь мы вступили на путь самостоятельной жизни.

Приехали мы в институт из разных областей и республик нашей необъятной Родины.

В характере каждого из нас было что-то свое, индивидуальное. Так из различных по характеру людей стал постепенно складываться коллектив нашей группы.

Сначала нам приходилось нелегко: нехватало учебных и наглядных пособий, не было и старших курсов, на чей опыт мы могли бы опереться в своей работе. Но, несмотря на все это, в нашей группе сложился здоровый, трудолюбивый коллектив.

Однако это не значит, что у нас все сразу получалось хорошо. Нет! Далеко не так! Были и у нас в группе сильные и слабые стороны; были отлично успевающие студенты — Климашевич, Грянко, Хисловский, Жердев и слабо успевающие — М. Бражина, Н. Мананникова и др. Так было на первом курсе. Теперь же наши девушки М. Бражина и Н. Мананникова стали хорошо учиться; проявляют большую активность в общественной жизни института и факультета. Словом, люди растут на глазах. Это придает еще больше сил в работе. Ведь радостно знать, чувствовать, что та кропотливая работа, с первого взгляда казавшаяся несущественной, не прошла бесследно.

Возникает вопрос: почему наша группа стала одной из первых по успеваемости и дисциплине? Что было сделано в группе, чтобы добиться таких результатов?

Прежде всего активность большинства наших студентов в работе дала свои положительные результаты. Когда кто-либо из студентов нашей группы опаздывал на занятия или пропускал лекции без уважительной причины, мы собирали «пятиминутку» и требовали от товарища объяснения.

Нужно отдать должное и политзанятиям, на которых разбирались не только текущие события. На них заслушивались краткие информации о новостях науки, техники, литературы и искусства, спорта. Это повышало интерес студентов к познанию всего нового, передового, вызывая бурные споры, дискуссии.

Большую роль в повышении культурного уровня наших студентов играли регулярно устраиваемые культпоходы в театры, кино и областной краеведческий

музей с последующим обсуждением в группе спектаклей и кинокартин. В группе силами самих студентов были прочитаны лекции «О дружбе и любви», «О моральном облике советского молодого человека» и др.

Значительно повысили кругозор наших студентов экскурсии на заводы г. Гомеля: завод им. Кирова, «Двигатель революции», комбинат «Спартак» и др. Особый интерес вызвал электротехнический метод обработки металлов, применяемый на судоремонтном заводе.

В борьбе за отличную успеваемость у нас в группе проводилось много мероприятий, но не все они, конечно, достигали цели. С начала учебы в институте эти мероприятия носили «школярский» характер. Так, мы в целях помощи студентам, не справляющимся с учебным планом, прикрепляли к ним более сильных студентов. Но этот метод «натаскивания» не привел к желаемым результатам, мы отказались от него. И впредь стали проводить свою работу в духе товарищеской взаимопомощи, принципиальной критики недостатков и сознательного отношения к учебе.

Наглядным примером является положительное влияние коллектива на студента Р. Егорова. На протяжении второго семестра Егоров недобросовестно относился к выполнению учебного плана, часто нарушал дисциплину, пренебрежительно относился к товарищам. Благодаря повседневной товарищеской критике, помощи со стороны коллектива, он не только изменил свое неправильное отношение к учебе, к товарищам, но и стал одним из лучших в учебе и в жизни.

Авангардную роль в жизни группы занимают студенты-коммунисты Лисиченко и Филимонов. Они служат образцом добросовестного отношения к учебе и общественным поручениям, принципиального подхода к делу. Активно участвуя в жизни

группы, они своевременно помогали выявлению недостатков и указывали на пути их исправления.

Благодаря участию в научно-технических кружках студенты повышают и закрепляют свои знания, имеют возможность не только ближе подойти к производству, но и принять посильное участие в решении тех или иных производственных вопросов. Так, студентки нашей группы Бражина, Деева, Иванниченко, Мананникова принимали участие в создании альбома структур сталей и чугунов для завода им. Кирова.

Работа в механической мастерской института помогла многим студентам на технологической практике работать непосредственно на рабочих местах.

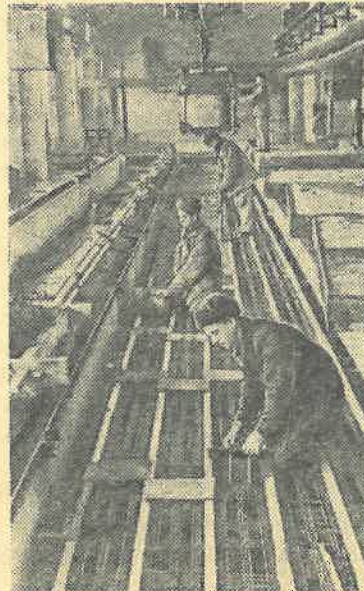
Активное участие принимают студенты нашей группы и в общественной жизни факультета и института. Студент Грянко — член факультетского бюро комсомола; Хисловский — член профбюро факультета, Филимонов — председатель профкома института.

Не отставали наши студенты и в спорте. А. Василенко — участник и призер Спартакиады народов СССР. Есть в группе бексеры, гимнасты, штангисты и шашкисты. Активное участие принимают наши студенты и в художественной самодеятельности института.

Участие в художественной самодеятельности, в научно-технических кружках, в спортивных секциях не только не ослабляет учебную работу, но помогает формированию культурного, грамотного инженера.

Все это было достигнуто благодаря сплоченности коллектива, благодаря совместной работе комсомольской и профсоюзной организаций.

Желательно было бы прочитать заметки о жизни других групп, поделиться опытом работы.

Седых,
профорг М-41.

Брянск. На комбинате «Стройдеталь» создан проект по изготовлению железобетонных шпал с предварительно напряженной арматурой. Такие шпалы используются вместо деревянных на железных дорогах.

На снимке: стэнд по изготовлению железобетонных шпал с предварительно напряженной арматурой. На переднем плане бригадир комплексной бригады А. И. Климов за подготовкой арматуры шпал к бетонированию.

Фото И. Рабиновича.

Фотохроника ТАСС

За тесную связь учебного процесса с производством

В настоящее время особенно остро ставятся вопросы о качественной подготовке специалистов в Высшей школе.

Приучить студента самостоятельно и творчески решать инженерные задачи, тесно связанные с производством еще в стенах института — такова трудная, но необходимая работа, на выполнение которой должны быть направлены усилия всех преподавателей и сотрудников института.

В прошлом году кафедра «Эксплуатация железных дорог» успешно организовала и провела первую производственную практику студентов, и в настоящее время готовится к проведению второй практики.

Но только ли на производственной практике студенты могут участвовать в ознакомлении и решении отдельных вопросов производства?

Кафедра «Эксплуатация железных дорог» нашла возможность организовать выполнение курсового проекта по разработке технологического процесса работы сортировочной станции на базе сортировочных станций Гомельского узла. Пятнадцать студентов эксплуатационного факультета разработали курсовые проекты с детализацией отдельных вопросов в соответствии с нуждами, условиями и возможностями узла.

Были разработаны технологические схемы обработки поездов и вагонов каждой категории, произведен анализ процесса накопления вагонов, разработан суточный план-график. Для оп-



На снимке: сдача курсового проекта на станции Гомель; слева направо: студент Сидунов, главн. инженер станции Некрасов, к.т.н. Тулунов Л. П., аспирант Шульженко П. Н.

Фото Б. Мельникова.

ределения норм студенты произвели суточный хронометраж работы всех маневровых локомотивов. Результаты своей работы, т. е. курсовые проекты, студенты защищали на производстве.

Все курсовые проекты оценены комиссией с участием работников станции как отличные.

Опыт показал, что непосредственно на производстве студенты работают с большим подъемом и пользой.

Отметим также, что вся выполненная студентами работа будет учтена в теме кафедры по совершенствованию технологического процесса Гомельского

узла; отдельные вопросы студенты Поляков, Ведюнин, Максимцов, Королик и другие доложат на конференции СНО.

Следовательно, сама работа в СНО становится более конкретной и живой.

В организации этого первого опыта пришлось встретиться с рядом трудностей. Однако вывод можно сделать только один — выполнение заданий курсового, а впредь и дипломного проектов непосредственно на узле нужно практиковать шире.

Г. Михайлов,
декан факультета.

Л. Тулунов,
ассистент.

Особенности развития транспортного вагоностроения в США и Англии

По имеющимся в нашей библиотеке комплект американских и английских железнодорожных журналов «Railway Age», «Railway Gazette», «Freight Traffic» можно представить общую картину развития пассажирского и грузового вагоностроения за рубежом.

Основным экономическим фактором, непрерывно подстегивающим американские и английские железнодорожные компании и заставляющим непрерывно искать новые, более эффективные средства осуществления перевозок на железнодорожном транспорте, является погоня за максимальной прибылью. Главным конкурентом компании железнодорожного транспорта является автомобильный транспорт. При сильно развитой сети магистральных автомобильных перевозка грузов в автоприцепах грузоподъемностью 10—50 т. часто обходится товароотправителям дешевле, чем перевозка железнодорожным транспортом.

При перевозках автотранспортом, отправление и доставка грузов производится непосред-

ственно от двери отправителя к двери получателя.

Американцы называют такие перевозки «door to door» — «от двери к двери».

В начале конкурентной борьбы железнодорожные компании строили специализированные вагоны, рассчитанные на перевозку только одного или нескольких видов грузов (например, специализированные вагоны для перевозки муки без тары, разгрузка которой производится автоматически по наклонным плоскостям бункеров под действием принудительной воздушной струи через гофрированные герметически закрытые головки; специализированные вагоны для перевозки цемента, мебели, автомобилей и т. п.).

Однако экономический эффект перевозок в таких вагонах уменьшается ввиду увеличения порожнего пробега вагонов. Поэтому в последнее время стали усиленно изыскивать новые пути для повышения универсальности вагонов. При этом используют различные методы: строят универсальные вагоны, подобные советскому универсальному вагону с раздвижной или телескопической крышей; кузова крытых вагонов снабжают авто-

мобильными колесами, что позволяет производить смешанные перевозки железная дорога — шоссе без промежуточной перевозки. При переходе на рельсы автомобильные колеса в этом случае убираются и на рельсы отпускаются колесные пары. Однако подобное устройство резко удорожает стоимость вагона.

В последнее время в США получили большое распространение перевозки грузов в специальных полуприцепах (так называемых «Piggy-Back»). Используются полуприцепы различных типов: металлические, деревянные, одноосные, двухосные, различной емкости, грузоподъемности и назначения. Особенно часто они применяются для перевозки скоропортящихся продуктов. Удобство перевозки в полуприцепах заключается в значительной экономии времени и средств на погрузку и выгрузку. Полуприцепы транспортируются к железнодорожной станции автотягачами и грузятся ими на специальные платформы. Между платформами имеются специальные откидные металлические мостики, по которым полуприцеп может перевозиться с одной платформы на другую. Часто для перевозок автопри-

Изучаем новую технику

Отрадным явлением для инженеров ж. д. транспорта является организация при БИИЖТ'е курсов по изучению новой техники.

Инженеры, работающие на практической работе от 10 до 25 лет тт. Щегалев, Куколев, Рошин, Яновский и др. живо интересуются всеми новшествами ж. д. транспорта.

Они совместно с преподавателями корректируют ранее составленные планы лекций и практических занятий.

Преподаватели тт. Козаков, Гутковский, Гура чутко относятся к запросам курсантов и доходчиво разъясняют новую технику

не только отечественную, но и зарубежную. Кроме изучения новой техники в институте, доцент т. Козаков организовал экскурсию в депо для изучения роликовых подшипников. Это только начало практических занятий на производстве. Мы намеряем экскурсию на крупные заводы с передовой технологией в города Ленинград, Рига и др.

Курсанты добросовестно относятся к занятиям и просят руководство института организовать лучше и больше практической работы на предприятиях нашей страны.

Ф. Говор,
староста группы.

Как я научился чертить

В средней школе, где я учился, чертить мы начали в 10-м классе. Причем чертили схематические чертежи и только карандашом.

Поступая в институт я знал, что работать придется очень много. Но меня не это пугало. Пугала мысль: смогу ли я все-таки научиться чертить?

Моя мечта сбылась. В институт я был принят. На первом курсе сразу пришлось много чертить. Сначала ничего не получалось. Первый чертеж, который мы выполняли на первом курсе, я перечерчивал тушью более трех раз. Но и после всего я получил за него только удовлетворительную оценку.

Кроме того, сдал эту работу со значительным опозданием.

Работа над первым чертежом принесла хотя, небольшую, но надежду на то, что я смогу научиться чертить. Следующий чертеж я начал выполнять сразу после получения задания. Времени было достаточно. Во всем непонятном я старался разобраться сам, используя справочники. Если нехватало знаний понять что-либо самому, я обращался к преподавателям и товарищам за помощью.

Практические занятия были для меня самыми плодотворными. Все это вместе принесло успех в моей работе.

Мокриденко,
М-21.

пов используют специальные двухосные платформы, пол которых покрывается толстыми съемными досками. В платформах вместо обычных рессор используются воздушные меха (по типу аэропоезда). Автоприцеп крепится на платформе специальным приспособлением, позволяющим развивать скорость до 100 км/час.

Кроме полуприцепов, в грузовых перевозках США широко используются специальные металлические контейнеры (Adapto), изометрические съемные кузова, хопперы, гондолы и т. п.

И все же железнодорожный транспорт в США не в силах успешно конкурировать с автотранспортом. В общей доле грузоперевозок США железнодорожный транспорт занимает всего около 20 процентов, в то время как на долю автотранспорта приходится около 70 процентов.

В области пассажирского вагоностроения конкурентная борьба железнодорожного транспорта с автотранспортом вынуждает железнодорожные компании на дорогах, проложенных в районе разветвленных автомобильных дорог, в целях привлечения пассажиров строить вагоны с повышенной комфортабельностью. Несмотря на это средняя населенность вагона в США, при весе вагона более 70 т, составляет всего 17 пасса-

жиров при наличии в вагоне 70 мест.

При проектировании новых пассажирских вагонов стремятся увеличивать скорость передвижения поездов. Это противоречит идее создания повышенной комфортабельности вагонов, так как при улучшении комфортабельности увеличивается вес вагонов. В борьбе за снижение веса вагонов стремятся широко использовать легированные материалы и легкие сплавы в элементах каркаса, рамы и кузова вагона, всячески расширяют ассортимент используемых материалов, широко внедряют алюминий и алюминиевые сплавы, заменяют стальной прокат профилированным стальным листом.

Так, например, в Англии построен дизельный поезд, вагоны которого имеют стенки, изготовленные из штампованных стальных листов с панельной обивкой и асбестовой изоляцией. Эти вагоны имеют цельносварной корпус с несущей конструкцией, позволяющей обходиться без устройства тяжелой рамы.

Этот поезд состоит из трех вагонных секций. Каждая секция состоит из двух ведущих и промежуточного прицепного вагона. Ведущий вагон весит всего 38 т., промежуточный — 33 т., мощность двигателей — 1200 л. с.

(Окончание на 4-й стр.)

Физкультура и спорт

Республиканская спартакиада студентов

В этом году будет проводиться II Всебелорусская студенческая спартакиада. В спартакиаде примут участие спортивные коллективы всех ВУЗ'ов Белоруссии, в том числе и институт физкультуры.

Спортсмены будут состязаться по следующим видам спорта: штанга, фехтование, легкая атлетика, гимнастика, плавание, баскетбол, волейбол, ручной мяч, велосипедный спорт.

Уже 25 февраля 1957 г. в Минск приедут на соревнования фехтовальщики и штангисты.

Честь нашего института поедут защищать лучшие фехтовальщики Зельцер, Лифшиц,

В. Малыхин, Огурцова и др. Фехтовальщики готовил тренер т. Жук.

В команду тяжелоатлетов входят чемпионы нашего института: Бобров, Попсуй, Стальмахов, Койда и др. Их тренировал старший преподаватель тов. Пономарев П. И. Члены сборных команд по этим видам спорта серьезно готовились к предстоящим состязаниям.

Во время зимних каникул они оставались в институте и продолжали тренироваться.

Пожелаем успехов нашим спортсменам в этих соревнованиях.

В. Бондаренко,
преподаватель кафедры физвоспитания.

Шахматы и шашки — два вида спорта

По утвержденному плану о внутриинститутской спартакиаде два вида спорта — шахматы и шашки почему-то объединены вместе, т. е. каждый факультет должен выставлять только одну команду, в которую будут включены и шахматы и шашки. Это почти одно и то же, если бы объединить волейбол с баскетболом или ручной мяч с футболом.

Никто еще не решился этого сделать, а вот шахматы с шашками сочли нужным объединить. Но почему, с каких соображений, многим не понятно.

Когда у нас было всего около 300 студентов (1953—54 уч. гг.)

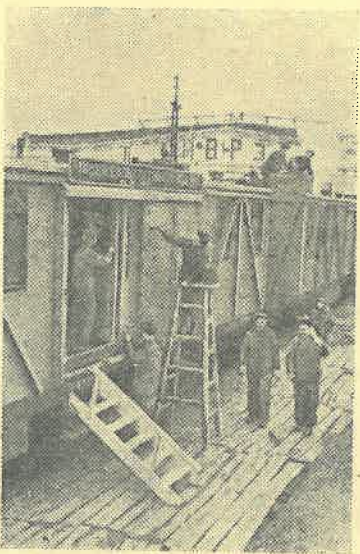
по шахматам и шашкам выступали отдельно две команды. Это были два различных вида спорта, а теперь, когда наш институт пополнился и появилась реальная возможность дальнейшего развития этих видов спорта, делается все наоборот.

Печально и то, что инициатором такого предложения была кафедра физкультуры и спорта вместе с тов. Злотниковым, Пономаревым и др.

Шахматы и шашки — два различных вида спорта и по ним должны выступать отдельно две команды.

Рыжкович,
Э-42.

Вагоны-магазины



Краснодарский край. Новороссийский вагоноремонтный завод изготавливает вагоны-магазины. В таких магазинах на колесах имеются торговые залы с витринами, примерочные, помещения для складов и служебные помещения для продавцов. В продовольственных магазинах имеются холодильники для хранения скоропортящихся продуктов. Вагоны-магазины предназначены для железных дорог, проходящих по целинным землям, и для районов Крайнего Севера. До конца года железные дороги страны получат 250 магазинов на колесах.

На снимке: продовольственный магазин на колесах.

Фото Е. Шулепова.

Фотохроника ТАСС

Задачи первичной организации ДОСААФ

За последнее время наша первичная организация ДОСААФ значительно окрепла, увеличилась и улучшила свою деятельность.

К 30-й годовщине оборонного Общества был приурочен выпуск шоферов 3-го класса. Несмотря на большие затруднения в проведении занятий в автомобильном кружке и особенно в практической езде, все же при настойчивости т. Бабянского и активном участии студентов Пергосянца, Валькова, Белоконов, Федорова и других 38 человек получили право на вождение автомобиля. В этом году начали заниматься еще две группы по подготовке шоферов. Осенью 1957 года слушатели этих групп будут сдавать экзамены на право вождения автомобиля. Им нужно учесть недостатки первой группы и обратить внимание на изучение правил уличного движения.

17 февраля 1957 года в ознаменование 39-й годовщины Советской Армии и Флота были проведены стрелковые соревнования между факультетами.

Результаты соревнования: 1-е командное место занял строительный факультет с общим ко-

личеством очков 703 из 800 возможных, 2-е место — механический факультет — 699 очков, 3-е место — эксплуатационный факультет — 693 очка.

Личное первенство завоевал студент механического факультета Батурич Б. (его результат 96 очков из 100 возможных), 2-е место — Щукин (96 очков), 3-е место — Замушинский. В. (эксплуатационный факультет) — 93 очка.

По результатам стрельбы 6 человек получили III разряд.

Несмотря на эти успехи Общество должно работать еще лучше. Задачи Общества в текущем году велики и ответственны: необходимо подготовить и выпустить не менее ста шоферов 3-го класса и шоферов любителей, закончить занятия в мотокружке и выпустить не менее 80 мотоциклистов, подготовить не менее 20 парашютистов и не менее 50 стрелков II и III разрядов.

Кроме того, необходимо все время вовлекать в Общество новых членов, чтобы к концу года оно стало массовой организацией.

Г. Кочеров.

В нашем мотокружке

В нашем институте существует организация ДОСААФ, которая в своих кружках должна готовить людей, способных в любую минуту стать подготовленными воинами Советской Армии. Наиболее массовым оборонным кружком в институте является мотокружок.

Во время Великой Отечественной войны мотоциклетные части нашей армии показали чудеса бесстрашия и доблести, совершая рейды в тыл врага и нанося ему неожиданные удары. Опыт прошедшей войны показал необходимость хорошей подготовки мотоциклистов. Да и в мирное время кадры мотоциклистов необходимы.

Однако задача, которую должен выполнять кружок нашего института (подготовка квалифицированных кадров мотоциклистов), решается формально.

Закончив курс обучения в нашем кружке, студент получает документ на право вождения мотоцикла, но совершенствовать свое мастерство в дальнейшем он не имеет возможности. Это

происходит потому, что в институте не существует спортивной мотосекции, так как не хватает машин даже на учебные цели.

В прошлом году 60 студентов получили права на вождение мотоцикла.

В этом году теоретический курс прослушало уже более 150 человек, однако практический курс проводить будет очень тяжело, так как материальная часть требует текущего ремонта, а его произвести невозможно из-за отсутствия запасных частей.

Первичная организация ДОСААФ в нашем институте, не имея даже своего помещения, что также сильно отражается на работе кружка.

Актив мотокружка и инициативность института уделять больше внимания вопросу подготовки кадров мотоциклистов в нашем институте.

Петросянец,
студент Э-42.

Редактор **К. П. ШИЛКО.**

Объявление

Проводится подписка на центральные и республиканские газеты на II, III, и IV кварталы 1957 года.

Ответственные за подписку: на строительном факультете — тов. Зайцев В. П., на эксплуатационном факультете — Матеранская Г. К., на механическом факультете — Бугай А. А., среди сотрудников административно-хозяйственной части — тов. Лобанов.

Срок подписки — до 10 марта.

Коллектив Белорусского института инженеров железнодорожного транспорта выражает соболезнование зав. лабораторией кафедры «Строительная механика» Г. Ф. Радевичу по случаю постигшего его горя — смерти отца.

Б. Сосонкин,
М-43.

(Окончание).

Одной из мер, применяемых в США для снижения веса вагонов, является замена индивидуального энергоснабжения каждого вагона от вагонных генераторов или аккумуляторных батарей централизованным энергоснабжением от дизельных генераторов, расположенных в одном из вагонов. Это мероприятие уменьшит сопротивление воздуха движению поезда, так как вагонные генераторы занимают много места под вагоном.

Наиболее широко рекламируется сейчас в США новый тип пассажирских вагонов, которые легче и дешевле обычных вагонов и допускают большие скорости передвижения (до 170 км/час). Это вагоны типа «Talgo» и поезд типа «Х».

Основное отличие этих вагонов от обычных состоит в том, что они имеют низко расположенный центр тяжести (он на 70 см. ниже обычного). Уровень пола на 90 см ниже обычного, высота вагона на столько же меньше обычного типа. Диаметр колес 711 мм.

Вагоны изготовлены из легкосплавных конструкций и оборудованы централизованным энергоснабжением. Поезд составлен из трехвагонных секций, причем на секцию из 3-х вагонов приходится только четыре колесные пары. Это сделано следу-

ющим образом: промежуточный средний вагон имеет две колесные пары и является поддерживающей опорой для крайних вагонов, имеющих только по одной колесной паре на внешних концах. На случай отцепки каждый из крайних вагонов снабжен дополнительной колесной парой, которая автоматически выдвигается при размыкании сцепного устройства. Таким образом, каждый из вагонов секции может эксплуатироваться при необходимости как самостоятельная единица. В специальном состоянии выдвигные колеса подняты.

Подобная конструкция, позволяющая обходить без тяжелых тележек, также значительно уменьшает вес вагонов.

Благодаря всем этим усовершенствованиям вагон весит меньше 30 т, испытывает значительно меньшее сопротивление воздуха при движении, лучше вписывается в кривые, благодаря пониженному центру тяжести имеет меньшее ограничение скорости на кривых.

На особо напряженных участках, где нет конкуренции с автотранспортом, в США курсируют двухэтажные вагоны, вмещающие большее количество пассажиров.

На туристских маршрутах в США курсируют так называемые «купольные» вагоны, име-

ющие частично или полностью застекленный купол. Вагон имеет два этажа; на первом этаже расположены спальные, служебные и багажные помещения и буфет, а наверху установлены мягкие кресла или диваны. Крыша представляет собой куполообразную застекленную сварную раму. Вагоны оборудованы флуоресцентным освещением и установками для кондиционирования воздуха.

Для обозревания местности при путешествии в ночное время установлены специальные прожекторы заливающего света.

Весит купольный вагон более 70 т, постройка его обходится дорого, а поэтому, естественно, и ездить в нем по карману только богатым туристам.

Тележки вагонов оборудованы гидравлическими амортизаторами, которые почти полностью поглощают шумы и толчки при движении поезда.

Вагонный парк США в целом обладает большими транспортными возможностями, которые, однако, не используются из-за конкурентной борьбы с другими видами транспорта. Эта конкуренция ярко отражает анархический, бесплановый характер капиталистического способа производства.

Б. Сосонкин,
М-43.