Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Сигнал

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

Год издания 2-й

№ 3 (60)

ЧЕТВЕРГ

23

ЯНВАРЯ

1958 г.

Цена 20 коп.

На экзамене у профессора С. А. Чунихина.

Как мы сдаем экзамены

Для группы М-33, так же, как и для ряда групп других курсов, эта сессия началась несколько необычно — впервые за 2 года учебы 4 человека не были допущены к экзаменам за несдачу зачетов. Группа, сдружившаяся за эти полгода после переформирования, волновалась: как же будет дальше?

Не меньше волновались и ими недопущенные к экзаменам Зайдель, Сергиенко, Калнин, Фатеева. Волноваться мало, нужно было усиленно работать. Как показывают результаты, они почувствовали всю серьезность своего положения, потому что зачеты все-таки были сданы, а сейчас наши товарищи успешно сдают экзамены, причем Калнин сдает только на хорошо.

Первый экзамен по гидравлике группа сдала успешно: 15 отличных отметок и одна неудовлетворительная. Зато при подготовке к экзамену по технологии металлов отнеслись невнимательно, небрежно, в результате в группе оказалось 5 неудовлетворительных отметок. Такие результаты заставили нас задуматься, подтянуться.

Следующие 2 экзамена по ГММ и деталям машин группа сдала без единой неудовлетворительной и минимальным числом удовлетворительных отметок.

Хочется надеяться, что последний экзамен по теплотехнике пройдет так же успешно, как экзамены по ТММ и деталям машин, а сдавшие на отлично предыдущие экзамены Докторович и Житников не подведут на последнем экзамене.

ст. гр. М-33 Павлик А.

Он стал настоящим студентом

Может быть и были сомнения у кого-нибудь, читающих заметку, помещенную в «Сигнале» за 1-е сентября 1957 г. «Я хочу снова стать студентом» И. Долинского. Искренняя ли она? Правдивая ли? Трудно было верить в искренность человека, которого за аморальные поступки выселили из общежития и даже исключили из института.

Но прежний ли Долинский вновь возвратился в институт? Конечно, нет. Работа и здоровый рабочий коллектив Курского литейно-механического завода научили Долинского ценить жизнь, воспитали в нем те качества, которые необходимы для каждого советского студента.

И вот — Долинский снова в студенческой среде. Настойчивость и желание учиться привели его сюда. Новый курс, новые студенты и совсем другой Долинский, который стремится оправдать то доверие, которое оказали ему.

Упорная работа в течение семестра, серьезное отношение к учебе, и как результат—отличные знания на экзаменах. Но не только серьезным отношением к труду и учебе завоевал себе уважение Долинский. Он хороший советчик и чуткий, отзывчивый товарищ для всех студентов третьего курса, активный участник общественной жизни института.

Хочется пожелать, чтобы и дальше он оставался таким, каким пришел на наш курс.

В. Буров.

Об учебе лаборантов

В настоящее время в институте работает 78 человек лаборантов, препараторов, механиков, зав. лабораторий и т.д. Велика роль учебно-вспомогательного персонала для учебного процесса: они создают лаборатории нашего института, изготовляют различное оборудование, приборы, плакаты. Многие лаборанты — квалифицированные специалисты (инженеры и техники). Большинство из них повышает свою квалификацию: учатся в институте, техникуме или школе.

Зав. лабораторией строительной механики Радзевич Г. Ф. сочетает отличное обслуживание лаборатории с успешной учебой на вечернем отделении института. Мастер Савенко А. Н., наравне с большой работой в лаборатории, также хорошо учится. Мастер Карпенко М. Н., лаборанты Рафаловский В. В., Свистун В. В., Кадетов Я. Л., Цурганов С. М. и др. также сочетают большую работу по созданию лабораторной базы с учебой в вечернем институте. Но не все лаборанты работают над повышением своей квалификации. Например, отличные сотрудники т.т. Бабянский К. А., Ляльков В. Я., Лопатенко Л. П. работают давно в институте, но до настоящего времени не нашли себе подходящей формы учебы. Лаборанты кафедр общественных наук, иностранных языков, работники библиотеки должны пополнять свои знания по технике железнодорожного транспорта. Было хорошее предложение организовать специальный цикл лекций по железнодорожному транспорту для лаборантов не специальных дисциплин и для работников библиотеки. Но до сих пор эти лекции не проводятся. Почему?

Надо помнить, что с каждым годом в институт будет приходить все новое и новое оборудование, литература, приборы и модели. Задача лаборантов — свободно владеть новой техникой лабораторий, вносить свою инициативу, рационализировать конструкции моделей, оборудования, демонстрационные пособия.

В свою очередь совмещение постоянной учебы, повышение научно-технического уровня с практической работой — один из основных пунктов соцсоревнования.

Для всех лаборантов и препараторов надо организовать на кафедрах, силами преподавателей данной и смежных кафедр, занятия по технической учебе (2—3 занятия в месяц).

Программа таких занятий—вопросы, необходимые для выполнения основных обязанностей, связанных с техникой, опытом, демонстрациями.

С. Типикин.
инженер по оборудованию.

Из опыта зимней сессии

Цель экзаменов — проверка знаний студентов. На экзаменах по физике проверяются не только теоретические знания, но и насколько студенты усвоили смысл опытов в лаборатории, смысл некоторых технических приложений физики.

Как же сдают студенты I и II курсов экзамены по физике?

Остановимся на некоторых конкретных данных.

В таких группах, как С-14 и ПГС-11 получено по 8 «двоек». В некоторых группах преобладают «двойки» и «тройки»: Это — С-14, ПГС-11, С-12 и ПГС-12. Здесь на 92 аттестованных приходится 27 плохих оценок и удовлетворительных —44, а группа ВЭ-21 не имеет ни одной отличной или хорошей оценки.

Ни одной отличной оценки нет в группе С-24. Пять групп II курса имеют только по одной отличной оценке.

Есть и группы, успешно сдавшие экзамен. На первом курсе с одной «двойкой» ушла с экзаменов гр. Э-11.

Нельзя сказать, конечно, что экзамен проходил с какой-то «особой строгостью». Требования были обычными, в полном соответствии с программой, а билеты — вполне конкретными.

Среди студентов есть, конечно, и очень хорошо подготовленные.

Например, сюда можно отнести Глуздакова и Стрижакову (С-14), Фрадкина и Гордееву (ПГС-14), Карасик и Коробко (ПГС-21), Кругликова (Э-11), Давыдова (С-13), Ушакову ПГС-13), Громыко и Секерина (М-12), Семашкевич (С-12), Серышеву С. В. и Вайнер (ПГС-12), Железнякову (С-24), Розинко (ВМ-21), Додкину (Э-22), Каминского (М-24), Маркелова (С-21), Зозулевича, Рызвановича и Селицкого (М-22), Савчика (ВС-21), Скоробогатько (Э-21) и других отличников, таких, например, как Лившиц, Казаков и Соколко (ПГС-23).

Зато сколько досады вызывали безуспешные ответы 83 студентов, получивших неудовлетворительные оценки по физике.

Ясинская (Э-22), получив билет вернула его и ушла. Ставнов (ВЭ-21) признался в том, что он «не учил как следует». Ушел Нуднов (М-21), заявив, что у него «все в голове перепуталось». Порошин (М-21), написав около трех страниц формул, не мог их объяснить и говорил что попало.

Беспятый (ВС-21) считает закон Ома и частоту переменного тока «военной тайной», а Етипнев (ВМ-21) «обижен» тем, что ему из трех вопросов билета надо ответить хотя бы удовлетворительно на все три.

Студент группы Э-21 Маськo «бодро» путал простейшие определения, а Барков тщетно пытался изучить один за другим два конспекта: рядом с ним была еще энциклопедически составленная шпаргалка.

Богданович (Э-21) держал при себе, кроме двух конспектов, еще и разорванную половину 3 тома «Курса физики» Михельсона; это обнаружилось не сразу, но и они не помогли.

А ведь это—отдельные примеры. Нет нужды разъяснять «методику экзамена» и «механику» неудовлетворительных ответов.

В чем же причина?

Причин столько, что ими должны заняться кафедры и учебная часть, комсомольская и профсоюзная организации.

В качестве предложений можно выставить следующее:

Во-первых, необходимо организовать в течение всего семестра консультации преподавателей каждого курса, т.к. предэкзаменационные консультации студенты пытаются превратить в спешное повторение, в натаскивание. Причина этого заключается в том, что они почти не занимаются с конспектом и учебником в течение семестра. Отсюда — и шпаргалки. Студенты-коммунисты и комсомольцы должны быть честными, а шпаргалки — это одна из форм обмана других и себя.

Инженер, окончивший по шпаргалке втуз — это брак в учебном процессе, брак в воспитательной работе. Он понесет свое невежество на советское производство. Комсомольская организация должна начать суровую борьбу с «шпаргальной эпидемией»; охваченные ею студенты — это люди, прогулявшие большую часть семестра, они только разыгрывают знающих, но первые же простые вопросы ставят их в тупик.

Во-вторых—необходима отдельная зачетная неделя перед экзаменами, иначе занятия по расписанию путаются с зачетами.

Наконец, пора всерьез потребовать переработки программ по физике (и некоторым другим предметам) и создания курсов, вполне отвечающих программе по содержанию и объему. Таковы мои некоторые замечания по итогам экзаменационной сессии.

А. Егерман.

Партбюро обсудило работу кафедры

Выполняя решения отчетно-выборного собрания парторганизации, партбюро факультета ПГС недавно обсудило вопросы научной работы, роста идейно-политического уровня и общественной работы преподавателей кафедры «Строительные работы и здания». Кафедра была взята выборочно. Заведующий кафедрой т. Моллот А. Г. в присутствии всех членов кафедры осветил работу сотрудников кафедры. В своих выступлениях преподаватели дополнили характеристики, данные тов. Моллотом и дали объяснения по тем разделам работы, где у них не все обстояло благополучно.

Благодаря такой постановке вопроса партбюро факультета смогло ознакомиться с работой каждого преподавателя и с работой кафедры в целом.

Выяснилось, например, что научная работа кафедры носит резко индивидуальный характер, чем объясняется отсутствие помощи в научной работе одного члена кафедры другому, а подчас и незнание положения с научной работой товарища.

Коллективу кафедры рекомендовано начать коллективные работы, подобрав для этого научные темы, над которыми могли бы работать несколько научных работников. Партбюро указало и один из путей к этому: до сих пор кафедра по настоящему не организовала шефство над заводом железо-бетонных конструкций в Лещинце. Это новый завод, и вникая в его работу, кафедра могла бы из этого источника получить ряд тем научно-исследовательского характера, которые неизбежно нужно будет разработать для крупного современного завода.

Партбюро обратило внимание на то, что ряд сотрудников кафедры не имеют общественных поручений (например, т. Джибташвили З. А.), а т. Петров Г. А. отказался от работы в прикрепленной группе. С большими недостатками работали в прикрепленных группах т.т. Моллот и Сабукевич.

Из восьми членов кафедры только трое (т.т. Моллот, Кочерга и Петрукович) удовлетворительно работают над повышением своего идейно-политического уровня. Для партийного бюро было полной неожиданностью заявление т. т. Петрова и Джибташвили о том, что они не посещают семинаров научных работников по философии и политэкономии, т.к. считали, что семинары имеют право посещать только члены партии. В появлении таких курьезных заявлений есть доля вины и парторганизации.

Естественно задуматься над тем, все ли беспартийные преподаватели института понимают, что повышение своего идейного уровня и общественно-политическая работа являются обязанностью не только членов партии, и что воспитательная работа среди студентов является кровным делом любого преподавателя вуза.

В процессе обсуждения работы кафедры выявились неожиданные вещи даже для самого заведующего кафедрой — слабое представление об общественной работе и идейном росте членов кафедры. Поэтому совершенно прав т. Моллот, заявивший, что постановка данного вопроса на обсуждение партийного бюро является полезным делом как для заведующего кафедрой, так и для его сотрудников.

Партийное бюро дало ряд указаний сотрудникам кафедры и в плане дальнейшей работы наметило заслушать во II семестре еще две крупных кафедры.

Нам кажется, что практикуя в подобной форме ознакомление с работой кафедр, парторганизация факультета будет знать детали учебной, научной и общественной работы состава преподавателей кафедр факультета, а это означает, что мы сможем помочь кафедрам и контролировать отдельные стороны их работы.

В. Ф. Свистун.

Обсуждаем статью „Итоги и предложения“

Глубже вскрывать причины недостатков, имеющихся в учебной работе

Статья «Итоги и предложения» по самому смыслу и названию должна была осветить накопленный в институте опыт по выполнению инструктивного письма Министерства Высшего образования от 15 сентября 1956 г. Подводить итоги не на этой базе совершенно бессмысленно.

К сожалению, таких итогов совсем нет. Автор ничего не говорит, что уже сделано на кафедре по реализации важных указаний этого письма, как совершенствуется организация учебного процесса, создаются условия для улучшения самостоятельной работы студентов и т. д.

В статье ничего не сказано и о выполнении кафедрой решения Совета института, утвердившего ряд практических мероприятий в свете письма И-100. Не подведены итоги и не проанализированы результаты экзаменационной сессии по курсу «Механика грунтов, основания и фундаменты». Почти треть статьи посвящена сетованиям, что другие кафедры «чрезмерно перегрузили студентов, в результате чего многие получили неудовлетворительные оценки на экзамене по дисциплине «Механика грунтов, основания и фундаменты». В то же время автор статьи заявляет, что по этой дисциплине студенты в ноябре-декабре все защитили проекты и получили на третьем курсе обстоятельную подготовку. Такое утверждение, видимо, направлено на то, чтобы убедить читателей о благополучном положении дел на кафедре. Едва ли можно считать такое заявление полезным — оно только демобилизует работников кафедры.

Автор указывает на недостаток учебников, учебных пособий и методических указаний, и заявляет, что это снижает качество подготовки специалистов.

Это последнее замечание правильно. В свете его кафедра и должна была сосредоточить свое внимание на подготовке учебных и методических пособий. Однако о решении этой задачи ничего не сказано. Так же нельзя согласиться с заключением автора, что академическая неуспеваемость студентов IV курса строительного факультета объясняется их перегрузкой.

Зачем же понадобилась автору делать заявления о чрезмерной перегрузке студентов? По всей видимости для того, чтобы плохую успеваемость объяснить объективной причиной — перегрузкой, связанной с объемом учебного плана. Ведь это куда проще, чем вскрыть действительные внутренние причины.

Заявление автора о массовом невыполнении курсовых проектов большим количеством успевающих студентов повисло в воздухе, так как причины этого остались не вскрытыми.

А такими причинами, на наш взгляд, являются:

1. Неорганизованность учебного процесса в октябре, выразившаяся в слабом контроле за самостоятельной работой студентов, а также нарушение нормального хода изучения дисциплины «Мосты и тоннели» в связи с болезнью доцента Бородич.

2. Слабое выполнение кафедрами и учебной частью института указаний письма И-100.

3. Некоторое ослабление работы на факультете в начале года в связи с отделением факультета ПГС.

Кому же не ясно, что если более 30 процентов рабочего времени использовано было непроизводительно, то в оставшийся период надо было выполнить весь объем учебной нагрузки. Конечно, напряжение в этом случае должно быть большее. Но разве из этого следует необходимость сокращения объема учебной нагрузки, к которой пришел автор?

Ликвидация всех недостатков вполне в силах нашего коллектива, коллектива строительного факультета и кафедр, ведущих занятия на IV курсе.

Наряду с ликвидацией программных недостатков необходимо на строительном, как и на других факультетах, добиваться максимально допустимого сокращения длительности обязательных занятий студентов в аудиториях с одновременным развитием стимулов самостоятельной работы с книгой, в лабораториях, в кабинетах проектирования и т. п.

Необходимо остановиться и на некоторых предложениях, вынесенных автором и направленных, по ее мнению, на улучшение организации учебного процесса.

Автор предлагает организовать учебный процесс так, чтобы в течение семестра не менее чем за месяц до экзаменационной сессии провести зачеты по дисциплинам, которые не выносятся на сессию. С этой целью рекомендуется соответственно сократить периоды времени, в течение которого изучаются данные дисциплины.

По учебному плану в первом семестре IV курсу необходимо изучить семь дисциплин. По четырем из них предусмотрены экзамены, и по трем — зачеты.

Посмотрим, что произойдет после осуществления этого предложения. Ускорив прохождение дисциплин, по которым не предусмотрены экзамены, во второй половине семестра требуется изучать все остальные дисциплины, большинство.

Следует отметить, что по двум из этих дисциплин, предусмотрены и курсовые проекты. Таким образом, предложение приведет к тому, что первая часть семестра будет еще менее загруженной, а вторая часть еще более перегруженной, чем в настоящее время.

Как видно, поставленной цели автор этим предложением не достигает, а, наоборот, создает предпосылки для большей «штурмовщины» перед экзаменационной сессией.

Кроме того, предлагаемая беспрерывная сдача зачетов в течение семестра будет отвлекать студентов от равномерной систематической работы над изучением всех дисциплин, предусмотренных учебным планом.

Наконец, автор не учитывает, что нельзя нарушать и взаимосвязи в прохождении ряда дисциплин. Так, если осуществить предложение автора статьи, то надо изучить и сдать зачет по дисциплине мосты и тоннели, по которой не предусмотрен экзамен в зимнюю сессию, а затем изучить дисциплину строительные конструкции только потому, что по этой дисциплине предусмотрен в эту сессию экзамен.

Следует также остановиться и на предложении о перенесении выполнения одного курсового проекта на второй семестр III курса. Нам кажется, что в настоящее время одним из основных недостатков курсовых проектов является то, что их выполнение идет параллельно прохождению теоретического материала. Как правило, именно это сдерживает темп работы над курсовым проектом.

Как показывает многолетний опыт вузов нашей страны, курсовое проектирование наиболее рационально проводить после завершения теоретического курса, и в ряде случаев — после производственной практики.

Что касается других предложений, как, например, о комплексных проектах, то об этом уже говорилось на страницах печати и в решениях Совета института.

Все сказанное позволяет придти к выводу, что статья доцента Петровой вносит, на наш взгляд, только путаницу и является демобилизующей в борьбе коллектива института за повышение качества подготовки специалистов.

Необходимо более конкретно освещать выполнение мероприятий, рекомендуемый письмом И-100, выполнение решений Совета института по этому вопросу и направить критику и самокритику на недостатки в этой большой и важной работе с целью их скорейшей ликвидации.

Н. И. Тышкевич,
доцент.

Мы поддерживаем предложения доцента Петровой

Основная масса студентов IV курса строительного факультета с первых до последних дней текущего семестра работала систематичсеки и напряженно. Недостаточно серьезно отнеслись к учебе только отдельные студенты. Однако из-за несдачи зачетов или курсовых проектов к первому экзамену не допущено 35,2 процента студентов IV курса строительного факультета и 83 процента факультета ПГС. Большинство из недопущенных успешно подходило ко всем шести предыдущим сессиям. В этом же семестре не смогли выполнить чрезмерно большой объем домашних заданий.

В связи с этим мы поддерживаем предложения доцента Л. П. Петровой в статье «Итоги и предложения», которые позволяют улучшить организацию учебного процесса, не сокращая учебной программы.

Приходит строитель-четвертокурсник с занятий и думает: «За что взяться»? Перед ним четыре курсовых работы (три проекта и упражнение). И берется сегодня за один, завтра за другой, послезавтра за третий... а потом опять за первый. Но прежде чем приступить к расчету, надо опять искать справочники и другие пособия, опять вспоминать, что, как и для чего уже сделал. Достанет все необходимое, разберется, приступит к выполнению. И только наберет темп, как вынужден этот проект оставить и браться за другой, чтобы в срок сдать «проценты». С другим то же самое.

А как хорошо было бы выполнить один проект и только после этого приступить к следующему. Такую работу позволяет организовать ступенчатый график, предложенный Л. П. Петровой.

Осуществление предложения об объединении ряда проектов в два—три комплексных содействовало бы не только возможности лучше сосредоточиться и тем самым быстрее выполнить проект, но и улучшению его качества, более глубокому усвоению материала.

В проекте по мостам студенты рассчитывали только пролетные строения, а фундаменты опор «проектировали» «на глаз». В проекте по фундаментам рассчитывали фундамент опоры, не зная конкретно, для какого моста он предназначен. А почему бы не рассчитать фундамент для проектируемого моста?

В упражнении по водоснабжению и канализации, прежде чем обеспечить железнодорожную станцию водой, сначала на ватман снимали карту в горизонталях, на ней рисовали (а не проектировали) железнодорожную линию, на которой «на глаз» располагали станцию. И потом уже эту нереальную станцию обеспечивали водой. А почему бы для этой цели не выбрать станцию в конкретной обстановке, запроектированную в курсовом проекте по изысканию и проектированию железных дорог? Работы меньше, а пользы больше.

В крайнем случае, если по каким-нибудь причинам организация ступенчатого графика и образование комплексных проектов не могут быть осуществлены, тогда улучшения учебного процесса можно добиться путем переустройства учебной программы на курсах. В I семестре на III курсе работы сравнительно мало, на IV же курсе — очень много. Поэтому целесообразно один проект с IV курса перенести на III. Тогда на III курсе будет одно курсовое упражнение и три проекта. Чтобы равномерно работать в каждом семестре, два их них, по нашему мнению, лучше выполнить в первом семестре, остальные — во втором.

Мы присоединяемся к мнению Л. П. Петровой, что надо «просить руководство института поставить вопрос перед ГУУЗ'ом о созыве специальной методической комиссии по поводу организации учебного процесса на IV курсе строительного факультета».

Студенты строительного факультета:

Попов, Мироненко, Баранов, Дмитриенко, Шамара, Шатило, Каганский, Паньков, Нечетный, Кирюшин (IV курс); Озерова, Киселева, Черей, Коршикова (III курс).

Меньшим количеством локомотивов перевезти больше грузов!

17 декабря 1957 г. на Совете нашего института обсуждался передовой опыт работы Оршанского отделения Белорусской железной дороги.

Начальник отделения т. Сыцко и начальник депо им. К. Заслонова Стерлягов подробно доложили об организационно-технических мероприятиях, проведенных на отделении, и полученных результатах.

Работники института к.т.н. Тулупов, ст. преподаватель Миклашевский и аспирант Шульженко, ознакомившись с работой на месте, обобщили передовой метод работы по максимальному использованию тяговых средств.

В работе Совета принимали участие представители отделений Белорусской железной дороги.

Выступивший в прениях профессор Тихомиров остановился на теоретических основах этого метода, показал большую эффективность применения его на отделениях сети.

Ассистент т. Гура в своем выступлении показал то новое, что паровозники отделения внедрили в работу депо.

Главный инженер Гомельского отделения т. Березанский и другие представители Бел. ж. д. отметили возможность применения метода на отделениях дороги.

Начальник института т. Петрукович, подводя итоги выступлений, отметил, что метод оршанцев направлен на выполнение решений коллегии МПС, он может и должен служить основой технологического процесса работы отделений.

По докладам было единодушно принято решение — всемерно распространять и внедрять опыт оршанцев на других отделениях.

В настоящее время этот метод внедряется в технологию Гомельского отделения. В этой работе принимают участие кафедры «Организация движения» и «Подвижной состав».

Редакция обратилась к участнику обобщения передового метода к.т.н. Тулупову с просьбой рассказать о сущности метода оршанцев и передовых приемах в их работе.

☆

ЗАРОЖДЕНИЕ МЕТОДА

Культура эксплуатационной работы и производительность труда зависят прежде всего от рациональной эксплуатации двигателей железнодорожного конвейера — локомотивов.

Заслуга оршанцев состоит в том, что они практически нашли самый быстрый и эффективный путь резкого подъема эксплуатационной работы.

Действительно, главнейший показатель работы — оборот вагона — имеет прямую зависимость от эксплуатационного локомотивного парка при выполняемом объеме работы.

Правильно выбрав направление в своей работе, руководство отделения сплотило коллектив и направило повседневное внимание, в первую очередь, работников решающих отделов, отдела эксплуатации и локомотивного, на сохранение необходимого внутрисуточного равновесия между локомотивным парком и выполняемым объемом работы.

Меньшим количеством локомотивов перевезти больше грузов — так была поставлена задача год назад.

И, естественно, если в выполнение этой задачи включился весь коллектив, то это не могло не создать ряд новых организационно-технических мероприятий и приемов в деле рациональной эксплуатации локомотивного парка, которые могут быть успешно применяемы на других отделениях сети.

УВЕЛИЧЕНИЕ СРЕДНЕСУТОЧНОГО ПРОБЕГА ЛОКОМОТИВОВ.

Как известно, на выполнение работы минимальным локомотивным парком, т. е. увеличение среднесуточного пробега, решающее влияние оказывает правильная подвязка локомотивов к поездам при соответствующем выполнении сокращенных норм на станциях основного и оборотного депо. Чтобы сосредоточить командование поездами и локомотивами в одних руках, решено было упразднить должность паровозного диспетчера.

Методы лучшей организации оборота локомотивов, более эффективного использования их широко изучались и распространялись на технических занятиях и в школах передового опыта.

Таким образом, предварительно диспетчерскому коллективу отдела эксплуатации были привиты навыки умелой подвязки локомотивов к поездам, забота об их ускоренном обороте и полном использовании их мощности.

Опыт отделения показал, что с тех пор, как дежурный аппарат отделения эксплуатации стал организовывать эксплуатацию локомотивного парка и выполнять намеченный уплотненный график и норму пробега локомотивов, значительно улучшились качества и реальность оперативного планирования и показатели пробега.

Материальная заинтересованность в выполнении большего объема работы еще более укрепляет деловое содружество работников ведущих профессий — поездных диспетчеров и машинистов.

Это содружество мобилизует и подтягивает весь коллектив отделения.

МАКСИМАЛЬНОЕ ЧИСЛО ЛОКОМОТИВОВ РАБОТАЕТ ПО КОЛЬЦЕВОМУ СПОСОБУ

Первостепенное значение для повышения среднесуточного пробега локомотивов имеет максимальное внедрение кольцевой езды.

На отделении пропуск паровозов с поездами без захода в основные депо обеспечивается путем улучшения качества ремонта паровозов в депо, тщательной подготовкой их к рейсу паровозными бригадами по оборотному депо.

Экипировка паровозов, следующих по кольцу, организована непосредственно в станционных парках, где для приема поездов, паровозы от которых следуют без отцепки от состава, выделены специальные пути.

Снабжение паровоза топливом производится непосредственно на пути приема поезда, для этого на смежный путь заблаговременно выставляется грейферный кран с прицепленной к нему платформой угля.

Если раньше на обработку поезда и паровоза, следующих по кольцу, было предусмотрено 45 минут, то сейчас установлена норма 25 минут.

На Оршанском отделении все транзитные поезда обслуживаются этим способом.

Однако на отделении кольцевой способ применяют и для так называемых «обрывных» ниток. Паровоз из-под разборочного поезда поступает без захода в депо под поезд своего формирования, экипируясь на приемо-отправочных путях. Простой паровозов на станции получается наименьший, а если разборочный поезд пришел по транзитной нитке, то она тоже не обрывается.

Следовательно, даже при паровой тяге нужно при составлении графика подвязывать и включать в кольцевое обслуживание локомотивы из-под разборочных поездов к поездам своего формирования с интервалом 40—60 мин.

В дальнейшем развитии этого положения оршанцы внедрили сквозную скоростную технологию обработки вагонов замыкающей группы в прибывшем разборочном поезде.

К моменту прибытия разборочного поезда заканчивается формирование ядра поезда своего формирования, в который включаются все имеющиеся на станции вагоны и который выставляется на отправочные пути.

Необходимые вагоны пополнения из прибывшего разборочного поезда выбираются на приемо-отправочных путях маневровым локомотивом и ими пополняется выставленный поезд.

При наличии времени эту работу помогает заканчивать после экипировки поездной локомотив.

Вся работа выполняется за время стоянки транзитного поезда, для чего подбираются транзитные нитки со стоянками 1—1,5 часа.

Удается подвязать по кольцу и часть локомотивов, обслуживающих сборные поезда.

Содружество и взаимное доверие в работе движенцев и паровозников способствовали тому, что за 10 месяцев 1957 года проведено по участку 2772 скоростных поезда против 2000 за этот же период 1956 г.

Нагон в пути составил 877 часов.

ПРИЕМЫ ЛОКОМОТИВНОЙ РЕГУЛИРОВКИ.

Заслуживают внимания приемы взаимозаменяемости маневровых и передаточных локомотивов.

Так, если передаточный локомотив отзывается под прямой поезд, то для обеспечения движения передач в узле используется свободный маневровый паровоз.

Практикуется **отправление без захода в депо паровоза из-под поезда в обратный рейс резервом, нахождение его на станции составляет 9—12 минут.**

Часто оршанцы, чтобы не вводить в парк паровоз, прибегают к **временному использованию паровозов соседних отделений.**

«Чужой» паровоз берется с таким расчетом, чтобы обернуть его по Орше с поездом своего формирования или транзитным так, чтобы на ст. Борисов он успел прибыть без нарушения режима работы.

СОКРАЩЕНИЕ РЕЗЕРВНОГО ПРОБЕГА

На отделении была проведена значительная работа по улучшению состояния пути, внедрению более совершенных видов СЦБ и связи, изучался и распространялся опыт передовых машинистов среди всех бригад.

В результате большинство бригад освоило скоростное вождение тяжеловесных поездов — «безводные» рейсы.

На снимке (слева направо): т.т. Стерлягов А. А., Миклашевский С. Н., Сыцко П. А., Тихомиров И. Г., Гутковский В. А., Тулупов Л. П. обсуждают опыт оршанцев.

☆

Кроме того, отделение ускоряет **развоз местного и участкового груза, прицепляя его к прямым поездам.**

Прицепка и отцепка подготовительной группы производится за время графиковой стоянки.

Коллектив Оршанского отделения борется также за сокращение резервного пробега.

При непарности движения для уравнения числа четных поездов часть поездов груженого направления разбирается на пополнение к остальным поездам.

ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКО-СТУПЕНЧАТЫХ МАРШРУТОВ НА ОТДЕЛЕНИИ.

При недостатке груза на станции, но при наличии пополнения на участке, диспетчер отправляет неполновесный поезд, на промежуточной станции **за время стоянки поезд пополняется подготовленной хвостовой группой.**

При наличии участкового груза за время стоянки на станции основного депо поездным (кольцевым) локомотивом с головы отставляется ранее прицепленная группа участкового груза.

Маневровый локомотив прицепляет подготовительную группу пополнения с хвостовой части поезда. Вся работа выполняется за время графиковой стоянки транзитного поезда.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ ПО НОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ.

Внедрять новый метод оршанцы начали год назад.

За это время среднесуточный пробег вырос с 470 до **520 км.** Участковая скорость возросла на 3,6 км/час, техническая на **1,2 км/час.** Средний вес поезда вырос **на 70 тонн.** Себестоимость перевозок снижена **на 17,8%**, а производительность труда выросла на **28%**.

Отделение систематически выполняет норму оборота вагона.

Расчеты, проделанные в целом по Белорусской дороге показывают, что если все отделения доведут среднесуточный пробег до 530—550 км. в сутки, как это реализуют сейчас оршанцы, то годовая эффективность может быть оценена следующими цифрами:

а) экономией эксплуатационных расходов от ускорения оборота локомотивов—**52 млн. руб.**

б) экономией капитальных средств на локомотивный парк **35,5 млн. руб.**

Таковы основы и перспективы передового опыта оршанцев, который нужно внедрять в практику работы всех отделений сети.

Л. Тулупов,
кандидат технических наук.

ПО МОНГОЛЬСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКЕ

(Продолжение, начало в № 37 от 12 декабря 1957 г.)

ОЧЕРК.

* * *

В учебном комбинате.

Наше знакомство в Улан-Баторе с железнодорожниками Монголии началось с учебного комбината — кузницы национальных кадров.

Здесь готовятся будущие машинисты тепловозов, вагонники, электромеханики связи, путейцы, движенцы и работники других специальностей, необходимых для эксплуатации железнодорожного хозяйства.

Начальник учебного комбината тов. Чимид, на груди которого поблескивает знак военной академии, в недавнем сменивший службу в Народно-революционной армии на вполне мирную профессию педагога, любезно знакомит нас с системой обучения будущих железнодорожников.

Учебный процесс тесно увязан с практическим обучением непосредственно у рабочего места; широко практикуется в период практики индивидуальное прикрепление каждого курсанта учебного комбината к наиболее квалифицированным производственникам. Так, шаг за шагом, прививаются необходимые и основные теоретические познания в избранной профессии.

Активно помогали в деле успешного обучения советские специалисты. Добрая слава идет о Н. И. Королеве, одном из авторов капитального труда по тепловозам, приехавшем передать свой опыт монгольским товарищам. Вопрос подготовки кадров в последнее время получил еще большее развитие; наряду с подготовкой квалифицированных машинистов, вагонников и связистов готовятся специалисты со средним техническим образованием, а часть наиболее способных молодых людей, имеющих законченное среднее образование, были посланы на учебу в железнодорожные институты Советского Союза.

От арата до инженера путей сообщения — таков теперь путь многих молодых монгольских друзей, таковы плоды братской дружбы стран лагеря социализма.

На тепловозе в Гоби.

Еще недавно такая «прогулка» могла казаться фантазией, а сегодня рано утром мы выезжаем на, так называемый «новый участок» Улан-Баторской железной дороги, протяженностью 713 км до Монголо-Китайской границы. За короткий срок, с 1953 г. по декабрь 1955 г., через горные перевалы, выжженную солнцем легендарную пустыню Гоби проложены стальные пути, построены крупные благоустроенные поселки.

Немало трудностей пришлось перенести строителям, преодолевая песчаные и снежные заносы, скальный грунт Хэнтэйского хребта, где трасса дороги проходит на высоте около 2000 метров над уровнем моря; 170 километров горного участка проходились массовыми взрывами на выброс. Объем отсыпки насыпей и выемок составил 12 миллионов кубических метров.

На строительстве широко применялись передовые методы советских строителей железных дорог и хорошо испытанная техника. Строительство дороги велось при помощи путеукладчика системы Платова, балластировочной машины системы Бизяева, путевых стругов, бульдозеров, одноковшевых и многоковшевых экскаваторов.

В целях ускорения укладки верхнего строения пути практиковалась предварительная сборка рельсов на звеносборочных базах, оборудованных козловыми кранами. Глубоководные, в несколько сот метров скважины, в жаркий летний зной подают в разборные колонки поселков прохладную чистую воду.

Но вот нам пора и в дальнейший путь; поезд, к которому прицеплен наш вагон, уже подготовлен. Это состав с грузом для Китайской Народной Республики. На платформах — ящики с оборудованием для многочисленных новостроек Китая. Советского Союза, Словакии и Дрэтра» из Чехо-ствуется, что гие грузы. Чув-дорога живе Улан-Баторская жизнью ме полнокровной портной международной транс-В голо рии. хорошо поезда находится воз се урнакомый нам тепло-жта ли ТЭ-2. Эти высокоэко-тические отечественные дизельэлектрические локомотивы успешно работают на Монгольских железных дорогах.

Двоим из нас представляется возможность поместиться на короткий период в кабине машиниста. Приветствуем бригаду уже знакомым «сайнбайну» (хорошо). Поезд ведет подтянутый, с характерной армейской выправкой тов. Сангидорм; узнаем, что до поступления на дорогу тов. Сангидорм был воином Народной армии и имел в период службы знакомство с боевой техникой, что в короткий срок помогло освоить материальную часть тепловоза; его два помощника также молодые монгольские товарищи, выпускники учебного комбината.

Все дальше и дальше по стальным путям мы удаляемся вглубь страны. Рукоятка контроллера машиниста установлена на 8-й максимальной рабочей позиции, гулко отдается в помещении кабины машиниста выхлоп из рабочих цилиндров мощного дизеля, стрелка главного амперметра «пляшет» у предельного значения, мы подходим к перевальной точке Хэнтэйского хребта.

Здесь, на высоте около 2000 метров над уровнем моря, наблюдается ощутимое разряжение воздуха, что сказывается на работе двигателей.

Преодолев горную цепь, состав, набирая скорость, все ниже и ниже спускается к плату Гобийской пустыни. Давно уже исчезли деревья и кустарник; кругом насколько хватает глаз — безбрежное выгоревшее под солнцем пространство. Изредка встречаются караваны верблюдов — когда-то единственный вид транспорта в этой большой стране.

Но вот на горизонте, как мираж, возникает благоустроенный небольшой город с двухэтажными зданиями, водонапорной башней, красивым вокзалом, ровными рядами каменных жилых домов с палисадниками. Это Чайр — одна из станций, какие мы встречаем на трассе дороги, выросшие на когда-то голом, пустынном месте.

Через день пути мы прибыли на конечную станцию дороги Дзамын-Уду. Совсем недалеко в дымке горизонта видны строения другой пограничной станции на территории Китайской Народной Республике — Эрлянь. Здесь совсем недавно сомкнулись рельсы дорог дружбы, и первый поезд проследовал из СССР в Пекин по наиболее короткому пути через Монгольскую Народную Республику. Сегодня все уже выглядит обжитым и обычным.

Деловито снует по станции приземистый маневровый тепловоз, репродуктор вокзала оповещает о прибытии очередного пассажирского поезда; словно уже многие годы можно было за одни сутки в комфортабельном цельнометаллическом вагоне пересечь Гоби. И только сохранившиеся в памяти исторические названия и события, как например, «колодец Пржевальского» в районе станции Дзамын-Уду, напоминают о тех, уже теперь ушедших в прошлое временах, когда на этот путь требовались десятки дней тяжелого караванного пути.

Л. П. Яременко.

Навстречу 40-й годовщине Советской Армии

Готовьтесь к спортивно-прикладным соревнованиям

16 февраля 1958 г. между факультетами нашего института состоятся спортивно-прикладные соревнования студентов, посвященные 40-й годовщине Советской Армии и Военно-Морского Флота. Состав команды факультета — 16 участников.

I. УСЛОВИЯ СОРЕВНОВАНИЙ

а) Переход на лажых 15 км (при отсутствии снега—марш бросок—5 км);

б) Стрельба из малокалиберной винтовки—лежа, расстояние—50 м, мишень № 7, патронов—10 (без пробных).

Разрешается применение ремня и упора;

в) Гранатометание — расстояние 25 м, гранат учебных—2, цель—окоп (5х1 м). Засчитываются только прямые попадания.

г) Со старта первый километр участники проходят в противогазах. Стрельба и метание гранат производится за 1—3 км. до финиша.

Время стрельбы и метания гранат входит в общее время прохождения дистанции;

д) Команда участников на огневой рубеж выходит в полном составе, и по окончании стрельбы заканчивает дистанцию лыжного пробега (марш-броска).

Зачет времени команды — по замыкающему.

II. ФОРМА ОДЕЖДЫ УЧАСТНИКОВ СОРЕВНОВАНИЙ

Лыжный костюм, лыжные ботинки, противогазы, головной убор, поясной армейский ремень.

III. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ И ИХ НАГРАЖДЕНИЕ.

а) по лыжному пробегу (марш-броску) — по наименьшему времени команды (в зачет берется время замыкающего участника команды);

б) по стрельбе — по наибольшей сумме очков;

в) по гранатометанию — по наибольшему количеству прямых попаданий в окоп;

г) общее место каждой команды определяется по наименьшей сумме очков (мест), набранных командой по лыжному пробегу (марш-броску), стрельбе и гранатометанию;

д) при равенстве очков преимущество дается команде, показавшей лучшее время в лыжном пробеге (марш-броске).

Команда, занявшая первое место, награждается переходящим призом и грамотой.

Участники команды — грамотами.

Команда, занявшая второе место, награждается грамотой.

Сейчас основная задача — на каждом факультете сформировать команду и приступить к тренировке.

Своевременная подготовка к предстоящим соревнованиям принесет успех команде!

В редакционном совете

По решению редакционной коллегии института в феврале и марте месяцах 1958 г. намечено сдать в печать тематические сборники трудов института по теоретическим и специальным вопросам.

Желающие опубликовать свои статьи в указанных сборниках, должны сдать их в НИС не позднее 15 февраля.

Объем отдельных статей ограничивается 1 печатным листом. К работе должны быть приложены 2 рецензии.

Ответы на викторину, помещенную в «Сигнале» от 9 января 1958 года.

1. «Времена года» В. Пановой.
2. Из поэмы Н. А. Некрасова «Русские женщины», гл. II. «Княгиня Волконская».
3. Метелица, Морозко — в романе А. Фадеева «Разгром».
4. Морозко. «Морозко» — опера композитора Красева; «Морозко» — герой романа А. Фадеева «Разгром»; «Морозко» — русская народная сказка.
5. «Зимняя дорога», «Вдоль по улице метелица метет», «Ах ты, зимушка, зима», «Вот мчится тройка почтовая», «На катке», «За дальнею околицей», «Тройка мчится, тройка скачет...», «Степь, да степь кругом», «Замела метель дороги, все деревья в серебре», «Замела метель дорожки, запорошила».
6. С 1700 г. н. э.
7. Петр I.
8. Будет 1961 год.
9. С утки.
10. Ель.
11. «Боярыня Морозова». «Взятие снежного городка», «Меньшиков в Березове». «Переход Суворова через Альпы».

Редактор А. А. РОМАНОВ.

АЗ 35365. Адрес редакции: г. Гомель, Кирова, 68. Типография ГУУЗ МПС, г. Гомель. Зак. 333