



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

Этот номер посвящается  
новому пополнению  
нашего института  
**ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ,  
МОЛОДЫЕ ДРУЗЬЯ!**

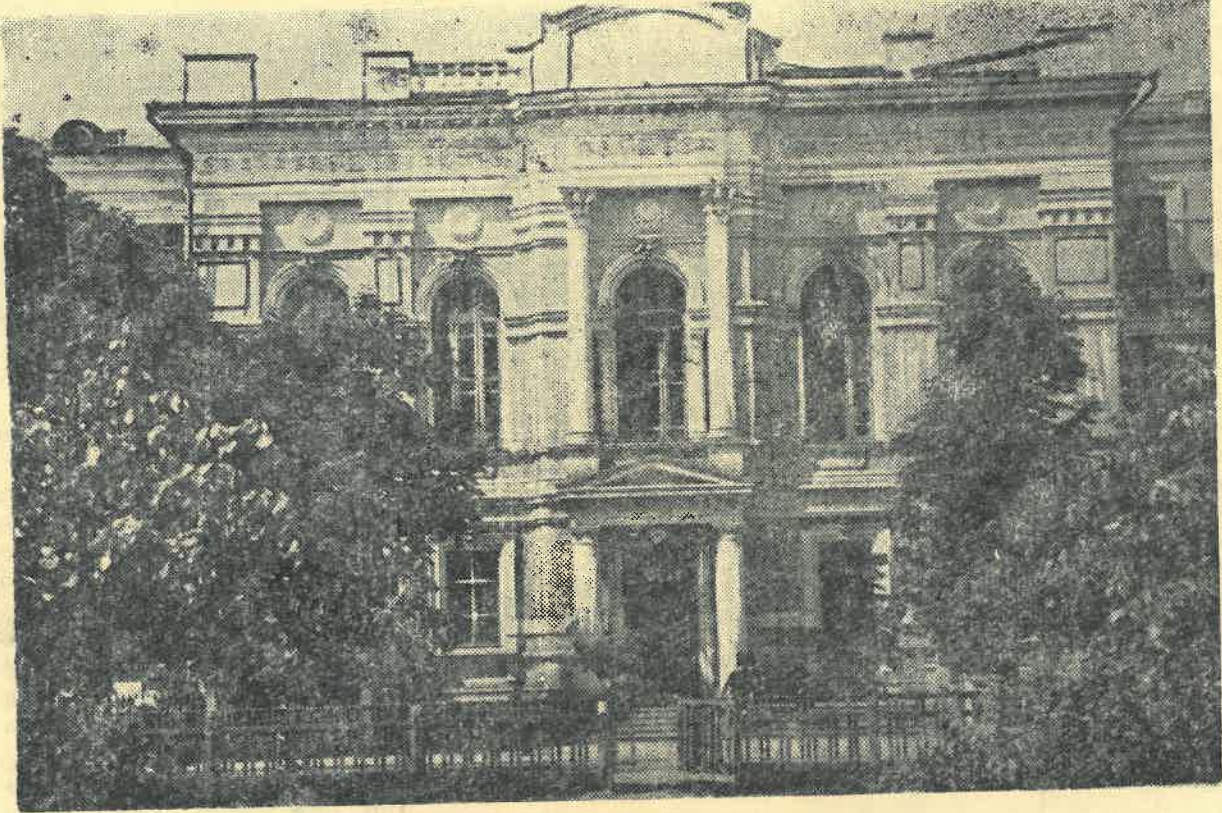
## Новые правила приема в вузы

Министерство высшего образования СССР утвердило правила приема в высшие учебные заведения СССР на 1959 год. В соответствии с принятым законом «Об укреплении связи школы с жизнью и о дальнейшем развитии системы народного образования в СССР» в правилах приема на 1959 год указано, что в вузы принимаются лица, имеющие положительные характеристики-рекомендации для поступления в вуз от партийных, профсоюзных, комсомольских и других общественных организаций, руководителей промышленных предприятий и учреждений, правлений колхозов. Школьники должны представлять характеристики-рекомендации школ и их общественных организаций.

Без вступительных экзаменов, по мере подачи заявлений в вузы зачисляются участники Великой Отечественной войны, имеющие аттестат отличника средней школы или награжденные по окончании средней школы золотыми или серебряными медалями «За отличные успехи и примерное поведение». Затем принимаются лица, положительно проявившие себя на работе и имеющие не менее 2-х лет стажа практической работы в промышленности и сельскохозяйственном производстве или в других отраслях народного хозяйства, культуры, здравоохранения, государственного управления, а также участники Великой Отечественной войны и демобилизованные из Советской Армии и Военно-Морского Флота, получившие наиболее высокие оценки на вступительных экзаменах. Причем в первую очередь из них зачисляются лица, имеющие стаж практической работы по избранной в вузе специальности.

В правилах приема в вузы указывается, что при конкурсном отборе будет учитываться не только общий результат экзаменов, но и в первую очередь оценки по предметам, отвечающим профилю избранной специальности. При одинаковых оценках по профилирующим дисциплинам и прочих равных условиях преимущество дается лицам, имеющим наиболее высокие результаты по остальным предметам вступительных экзаменов.

В правилах приема 1959 г. введено положение, согласно которому письменные экзамены проводятся под девизом и оцениваются комиссией в составе не менее двух экзаменаторов.



Общий вид учебного корпуса.

## Завтра нашего института

Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта начал свою работу с 1-го октября 1953 года. За это время им подготовлено 273 инженера для транспорта и промышленности страны. В результате напряженного и кропотливого труда коллектива в этом году получают высшее образование еще 418 человек. Большой вклад в дело подготовки будущих инженеров вносят видные ученые и высококвалифицированные преподаватели с большим практическим и педагогическим стажем. Это — член корреспондент АН БССР профессор Сергей Антонович Чунихин, профессор Иван Георгиевич Тихомиров, доцент Н. П. Гнусин, недавно защитивший докторскую диссертацию, доценты В. А. Гутковский, А. Е. Цикунов, Е. Д. Диренок и ряд других.

В институте имеется аспирантура, в которой готовятся молодые кадры научных работников. За время существования аспирантуры ее окончили 4 аспиранта.

Институт располагает хорошо оборудованными лабораториями, кабинетами, учебными мастерскими, библиотекой, насчитывающей 107 тысяч томов книг.

Все это позволяет готовить высококвалифицированные политически грамотные кадры инженеров, способные претво-

рять в жизнь задачи семилетнего плана.

Главная задача, стоящая перед институтом в настоящее время, как и вообще перед высшей школой, состоит в том, чтобы преодолеть существовавший ранее отрыв обучения от жизни, от производства.

Накануне больших изменений в учебной работе, вызванных реализацией закона «Об укреплении связи школы с жизнью и о дальнейшем развитии системы народного образования в стране» находится и наш институт.

Институтом получены новые учебные планы, дающие возможность студентам, пришедшим с производства и из десятилетки, наряду с получением образования, глубже познать производство.

Если раньше на производственную практику студентов предусматривалось 21—26 недель за все пять лет обучения, то новыми учебными планами предусматривается от 80 до 100 недель.

Коренным образом изменяется и характер прохождения практики студентами. Раньше студенты некоторых факультетов в период практики стажировались, дублируя отдельные должности. Это положение приводило к тому, что они не получали определенных навыков в работе по своей специальности и это, в свою очередь, отрицательно сказывалось на

их последующей инженерной деятельности.

Новыми планами предусматривается возможность прохождения практики студентами вплоть до работы на определенных штатных должностях.

Перечнем должностей, разработанных ГУУЗ'ом, предусматривается прохождение практики студентами на рабочих местах, которые дают возможность студентам близко познакомиться с производством, окунуться в самую гущу производственной жизни. Это такие должности, как помощники машинистов локомотивов, дежурные по станции, дорожные мастера, бригадиры и многие другие.

Институт получил согласие Белорусской железной дороги и предприятий города о приеме на работу в Гомеле с 1 сентября необходимого числа студентов всех факультетов. Положительному решению этого вопроса, безусловно, помогло и то обстоятельство, что институт располагает достаточным фондом общежитий. В будущем у нас имеется возможность всем студентам, работающим на производстве и обучающимся в институте, предоставлять общежитие.

Коллектив института уверен, что начатая перестройка учебного процесса в БИИЖТ'е будет произведена успешно.

## В ПРИЕМНОЙ КОМИССИИ

Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта производит прием на 1-й курс дневного и вечернего отделений по следующим специальностям:

1. Эксплуатация железных дорог.
2. Подвижной состав и тяговое хозяйство.
3. Строительство железных дорог.
4. Промышленное и гражданское строительство.

На первый курс заочного факультета по специальностям:

1. Электрификация железнодорожного транспорта.
2. Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте.
3. Теплоэнергетические установки электростанций.
4. Тепловозы и тепловозное хозяйство.
5. Вагоностроение и вагонное хозяйство.
6. Эксплуатация железных дорог.
7. Строительство железных дорог.
8. Мосты и тоннели.
9. Промышленное и гражданское строительство.
10. Строительные и дорожные машины и оборудование.
11. Экономика и организация железнодорожного транспорта.

12. Экономика и организация строительства.

Заявления о поступлении в институт принимаются на дневное отделение с 20 июня по 31 июля, на вечернее отделение с 20 июня по 24 июля, на заочный факультет с 1 мая по 20 июля 1959 года на имя начальника института с приложением:

- характеристики-рекомендации для поступления в вуз, выдаваемой с последнего места работы;
- документа о среднем образовании (в подлиннике);
- автобиографии;
- паспорта, военного билета (от военнообязанных запаса) или приписного свидетельства (от лиц призывного возраста) — предъявляются лично;
- 4-х фотокарточек (снимки без головных уборов, размеры 3x4 см);
- выписки из трудовой книжки;
- медицинской справки для поступающих в высшие учебные заведения (форма № 286).

Вступительные экзамены проводятся на дневное отделение с 1 по 22 августа, на вечернее отделение с 25 июля по 14 августа, на заочный факультет с 1 июня по 10 августа 1959 года (по вызову приемной комиссии).

Приемная комиссия.

# Здесь каждый может получить хорошую специальность

Рассказываем о факультетах нашего института

☆☆☆

## Промышленного и гражданского строительства

По всей нашей стране раскинулись строительные площадки. Куда бы мы ни поехали, куда бы ни взглянули — всюду видны строящиеся корпуса заводов и фабрик, коробки жилых зданий, башенные краны, на которых трудятся многие тысячи строителей.

Прекрасна профессия строителя! Что может быть лучше, чем строить, созидать новое! Чем дальше, тем больше и больше повсюду будут развиваться строительные работы, и везде нужны высококвалифицированные специалисты-строители.

Таких специалистов готовит факультет промышленного и гражданского строительства в Белорусском институте инженеров железнодорожного транспорта.

Строители всегда и везде найдут для себя хорошую и интересную работу. Они начнут свой трудовой путь с должности мастеров строительных объектов, заводов и полигонов строительных деталей или железобетонных конструкций. А дальше для них необъятное поле деятельности. С хорошими знаниями, имея широкую специальность, они могут быть прорабами, начальниками цехов, участков, главными инженерами, могут стать проектировщиками, работать в технических отделах, конструкторских бюро и проектных организациях. Все будет зависеть от их желания и умения, от стремления и наклонностей в

выборе интересной для них работы.

Многие выпускники факультета промышленного и гражданского строительства, возможно, через какой-то промежуток времени с гордостью увидят запроектированные или построенные ими самими жилые дома, корпуса фабрик, заводов, мастерских. Даже если и не они руководили возведением этих зданий, то и тогда они будут сознавать, что крупица их квалифицированного труда также вложена в их сооружение.

Чтобы будущий инженер-строитель был готов выполнить разнообразные работы, с какими он столкнется на производстве, учебным планом и программой факультета предусмотрено глубокое изучение ряда инженерных дисциплин. На младших курсах студенты изучают общеобразовательные и общетехнические дисциплины. Более глубоко знакомятся со строительной механикой и теорией упругости. Будущие инженеры должны хорошо знать архитектуру промышленных и гражданских сооружений, стальные, железобетонные и деревянные конструкции, а также ряд других специальных дисциплин.

Благодаря всесторонней подготовке, выпускники факультета получают большие знания, необходимые для строителя.

**Н. Е. Кочерга,**  
декан факультета ПГС.

## Заочный

В 1958 году при БИИЖТ<sup>е</sup> был организован заочный факультет, который объединил всех студентов-заочников, работающих на Белорусской железной дороге.

Опыт работы за прошедший учебный год показывает, что создание при БИИЖТ<sup>е</sup> заочного факультета повысило качество учебы студентов-заочников, так как все кафедры активно включились в организацию и проведение учебных занятий с заочниками как в самом институте, так и на линии.

В прошедшем учебном году большинство кафедр послало своих преподавателей в разные пункты дороги для проведения консультаций, рецензирования контрольных работ и приема зачетов и экзаменов. Это значительно способствовало усвоению учебного материала студентами-заочниками.

В Минске, Бресте, Барановичах, Могилеве, Калинковичах, Молодечно, Орше и Витебске были организованы учебные занятия со студентами-заочниками, проживающими в указанных пунктах.

Наиболее организованно

проводятся учебные занятия в Бресте и Минске, где созданы учебно-консультационные пункты.

Факультет объединяет 1036 студентов-заочников. Значительная часть из них — машинисты, дежурные по станции, успешно совмещают учебу с работой на производстве. К числу таких относятся: Д. К. Король (парковый мастер депо ст. Минск), П. И. Гришин (ст. помощник нач. оперативного отдела службы движения дороги), М. Б. Тонкий (секретарь парторганизации ВЧ Минск), П. А. Клечковский (помощник дорожного ревизора Белорусской ж. д.), В. И. Кренак (ст. дорожный мастер ПЧ-15), Н. Я. Рудич (инженер службы пути Бел. ж. д.), И. И. Величко (инженер службы пути Бел. жел. дор.).

В 1959 году будет принято на первый курс заочного факультета 300 человек.

В настоящее время заочный факультет заканчивает последние подготовительные работы к проведению летней экзаменационно-лабораторной сессии и приемным экзаменам.

**П. Я. Корнеев,**  
декан заочного факультета.

## Механический

Новый 1959—1960 учебный год будет особенно знаменателен для механического факультета нашего института.

На факультет впервые будут приняты студенты, которые получают квалификацию инженеров путей сообщения по тепловой специальности.

Учебный план подготовки инженеров путей сообщения по тепловозной специальности насыщен увлекательными и перспективными разделами современной науки и техники, базирующихся на последних достижениях электроники, автоматики, теплотехники и механики, дающих широкую эрудицию по многим инженерным специальностям.

Подготовка инженеров по тепловозной специальности и потребует значительного расширения лабораторной базы по ряду кафедр и прежде всего по таким, как кафедры электротехники, теплотехники, эксплуатации подвижного состава и др.

Каждого молодого человека и девушку, окончивших механический факультет по тепловозной специальности, ждет исключительно интересная инженерная деятельность по совершенствованию и развитию такого перспективного локомотива, как тепловоз.

**В. А. Белый,**  
декан механического факультета.

## Эксплуатационный

Одной из интереснейших специальностей на транспорте является специальность инженера путей сообщения — эксплуатационника. Инженер по эксплуатации — это инженер широкого профиля, технолог всего транспорта. Он разрабатывает технологию работы отдельных элементов транспорта, проектирует и строит сложные транспортные единицы — железнодорожные станции и узлы.

Эксплуатационник регулирует движение поездов, организует и согласовывает объединенную работу железных дорог, водных, морских и автодорожных путей сообщения и промышленности.

Инженер по эксплуатации железных дорог — это командир отдельных подразделений транспорта, организатор его работ.

Будущему инженеру эксплуатационнику придется изучать много специальных предметов, таких, как организация движения поездов, станции и узлы, коммерческая работа, изыскание и проектирование железных дорог, автоматика, телемеханика и связь и др.

Все это необходимо для того, чтобы через пять лет из института вышел высокообразованный квалифицированный специалист, любящий свое дело и отдающий ему все свои силы и знания.

**Н. В. Правдин,**  
декан эксплуатационного факультета.

☆☆☆

## Строительный

Разнообразная, интересная, увлекательная и вместе с этим ответственная работа ожидает молодого инженера-строителя. Специальность инженера-строителя железных дорог — это широкая специальность.

Грандиозные задачи поставлены перед инженерами-строителями в ближайшем семилетии.

Уже в расписании движения поездов на лето 1959 года предусмотрены скорости пассажирских поездов до 100—120 км/час. Создается подвижной состав, разрабатываются конструкции пути, чтобы пропускать поезда со скоростью 140—160 км/час.

Какими должны быть конструктивные элементы пути, чтобы обеспечить движение поездов с такими высокими скоростями, как следует содержать сложное путевое хозяйство, чтобы движение поездов было плавным и безопасным, а элементы пути устойчивыми — над этими вопросами работают инженеры-путейцы.

Электрическая и тепловозная тяга самые экономичные, для этих видов тяги только и будут строиться новые железные дороги.

Строители железных дорог пришли на одну из первых строек семилетки Тайшет — Абакан.

В Саянском хребте пробиваются первые тоннели. Душа современных конструкций — сборный железобетон широко используется в железнодорожном строительстве. Кружева мостов повиснут над водными

препятствиями, поезда пройдут через плотины гидроэлектростанций. Прокладываются новые непривычные пути для железных дорог. Из Баку в Ивановск через Каспийское железнодородные поезда с грузами и пассажирами переправляются на тепловозах в городе юности. Комсомольск-на-Амуре через могучую реку уже давно так переправляются поезда.

Мощная техника пришла в железнодорожное строительство. Инженер-строитель — человек, знающий многие сложные механизмы, умеющий их использовать, достигая высокой производительности в работе.

Во всех деталях должен быть разработан проект железной дороги. От тщательности разработки проекта зависят объемы работ и стоимость сооружений, а также эксплуатационные качества будущей магистрали. Решением этих вопросов занимаются инженеры по изысканию и проектированию железных дорог. В настоящее время существенно изменились методы производства изысканий и разработки проекта.

При проектировании железных дорог особенно важно знать современную технику, также предусматривать внедрение новой более современной техники. Ведь близко то время, когда поезда поведут атомовозы без машинистов.

**П. Ф. Зайцев**  
зав. кафедрой проектирования и постройки ж. д.

## На вечернем отделении

Величественная программа коммунистического строительства в СССР, намеченная XXI съездом КПСС, поставила перед нами важную задачу приближения высшей школы к производству. Советские вузы должны готовить высококвалифицированные кадры, воспитанные в духе марксизма-ленинизма, овладевшие новейшими достижениями науки и техники, хорошо знающие практику дела и способные создавать технику будущего. Внеочередной XXI съезд КПСС определил, что в текущей семилетке развитие высшей школы будет идти главным образом по линии развития образования без отрыва от производства. Уже в этом году в вузах Белоруссии работает 8 вечерних и 16 заочных факультетов, на которых обучается более 25 тысяч, или около 46 процентов общего числа студентов.

Расширяется прием студентов на вечернее отделение и в нашем институте. В этом году успешно работают над дипломным проектированием и готовятся к инженерной деятельности 53 студента-вечерника. Для ведения занятий привлечены лучшие профессорско-преподавательские кадры.

К весенней сессии основанная масса студентов подготовлена и успешно организована и успешно организована. Отмечаются высококачественные своевременные выполнения лабораторных и контрольных работ, курсовых проектов, графических заданий, а также успешно сдают зачеты студенты Канода А. и Герашенко (ВПГС-11), Рубежин (ВС-Бобров А., Кузьмин И., Чепнов Ю., Войтко в с к а я (ВМ-11), Драгунов А. (ВЭ-3), Лещенко И., Гаврилкин (ВЭ-41), Сочнев В. (ВЭ-5), Маркелов Е. (ВМ-42), Лидкин Д., Златин С., Жданов (ВМ-32), Дегтярев В., Федченко В. (ВМ-52) и многие другие.

Начиная с наступающей весенней экзаменационной сессии, вечернее отделение будет посылать на предприятия, где работают студенты, специальные бюллетени с результатами сессии каждого студента. Это безусловно, сыграет положительную роль в улучшении успеваемости и дисциплины студентов вечернего отделения.

**В. А. Гутковский,**  
начальник вечернего отделения.

СИГНАЛ

# АК МЫ ЖИВЕМ И ОТДЫХАЕМ

☆☆☆

## Дружной комсомольской семье

ер газеты посвяща-  
у пополнению, кото-  
в благородном тру-  
зает право войти в  
ветских студентов.  
ши будущие абиту-  
да вы успешно вы-  
густовские приема-  
ы и войдете в наши  
росторные аудито-  
ременно заглянете в  
первом этаже, на  
рой написано: Ко-  
МБ.

вах между лекция-  
и дело заходят  
всех факультетов и  
бы разрешить все  
вопросы, которых  
в нашей содержа-  
туденческой жизни  
но думать, что эти  
ешаются на продол-  
заседаниях, совсем  
у БИИЖТ'овцев, как  
вских студентов, не-  
е души и светлые ли-  
е золотые руки, кото-  
бны на хорошие дела.

и институт, строите-  
рники оставили па-  
кий почин — постро-  
и силами учебно-ла-  
й корпус. И сразу  
чинание было подхва-  
и студентами инсти-  
в февральские мо-  
алась комсомольская  
которая сейчас раз-  
с новой силой.

здан комсомольский  
строительству спор-  
оровительного лаге-



На практических занятиях в лаборатории организации движения поездов.

цо трудимся. А учимся еще  
лучше. Каждый день по 6 ча-  
сов мы занимаемся непосред-  
ственно в институте, узнаем  
что-то новое, интересное. И  
комсомольцы упорно занима-  
ются, чтобы придти на произ-  
водство с крепкими знаниями.  
Но, как говорят, теория без  
практики — это плохая теория.  
Поэтому студенты, участвуя в  
научных кружках, разрабаты-  
вают темы, очень близкие к  
производству. И на практике  
стараятся как можно больше  
узнать и усвоить практических  
навыков. Они привозят в ин-  
ститут хорошие характеристи-  
ки от руководителей тех произ-  
водств, на которых работали,  
и это яркое доказательство то-  
му, что люди у нас хорошие.

У многих ребят можно нау-

ких, которые и отлично учатся,  
и в спорте первые, и танцуют  
лучше всех, и в труде не отста-  
ют, и советом помогут всегда.  
И если у вас возникнут на пер-  
вых порах трудности, то всегда  
обращайтесь к своим старшим  
товарищам.

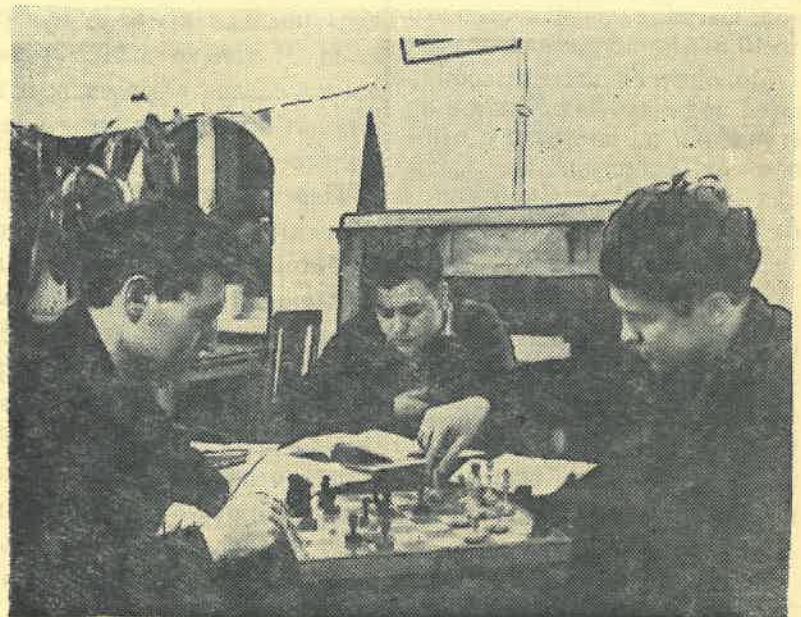
Много внимания комитет  
комсомола уделяет отдыху сту-  
дентов. При институте есть хо-  
роший ночной санаторий, в ко-  
тором отдыхают наши студен-  
ты, находясь на государствен-  
ном обеспечении. А потом мно-  
гие уходят в туристские похो-  
ды, наиболее отличившиеся  
получают путевки в загранич-  
ные поездки.

В течение года на факуль-  
тетах регулярно проводятся ве-  
чера отдыха, на которых мож-  
но и посмеяться, и потанце-  
вать, и послушать хорошую  
лекцию. При комитете комсо-  
мола создана агитбригада, ко-  
торая пользуется большим ус-  
пехом не только у нас, но и на  
предприятиях города и обла-  
сти, где она выступает с кон-  
цертами. А еще у нас есть  
эстрадный оркестр—наша гор-  
дость. Вот непосредственно все  
эти вопросы и решаются в ра-  
бочем порядке в комитете ком-  
сомола на первом этаже.

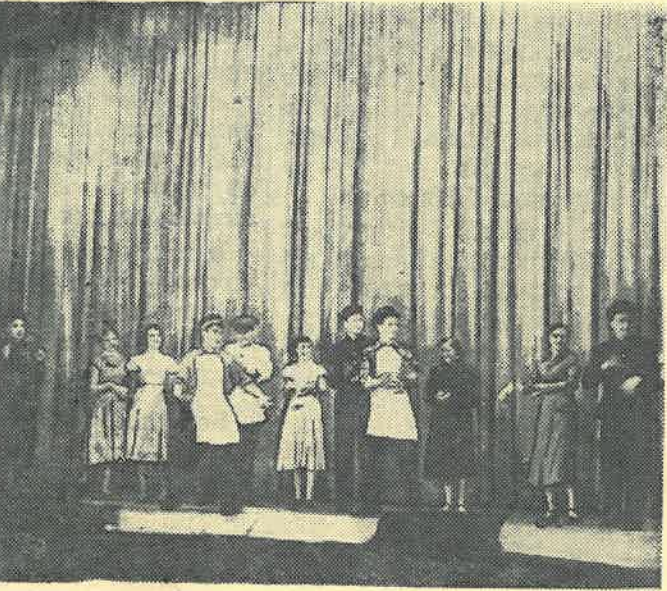
Мы уверены, что вы, наше  
будущее пополнение, вольетесь  
в нашу комсомольскую орга-  
низацию и будете активно  
участвовать в ее работе. В ин-  
ституте вас ждет много хоро-  
шего и интересного.

Приходите к нам в БИИЖТ.

**В. Щербаков,**  
член комитета комсомола.



Студенты-строители в часы отдыха.



На одном из концертов.

ий откроется в август-  
е года. А чтобы си-  
рывать работу каждо-  
а, ему будет выдана  
ская трудовая книж-  
орую должны быть  
е 60 часов, которые  
отработает на строй-  
тута или на строй-  
города, куда он пое-  
здит.

ы рано утром зайдете  
из наших общежитий,  
е не совсем обычную  
студенты, засучив ру-  
рают коридоры. Это  
уживание. Оно полу-  
стоянную прописку в  
бщежитиях, которые  
е и наряднее.

ней весной наши ком-  
мно поработали  
ению Гомеля.  
к мы трудимся. Хоро-

читься правильно использовать  
время, ведь у нас немало та-

☆☆

## Наш спорт

В этой небольшой заметке  
мне хочется рассказать о  
спортсменах и о замечатель-  
ных спортивных традициях на-  
шего молодого института.

В стенах нашего института  
выросли такие замечательные  
спортсмены, как рекордсменка  
БССР, мастер спорта Н. Пузан,  
рекордсмены БССР В. Матяс и  
В. Татарин, чемпион Европы  
среди железнодорожников  
А. Василенко, чемпионы Бело-  
русской железной дороги  
Е. Давыдок и О. Кривенко,

га, то там вы встретите дружес-  
кую и опытную поддержку  
П. И. Пономарева.

Научиться мастерству этого  
сложного вида помогут вам,  
такие опытные штангисты, как  
М. Косой, А. Лях, Р. Климо-  
вич, А. Бобров, И. Малков и  
многие другие.

Это они в 1958 году выигра-  
ли переходящий приз на пер-  
венство г. Гомеля.

Если вы хотите стать фехто-  
вальщиками, такими, как, ска-  
жем, М. Мидлер, Б. Хабаров,  
А. Чернушевич — приходи те



сильнейшие велосипедисты об-  
ласти Е. Кириллов, В. Кузне-  
цов, Н. Стекачев, отличные  
штангисты А. Кайда, М. Дра-  
гунский и др.

Каждый год наш институт  
покидает большое количество  
спортсменов, а спортивные до-  
стижения и награды нашего  
института растут.

Все это потому, что на смену  
ушедшим приходят новые эн-  
тузиасты спорта, которые свои-  
ми достижениями закрепляют  
успехи.

Поступив к нам в институт,  
приходите тренироваться в лю-  
бую секцию — везде вы попа-  
дете под опеку опытных трено-  
ров, подготовивших немало  
разрядников.

Придете вы в секцию легко-  
атлетов — вас встретят опы-  
тные тренеры, мастера спорта  
П. А. Злотников и В. С. Бонда-  
ренко, а также и те, у кого уже  
есть чему поучиться, такие как  
Г. Подкопаев, Н. Кичигин —  
чемпионы БССР среди юношей,  
Т. Добышева и С. Прокопен-  
ко — чемпионы БССР среди  
студентов, М. Черногалов —  
чемпион Белорусской желез-  
ной дороги и многие другие.  
Если вам понравится штан-

тренироваться в секцию фехто-  
вания.

А если вам понравится борь-  
ба классическая или вольная,  
то вам придется иметь дело с  
неутомимым тружеником-тре-  
нером команды С. Е. Фейгель-  
соном, который и научит вас  
ложить на лопатки своих про-  
тивников. Помогать ему в этом  
будут те, кто уже с успехом  
это делает. Это студенты А. Ку-  
рильчик, Э. Ладнов, И. Мамы-  
кин, А. Романьков и др.

Описать все секции в неболь-  
шой газетной статье прак-  
тически невозможно. Но если вы  
захотите стать волейболистом,  
велосипедистом, гимнастом,  
штангистом, футболистом,  
стрелком, шахматистом, боксе-  
ром, самбистом, лыжником,  
теннисистом, баскетболистом,  
стендовиком—вы им станете, и  
в этом вам помогут опытные  
тренеры и ваши товарищи, уже  
занимающиеся спортом.

**С. Прокопенко,**  
студент группы Э-31.

СИГНАЛ

30 мая 1959 г.

3 стр.

## Приходите к нам в литобъединение

Осталось совсем немного, какой-нибудь месяц, и мы в последний раз закроем институтскую дверь, окинем здание института прощальным взглядом и разведемся во все уголки нашей Родины, чтобы начать новую трудовую жизнь. И вот теперь как-то особенно ясно, отчетливо, с легкой грустью вспоминаются все пять лет учебы: тревожения экзаменационных сессий, работа над заданиями и проектами; светлая радость праздничных демонстраций, нарядность и веселье институтских вечеров отдыха и еще много-много. — всего не перескажешь.

И мы, выпускники, с любопытством и ожиданием смотрим на тех, кто впервые в этом году откроет дверь нашего института, на вас, товарищи с мудреным именем «абитуриенты».

Кто вы такие? Откуда вы придете к нам? Сумеете ли вы продолжить и развивать уже зародившиеся институтские традиции?

Конечно, первоочередной вашей задачей будет учеба. Но не думайте, что ею ограничатся ваши обязанности. А спортивная честь института? А лицо института в конкурсах художественной самодеятельности? Все это будет лежать на вас. Но меня больше всего беспокоит судьба литературного объединения. Объединение наше неплохо зарекомендовало себя за свои четыре года существования. Но что же

будет дальше? Вот уйдем мы на следующий год уйдут нынешние четверокурсники и т. д. Вся надежда теперь на вас. Уверен, что среди вас есть и начинающие поэты, и начинающие прозаики. От имени всего литобъединения обращаюсь к вам, товарищи новички: все, кто любит литературу немного больше, чем простое чтение книг, кто «грешен» в попытке взяться за перо, приходите к нам в литобъединение. Здесь вам окажут хорошую товарищескую помощь, помогут избавиться от неизбежных ошибок первых шагов, научат более уверенно держать в руке «писательское перо». Не хочу вам давать гарантии, что из вас сделают здесь поэтов или писателей, но в всяком случае, вы узнаете и полюбите литературу еще больше, лучше будете понимать эстетическую красоту поэзии, мудрую краткость прозы. А знание литературы никогда не помешает вам в будущей инженерной работе, ибо советский инженер должен нести в жизнь не только техническую культуру, но и культуру вообще.

И хочется верить, что вы будете свято хранить все то хорошее, что остается после нас в институте, что вы сделаете еще больше, чем сделали мы. Желаем вам всяческих успехов.

**И. Полешук,**  
председатель литобъединения.

## Хочется посоветовать

Я хочу рассказать о том, как я поступал в институт, поделиться опытом подготовки к вступительным экзаменам.

В 1951 году я окончил Гомельский железнодорожный техникум, проработал на транспорте два месяца и был призван в ряды Советской Армии.

В армии у меня появилось сильное желание продолжать учебу. На последнем году службы я окончательно решил поступить в Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта.

До поступления оставался один год. Я понимал, что знания мои были недостаточны, так как со времени учебы в техникуме прошло около трех лет. Многого забылось. Пришлось повторять все предметы, вынесенные на приемные экзамены сначала. А, как известно, в армии времени свободного мало, а часто и совсем нет. Не знаю, как лучше, но я стал готовить предметы по очереди.

Первым начал повторять математику, как самый объемный и самый важный предмет при поступлении в транспортный вуз. Во время повторения по каждой теме решал задачи для закрепления теории на практике. Особое внимание уделил решению геометрических задач с применением тригонометрии. Это наиболее сложные и трудные задачи, которые и были предложены на экзаменах.

Вторым предметом была физика. Повторение физики начал материалом 7-го класса и по каждой изученной теме обязательно решал несколько задач.

При повторении английского языка допустил ошибку: основной упор я сделал на грамматику, а не на лексику и поэтому мне пришлось тяжело при чтении текста и переводе со словарем и без словаря.

В отношении подготовки русского языка и литературы я хочу заметить, что практика переписывания готовых сочинений, очень распространенная среди абитуриентов, вредна. Это только напрасная потеря времени. Лучше его использовать для более глубокого изучения самой литературы. Это доказано на опыте многих студентов.

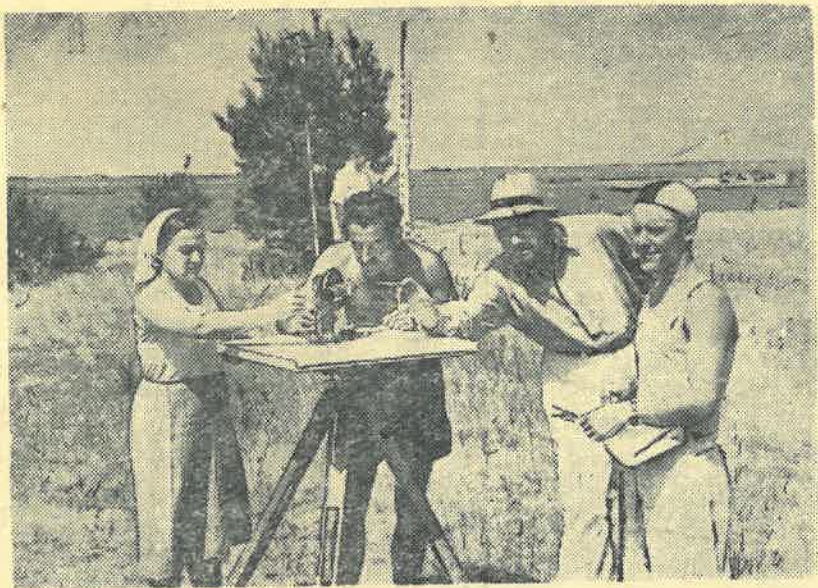
Сейчас я учусь в группе Э-11. Избранной специальностью доволен, учусь с желанием.

Пишу эти строки с надеждой, что они окажут какую-нибудь пользу для поступающих в наш институт в этом году.

Желаю вам, товарищи абитуриенты, успехов на вступительных экзаменах и успехов в вашей будущей учебе в институте.

**Э. Губич,**  
студент группы Э-11.

## Создаем кинофильмы



В институтском кинозале гаснет свет, затихают голоса. Восходящее солнце освещает один из живописных уголков Ченок, в котором расположился лагерь Белорусского института инженеров жел. дор. транспорта. 7 часов утра. По сигналу из палаток шумными стайками направляются студенты на зарядку. Так начинается кинофильм «Летняя геодезическая практика», созданный в 1957 году коллективом студенческой киностудии.

Создание этого фильма мы посвятили шестому Всемирному фестивалю молодежи и сту-

дентов в Москве. Фильм создавался по сценарию и под руководством заведующего кафедрой геодезии Сергея Малаховича Лебедева. Как только прибыла аппаратура, сразу же взялись за работу. За короткий промежуток времени оператор Борис Мельников — студент вечернего отделения — вместе со своими ассистентами провели съемочные работы, и вот результат.

... Дружным смехом сопровождают зрители кадры о незадачливой практикантке, испугавшейся козы, о неудачнике бригадире и другие эпи-

зоды. Но вот рабочий день окончен. Настольный теннис, городки, волейбол на площадке, шахматы и другие спортивные снаряды ожидают студентов. Желающие могут взять книгу в библиотеке для отдыха, посмотреть фильм, потанцевать, а вечером, когда на землю опускаются сумерки, как бы сами собой начинаются песни, задушевные разговоры студентов. Нужно идти спать: ведь завтра снова в поле, снова снимать местность, производить расчеты и чертить карты.

Так проходят три недели интересной, но сложной работы. Успешно сдаются зачеты и практики, а вместе с ними и рабочие инструменты и приборы. Завтра отъезд.

Последний раз, как бы прощаясь с лагерем, восходит солнце. Последний подъем последние походы за цветами, последние теннисные и шахматные бои...

Теплоход подан. Слышит прощальный гудок теплохода и наш лагерь скрывается излучиной реки.

**А. Добровольский**  
студент гр. С-24

На снимке: на геодезической практике.

## На подготовительных курсах

15 июня заканчивают работу подготовительные курсы, организованные при нашем институте. В соответствии с учебным планом на курсах изучаются те дисциплины, по которым будут проводиться экзамены для поступающих в институт.

Всего посещало занятия 270 человек. Подавляющая часть курсантов — рабочие: слесари, столяры, штукатуры, электромонтеры, токари, машинисты. Большинство из них имеют производственный стаж от 2 до 3 лет, а некоторые — более 10 лет. После 16 лет работы решили продолжить свое образование токарь М. В. Дубинин и электромеханик дистанции связи В. А. Зубрицкий. Поступить на вечерний факультет нашего института желают машинист П. Г. Костючков, имеющий девятилетний стаж работы, Е. В. Детюкова, проработавшая на стройках около 6 лет. На заочный факультет думают поступить строймастер Г. С. Новиков, конструктор Е. Е. Зырянов, имеющие за плечами около 10 лет на производстве.

Молодые слушатели собираются подавать заявления о поступлении в институт с отрывом от производства. Среди них токари Г. Ф. Сироткин и А. П. Макарова, модельщик В. А. Масталер и др.

Всего в наш институт из числа слушателей решило поступить 70 человек.

Можно выразить уверенность, что курсы помогут поступающим в институт успешно выдержать вступительные экзамены.

**А. А. Долгачева.**

## Трудностей не нужно бояться!

Иногда среди поступающих распространено неправильное представление о том, что в институте приходится много заниматься, по-студенчески — «тяжело учиться», только на первых курсах.

Нам хочется сказать таким товарищам, что это неверно.

На всех курсах всех факультетов нашего института необходима серьезная повседневная самостоятельная работа. Учиться нелегко, но и трудностей не надо бояться.

Учеба в институте приносит каждый день новые знания, помогает творчески подходить к решению технических вопросов, к разработке проектов. Когда интересно — не говорят что трудно.

Сейчас мы заканчиваем институт, выполняя дипломный

проект по усилению пропускной способности участка Свердловской железной дороги, предусматривая переход на электрическую тягу и работавшая технология работ отделений с учетом внедрения новой техники и передового опыта.

А с опытом мы познакомились непосредственно на доге во время производственной практики. Нам нравится на работа над проектом. Вопросы, которые мы в нем решаем, актуальны для производства.

В заключение нам хочется пожелать поступающим успешной сдачи приемных экзаменов и вступления в дружную семью студентов нашего института.

**Бобров, Шилов, Дорошкова**  
студенты-дипломники эксплуатационного факультета

## Институт помогает

Давней моей мечтой было стать инженером. Но после окончания средней школы я был призван в Советскую Армию. И только в 1957 г. моя мечта стала сбываться: я поступил в институт на заочное отделение.

Первое время было тяжело сочетать учебу в институте с работой, с общественными обязанностями, которые мне поручаются как коммунисту, на заводе им. Кирова, где я работаю. Но за эти 2 года я, как говорится, вошел в колею. Регулярно выполняю все контрольные работы, посещаю все занятия на заочном факультете БИИЖТ'а. Эти занятия ока-

зывают нам большую помощь в овладении теми знаниями, которые должен иметь советский инженер.

**В. Я. Забелин**  
студент гр. 3-2

### ПОПРАВКА

В прошлом номере нашей газеты по вине редакции была допущена опечатка. Второй абзац второго лонки (1 стр.) следует читать:

«Выступавшие т. Губич, секретарь комитета комсомола т. Щербатенько отметили несерьезное отношение некоторых студентов к изучению общественных наук».

**Редактор В. П. ГРОМЫ.**