

## ВЫСОКОЕ и ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ — ГРАЖДАНИН СССР

Верховный Совет СССР на заседаниях Совета Союза и Совета Национальностей утвердил единогласно закон „О гражданстве СССР“.

Этот закон основан на Сталинской Конституции СССР. Он устанавливает единое союзное гражданство для граждан всех Союзных республик. Он точно определяет, кто является гражданами СССР, и устанавливает порядок приема в гражданство СССР и выхода из него.

Закон „О гражданстве СССР“ имеет огромное политическое значение не только для нашего государства, но и далеко за пределами его. Недаром обсуждение этого закона в Верховном Совете происходило с таким воодушевлением, с таким патриотическим подъемом. Чувством великой гордости были исполнены речи всех выступающих депутатов. Обсуждение и утверждение закона „О гражданстве СССР“ — это новое всенародное и международное торжество советской демократии.

Верховный Совет СССР утверждает с новой силой полное равенство всех граждан, независимо от национальности и расы, независимо от цвета кожи и языка, устанавливает единство гражданства всех Союзных республик. Он делает это в такое время, когда в ряде капиталистических стран свирепствует фашизм, забрасывающий грязью все остатки буржуазной демократии; когда старые парламентарные государства в бессилии сдают позиции формального равенства; когда с неслыханным цинизмом провозглашаются черносотенные, звериные декларации насилия над народами, над личностью, над понятиями свободы и независимости.

С законным чувством гордости депутаты Верховного Совета СССР, избранные свободным советским народом, утверждают высокое и почетное звание советского гражданина. А в капиталистическом мире при преступном попустительстве буржуазных правительств, кичащихся старыми своими, давно обветшавшими декларациями „независимости“, „прав человека и гражданина“, „хартиями вольностей“, народ Абиссинии лишается свободы и зачисляется в холопы и рабы итальянской буржуазии, народ Австрии теряет все права гражданства и захвачен в рабство берлинских финансовых заправил, гражданские права народов Испании и Китая нагло и бесцеремонно попираются интервентами, фашистскими захватчиками, и та же участь грозит чехословацкому народу.

Какие народы не трепещут за свою судьбу в капиталистическом мире? В какой капиталистической стране самое слово „гражданин“ не стало насмешкой над элементарными понятиями о справедливости и человечности?

„Граждане“ буржуазных государств влачат ужасную жизнь хронических безработных и с глубокой тревогой смотрят на будущее своих детей. „Граждане“ богатейших стран осуждены на голодную смерть, на жалкую старость, на бессильное существование среди сокровищ, которые некому продавать.

Великая социалистическая революция спасла народы Советского Союза от бедствий кризисов, от ни-

щеты и безработицы. Партия большевиков под водительством великих стратегов рабочего класса Ленина и Сталина избавила народы Советского Союза от гнета, эксплуатации, международного разбоя. На великой нашей родине развевается красное знамя коммунизма, торжествует власть рабочих и крестьян. С ненавистью, но и со страхом и с невольным уважением смотрит международная буржуазия на социалистическое государство, которое по объему своей промышленности, по своей технической оснащенности, по народному богатству уже вышло на одно из первых мест в мире.

Советский гражданин — это равноправный творец и участник великого социалистического строительства. Русские люди, украинцы, белорусы, азербайджанцы, грузины, армяне, таджики, узбеки, туркмены, казахи, киргизы и еще многие другие дружно и радостно возводят великую стройку социализма. Каждый любит свою родину, свой народ, свой язык — и все вместе, как советские граждане, беззаветно преданы общей родине-матери — великой советской стране.

Свободный советский гражданин! Он чувствует за своей спиной могучее государство, которое в любой момент встанет на его защиту, если наглый враг осмелится посягнуть на право советского гражданина. Могучим гневом загрелась вся советская земля, все советские граждане, когда японские самураи попытались протянуть грязную лапу к советским владениям.

Гражданин... Никогда царская Россия не знала этого слова. Она истари делилась на господ и на холопов, и только за большие деньги толстосумы-купцы покупали „почетное гражданство“. Рабочий класс России, руководимый партией Ленина—Сталина, сделал всех трудящихся подлинными гражданами.

Победа социализма дала советскому гражданину то, без чего это зва-

ние остается пустым звуком в капиталистических странах. Гражданин СССР — сильный человек. Он силен богатствами своей страны, которые принадлежат народу, только народу. Он силен своим правом на гарантированный труд, своим непосредственным участием в великом творческом труде. Он силен своим правом на образование, своими детьми, пред которыми раскрыта широкая дорога в счастливую жизнь. Он силен своей материальной обеспеченностью. Он силен своей горячо любимой Красной Армией, силен своей партией Ленина—Сталина, несокрушимым союзом партийных и непартийных большевиков.

Советское гордое гражданство — оно в наших праздниках и торжествах, в веселых песнях счастливого народа, в мудрых сказаниях народных певцов и сказителей. Оно — в грозной обороне нашего отечества. Оно — в радостном стахановском труде. Оно — во всенародной учебе.

Нет другой страны в мире, в которой было бы так развито чувство личного достоинства. В Советском Союзе никто „не ломает шапки“. Слово „гражданин“ стало формой обращения, знаменующей право равных на взаимное уважение. Это — советская демократия в быту.

Как о чести и высоком достоинстве говорили депутаты Верховного Совета о звании гражданина СССР. Лишение этого звания, это — тягчайшее наказание. Советский народ неумолимо извергает из своей среды изменников родине, предателей агентов буржуазии.

Велика честь быть гражданином СССР, носить это высокое звание. Велика радость быть участником социалистического строительства в советской стране. Велика гордость жить и работать в стране, первым гражданином которой, самым любимым является товарищ Сталин!

(„Правда“)

Высокое и почетное звание — гражданин СССР (переводная „Правды“)

В приемной комиссии (зачисление выдержавших испытания) — 1 стр.

В помощь поступающим в ЛИИ:

Статьи руководителей и окончивших факультеты промышленного транспорта и металлургический (2 и 3 стр.)

Материалы об окончивших курсы подготовки в ЛИИ (4 стр.)

## В ПРИЕМНОЙ КОМИССИИ

Работа приемной комиссии в полном разгаре. С 21 августа директор института тов. Смирнов начал прием и зачисление в институт товарищей, выдержавших приемные испытания.

22 августа окончен прием на инженерно-физический и электромеханический факультеты. На инженерно-физический факультет из 86 человек, выдержавших испытания, по конкурсу отобрано 27 человек. Всего на этот факультет принято 104 человека. Из них 77 — отличники средней школы.

Из 198 человек, выдержавших испытания на электромеханический факультет, принято 101 человек. Кроме того, на этот факультет принято 162 отличника.

Часть товарищей, не попавших на эти факультеты, изъявили желание поступить на металлургический, промтранспортный, инженерно-экономический и другие факультеты.

На 22 августа на металлургический факультет принято 142 чел. (из них 83 отличника); промтранспортный — 58 чел. (23 отличника); инженерно-экономический — 39 чел. (12 отличников) и вечерний — 35 чел.

За последние дни подано около 190 заявлений о приеме на инженерно-экономический, металлургический и промтранспортный факультеты от лиц, выдержавших испытания в других институтах, но не принятых там из-за отсутствия мест.

## ЗДРАВСТВУЙ, ИНСТИТУТ!

Итак, значит, инженерно-физический факультет.

Да, это прекрасно! Откровенно говоря, не надеялся я попасть на этот факультет. Почему? Потому что систематического среднего образования я не получил. Я вынужден был прервать его в 6-м классе. Только в 1935 году я смог самостоятельно подготовиться и поступить в 10-й класс вечерней школы и окончить его. В подготовке к проверочным испытаниям в ЛИИ много помогли мне курсы при институте.

Учиться будет, вероятно, трудновато, но думаю, что не труднее чем почти без

помощи, самому проходить программу 7, 8 и 9-го классов средней школы. Это понятно только тому, кто сам пробовал проделывать такие вещи.

Я помню, как я мечтал о вузе, работая в донецких шахтах.

Эта мечта, при отсутствии среднего образования, казалась чистой фантазией, но я видел, что почти все чему-нибудь учились и потому не падал духом.

В общем все это позади. Впереди изучение таинственных для меня явлений. Там и теория относительности, там и квантовая теория, там и радиофизика и еще масса интереснейших вещей.

Итак, значит, здравствуй учеба, здравствуй институт!

В. ШЕКУНОВ

## Хорошая встреча

17 июня я окончил среднюю школу и с большим волнением ждал того момента, когда буду зачислен в число студентов ЛИИ. И вот, приехав в Ленинград, вхожу в двери института. Здесь меня хорошо приняли. Я сразу почувствовал заботу о каждом вновь поступающем.

Нам было предоставлено все необходимое, чтобы спокойно заниматься, культурно отдыхать и спокойно сдавать проверочные испытания.

Были организованы комнаты отдыха, игр, где можно было проводить свободное от занятий время.

За этот сравнительно небольшой срок я участвовал в трех экскурсиях — в Исаакиевский собор, в Гатчино и в г. Пушкин.

Зачислили меня, как отличника — без экзамена.

ГУРДЖИ



Общий вид Главного здания Ленинградского Индустриального института

Профессор А. Н. О'РУРК

## Промышленный транспорт и подготовка его кадров

Транспорт промышленных предприятий, под которым подразумевают транспорт заводов и фабрик, сырьевых и топливных баз, тепловых электростанций и т. д., развивается в СССР гигантскими шагами.

На промышленном транспорте, помимо нормальных локомотивов и вагонов, работают также специальные локомотивы и вагоны, канатные дороги, автомобили и даже суда, принадлежащие самим предприятиям.

И НКТП, и НКМаш, и НКЛП, и НКОПром, и НКМП, и НКПищепром имеют свои безрельсовые пути и свой очень большой и сложный транспорт. Так, например, в распоряжении НКТП имеется (не считая внутрицехового транспорта) свыше 17 000 км рельсовых путей (т. е. по протяжению около 20 проц. магистральной сети железных дорог НКПС), свыше 4100 паровозов, 250 мотовозов, 300 электровозов, свыше 59 000 вагонов и спецвагонов разного рода, 43 000 автомобилей и около 400 км канатных дорог.

Около 20 миллионов рублей ГУМП ежегодно тратит на проектирование, строительство новых и реновацию старых транспортных устройств.

Пока по СССР выпущено не более 1000 инженеров-промтранспортников, из которых около 700 человек дал Ленинградский Индустриальный институт.

Даже после того, как предприятия НКТП получают не-

достающих им (около 8000) инженеров промышленного транспорта, потребуется ежегодное пополнение 400—500 человек.

Промышленный транспорт имеет очень резко выраженную специфику. Выражается она прежде всего в том, что промтранспорт имеет очень разветвленную и пересекающуюся в одном и разных уровнях сеть рельсовых и безрельсовых путей, разной ширины колеи (иногда совмещенные), с кривыми малых радиусов и особыми типами стрелочных переводов и верхнего строения, подвесные дороги разных типов, разнообразную механизацию погрузочно-разгрузочных и складских работ и своеобразные типы инженерных сооружений (эстакады, путепроводы, бункеры и т. п.).

В отношении подвижного состава, специфика промтранспорта выражается в особых типах локомотивов разной колеи и разнообразной мощности, подвижных рельсовых и безрельсовых кранов, специальных мотовозов, вагонов и спецвагонов, съемных кузовов—„кубелей“, грузовиков со спецкузовами, автокар, электрокар, в централизованном характере организации на самом предприятии ремонта всех видов подвижного состава и т. д.

В отношении эксплуатации специфика промтранспорта заключается в чрезвычайно интенсивных, густых и иногда очень коротких перевоз-

ках с огромным разнообразием родов грузов и очень значительным количеством грузорождающих и грузопоглощающих точек, с огромным количеством весьма сложных маневров, неразрывно связанных с механизированными погрузочно-разгрузочными работами, требующими особой четкости в их организации.

Опыт всех предыдущих лет показал, что инженеры транспортных специальностей, подготовляемые НКПС (железнодорожники) или НКВД (автодорожники), для работы на промышленном транспорте недостаточно подготовлены. Они знают или рельсовый путь, или автодороги, или паровозы, или электровозы, или автомашину. Все они сравнительно узкие специалисты, подготовленные к одному из видов магистрального транспорта и совершенно не подготовленные для очень глубокой и разнообразной специфики промтранспорта. Это в полном смысле слова—ведомственные инженеры.

Таким образом, имея в виду огромное значение промтранспорта, от которого зависит правильная работа самых лучших промпредприятий и магистрального транспорта, становится ясной огромная важность для СССР подготовки значительного штата промтранспортников для всех нуждающихся в нем наркоматов.



Комната отдыха для поступающих (Главное здание)

## Специальности факультета промтранспорта

Зачатки промтранспорта существовали и в старой, до-революционной России. Однако незначительные масштабы производств и узкая заинтересованность отдельных предпринимателей, присущая капиталистическому производству, не давали возможности развития техники в этой области. Наоборот, конкуренция между отдельными (главным образом концессионными) заводами не только тормозила обмен опытом по новым вопросам промтранспорта, но зачастую приводила к засекречиванию достижений в конструировании внутривозовых путевых устройств, подвижного состава и различных элементов подъемно-транспортного оборудования.

Созданный в советских условиях промышленный транспорт неразрывно связан с технологическим процессом производств.

Благодаря значительной мощности грузопотоков масштабы современного промтранспорта весьма велики: на площадке металлургического завода или комбината, площадь в несколько квадратных километров, находится в эксплуатации до 200—300 километров жел.-дор. путей широкой колеи. Значительные масштабы транспорта наблюдаются в горно-рудной, угольной, машиностроительной и других отраслях промышленности. Расположение нескольких промпредприятий в одном районе создают разнообразные проблемы районного транспорта, зачастую не связанного с сетью НКПС.

Профиль инженера промышленного транспорта, в отличие от инженера ма-

гистрального транспорта НКПС, является более широким и должен охватывать различные виды транспорта и тяги (в том числе и неприменяемые в магистральном транспорте), разнообразные методы погрузочно-разгрузочных работ и увязку отдельных видов транспорта между собой в тесном контакте с технологическим процессом производства.

Факультет промтранспорта ЛИИ имеет целью подготовку инженеров по специальностям:

строительно-эксплуатационной—по проектированию, строительству и эксплуатации всех видов промышленного транспорта—железных дорог, автодорог, канатных дорог;

тягово-механической—по эксплуатации и ремонту всех видов тяги и подвижного состава промпредприятий и эскизному проектированию специальных тяговых средств, локомотивов и вагонов.

Кроме ЛИИ, инженеров промтранспорта готовит лишь небольшой факультет Московского Инженерно-строительного института им. Куйбышева (только по строительной специальности), причем количество выпускаемых ежегодно ЛИИ и ИСИ молодых специалистов не покрывает примерно десятой части фактической потребности пяти наркоматов (НКТП, НКМашпром, НКО, НКЛегпром, НКМестпром).

В связи с таким дефицитом в инженерах транспорта ГУУЗ НКТП намечает развитие факультета промтранспорта ЛИИ и расширяет прием на него с 1938 года,

Доцент И. В. БЕРЕЗОВСКИЙ

## Тема моего дипломного проекта

Несколько месяцев тому назад закончился интереснейший этап моей жизни, а именно—этап дипломного проектирования.

С удовольствием вспоминаю работу над дипломом, темой которого являлась „Организация перевозок шихты американского и европейского типов мартеновских цехов и сравнение их“.

В технических кругах существует мнение, что европейский тип мартеновского цеха имеет ограниченную производительность, не превышающую 0,5—0,6 млн. тонн стали в год, так как малопроизводительные транспортные устройства для перевозки сырья, свойственные европейскому мартеновскому цеху, не могут допустить увеличения объема печей.

Как будто, именно это соображение послужило основанием для выбора американского типа мартеновского цеха с производительностью в 1,5—2 млн. тонн стали в год в качестве стандартного для новейших заводов Союза.

Сущность моего проекта состояла в попытке выяснить в какой мере можно улучшить систему транспортного обслуживания европейского мартеновского цеха, чтобы обеспечить рост производительности.

Посредством рационального применения электромагнитных, магнитно-грейферных кранов, заглубления бункеров

и своеобразного распределения в них шихты мне удалось увеличить (конечно в проекте) пропускную способность транспортных средств и тем самым, не изменяя габаритов существующего шихтарника, добиться трехкратного увеличения производительности цеха.

Вторую половину задачи, а именно—влияние транспортного обслуживания на производительность цеха с разливочной его стороны, продолжит один из дипломантов следующего выпуска.

В разрешении поставленного передо мною вопроса мне очень помогло выполнение курсовых проектов по электротяге, паротяге, инженерным сооружениям, механизации и эксплуатации, а также приобретенный мною опыт во время учебно-производственной практики на заводах „Азовсталь“ в г. Мариуполе и Кировском в Ленинграде.

Перед выпускниками—инженерами промышленного транспорта, открываются самые разнообразные перспективы, начиная от возможности использовать себя на металлургических заводах, машиностроительных, торфопредприятиях и т. д.

Горда от мысли, что смогу использовать свои знания и склонности в работе промышленного транспорта наших советских предприятий.

Инженер Л. ОДИНОВА

## Дефицитная квалификация

Я окончил промтранспортный факультет ЛИИ по специальности „эксплуатация промтранспорта“.

Став инженером, я еще больше убедился в том, как сильно нуждаются все отрасли промышленности нашей необъятной страны в инженерах промышленного транспорта.

Да это и понятно. Где вы найдете такое производство, которое могло бы обойтись без тех или иных видов промтранспорта, т. е. без железной дороги, автомобилей, транспортеров, кранов, канатных дорог и т. д.

При распределении окончивших в этом году институт, на инженеров-промтранспортников был особенно большой спрос.

Нас назначали инженерами, начальниками служб, начальниками цехов.

В Научно-исследовательский институт промтранспорта и в проектные организации также требуются специалисты, выпускаемые нашим факультетом.

Окончив промтранспортный факультет, я могу заверить вновь поступающих в наш институт, что если они изберут своей специальностью промышленный транспорт, то не пожалеют об этом.

Инженер ВДОВИЧЕНКО

## Широкие перспективы

В жизни современных социалистических предприятий огромную роль играет промышленный транспорт. Функции его можно уподобить роли кровеносной системы в нашем организме. На заводах, фабриках и других предприятиях выполнение производственного плана находится в полной зависимости от того, насколько хорошо налажен транспорт. Большое многообразие транспортных средств на заводах требует от инженера промышленного транспорта хорошо знать как мощные современные на-

ровозы, так и электровозы и тепловозы.

В настоящем году мы окончили институт по специальности механиков по промышленному транспорту и очень довольны. Заводской транспорт является той областью, в которой возможности для творчества не ограничены. Эта область дает богатую пищу для научной мысли инженера. Эта специальность требует всестороннего развития от инженера и глубокого знания производственного процесса.

Инженеры ФЕДОРОВ А., РТИЩЕВ В.

## Кого готовит металлургический факультет

(Из доклада проф. И. М. Павлова „Задачи советской металлургии и подготовка инженера-металлурга в ЛИИ“)

Обычно принято считать, что задачей металлургов является выплавка металла. Между тем, круг вопросов, с которым приходится сталкиваться инженеру-металлургу, гораздо шире. Получение чугуна из руды, дальнейшая переработка этого чугуна в сталь, горячая обработка стали путем прокатки иковки требует от инженера глубоких знаний физических и химических наук. Аналогичные требования предъявляются и к инженеру-металлургу, занимающемуся получением и обработкой цветных металлов — меди, цинка, свинца, алюминия и т. д.

Однако от металлурга требуется не только получить металл, но и придать этому

металлу определенное строение и свойства, удовлетворить предъявляемые к нему „технические условия“. Это требует изучения строения металла и его химического состава, при помощи микроскопического, рентгенографического и химического анализов, изучения кристаллического его строения и т. д.

В соответствии с этим металлургический факультет имеет большие, хорошо оборудованные лаборатории, где проводится большая научно-исследовательская работа с участием студентов. Бюджет на научно-исследовательские работы этого года равен 1,5 млн. рублей.

Обширно поле деятельности инженера-металлурга —

металлургические и металлообрабатывающие заводы, цеха и лаборатории, транспорт, машино- и энергостроение, химия и энергетика и оборонная промышленность.

Металлургический факультет имеет специальность металлургии черных металлов (чугун и переработка чугуна в сталь), литейную специальность и специальность по термической обработке металлов, которая готовит термистов и прокатчиков.

По цветной металлургии факультет имеет специальности металлургии цветных металлов и обработки цветных металлов. Шестая специальность посвящена вопросам сварки.

Специальности обеспечены крупными научными силами, хорошо оборудованными кабинетами и лабораториями. Можно назвать такие имена, как акад. А. А. Байкова и акад. М. А. Павлова, являющихся заведующими кафедр нашего факультета.

Оканчивающие институт металлургии работают в цехах по выплавке чугуна, в прокатных и сталелитейных цехах, в литейных металлургических заводах, в термических и литейных цехах машиностроительных заводов. Готовить инженеров-производственников — первая задача факультета.

Так как почти на всех металлургических и машиностроительных заводах имеются исследовательские лаборатории, часть оканчивающих удовлетворяют потребность в металлургах-исследователях. Хорошая практика, подготовка, даваемая факультетом, позволяют выпускникам работать в проектных организациях инженерами-проектировщиками и конструкторами.

## Металлургия ждет инженеров-исследователей

Еще полстолетия тому назад металлургия скорее являлась искусством, чем наукой. Развитие физической химии, термодинамики, теплотехники, применение ее к вопросам металлургии, работы ряда крупнейших ученых, к числу которых мы с гордостью можем отнести отцов нашей русской металлургии — академиком А. А. Байкова и М. А. Павлова, превратили металлургию в стройную и строгую науку.

Этот процесс развития металлургии как науки, углубление теоретической основы которой происходит на наших глазах, ответственные и интересные задачи, поставленные нашей растущей страной перед металлургами-исследователями, обширное поле деятельности и широкие возможности для работы, увлекли и меня, молодого инженера-металлурга, только что покинувшего стены института.

Богаты недра нашей родины. По запасам железных руд мы стоим на одном из первых мест в мире. Отдельные месторождения железных руд содержат никель, хром, медь, ванадий. Использование этих ценных металлов попутно с получением железа и стали разве не задачи, имеющие огромное практическое значение, требующие большой и серьезной исследовательской работы?

Использование ванадия уральских титаномагнетитовых и керченских руд увеличивает мировые запасы этого ценнейшего металла в несколько раз. Несколько миллионов тонн ванадия содержится в них, а мировая добыча его не превышает десятка тысяч тонн в год.

А халиловская проблема — проблема использования хрома и никеля, находящихся в халиловских железных рудах (средняя Волга)? Наконец, вопросы о получении железа путем прямого восстановления, о доменной и мартеновской плавках на кислороде, о сверхмощных домнах и мартенах, вопросы механиза-

ции и автоматизации металлургических цехов разве не являются крупнейшими научными задачами, разрешить которые по плечу только нам — металлургам социалистической страны?

Три года моей научно-исследовательской работы прошли. Аспирантура кончена. Весной этого года, после защиты диссертационной работы, посвященной вопросу извлечения ванадия из чугуна, мне присуждена степень кандидата технических наук. Период ученичества окончен. Впереди еще много интересной работы в области социалистической металлургии.

А. МОРОЗОВ



Депутат Верховного Совета Союза ССР от Фрунзенского избирательного округа гор. Ленинграда — академик А. А. Байков. Заведует в ЛИИ кафедрой общей металлургии.

## Ответ тов. Радзивилл

Тов. А. Радзивилл в письме, присланном в редакцию нашей газеты, спрашивает: „можно ли сказать, что специальность электростанций, электроснабжения и электрических сетей, имеющаяся в ЛИИ, уже аналогичной специальности энергетических вузов?“

Заместитель директора ЛИИ по учебно-научной части профессор П. Л. Калантаров в беседе с сотрудником нашей газеты по этому вопросу заявил следующее:

Учебный план специальности „электростанции, электроснабжение и электрические сети“ разработан на всесоюзной конференции работников энергетических вузов и факультетов союза, проходившей весной этого года при ГУУЗ'е Наркомтяжпрома. Эти учебные планы являются еди-

ными для энергетических специальностей индустриальных и энергетических вузов, поэтому как в тех, так и в других вузах инженеры этих специальностей получают одинаковую подготовку.

## ВНИМАНИЮ ПОСТУПАЮЩИХ!

Товарищи, задавайте вопросы, пишите заметки, статьи, фельетоны, очерки, стихи и рассказы, а также представляйте для печати рисунки и фото (формат безразличен).

Редакция помещается в I корпусе, 3-й этаж, комнаты 313, 314, 315 и работает с 11 до 6 часов.

## Д Р У З Ъ Я

Трамвай шел по Лесному. Медленно проплывали высокие корпуса студгородка, новые дома, весенняя зелень садов, затуманенная частой сеткой дождя. Друзья не замечали ничего — увлеченные беседой. А ведь, пожалуй, последний раз проезжали они этот длинный и ставший таким привычным за пять лет путь. Скоро придется расстаться и променять на новые края этот город, в котором прошли пять самых замечательных лет.

Их было трое. Все они защитили дипломные проекты, стали инженерами. Один из них — темноволосый, спокойный и серьезный юноша, — прекрасно защитивший проект гидроэлектростанции, уезжал на север. Там, на строительстве подземной гидроэлектростанции он должен будет начать свою работу инженера. Второй — невысокий, коренастый вельсчак-украинец — был направлен на Урал на огромный машиностроительный завод. Ему заранее рисовались светлые, огромные, просторные цеха, мощные станки, хотелось скорее приступить к большой и ответственной

работе. А третий — смуглый, седеющий грузин — собирался работать в Крыму на судостроительном заводе. Его проект паровой машины заслужил одобрение комиссии, отметившей прекрасную конструктивную разработку проекта.

Друзья встретились в последний раз; сегодня уезжал один из них. И вот, перед тем как разъехаться в разные концы огромной страны, они вспоминали годы учебы, за которые так сработались и подружились. И, казалось, давно ли это было? .. Жаркий, солнечный август. Приемные экзамены. И первый замечательный, навсегда оставшийся в памяти день — начало занятий, строгое белое здание с широкой лестницей, большие аудитории амфитеатром. Первые лекции, напряженная тишина которых нарушалась только постукиванием мела по доске и голосом лектора.

Казалось, давно ли слушали они замечательные лекции старого профессора математики и увлекательные лекции по механике? Давно ли волновались, сдавая первые

зачеты? Давно ли началась их дружба?

Случайные люди сошлись, чтобы жить в одной комнате в общежитии, а стали друзьями — водой не разлить. Вместе сидели над зачетами, помогали друг другу, вместе ходили в институт через огромный парк, вместе работали в профкоме, вместе осматривали незнакомый город и день ото дня все больше начинали любить его прямые широкие улицы, гранит набережных над Невой, простор его площадей и красоту его зданий, его острова и мосты, его белые ночи и закаты, пламенеющие за шпилем Петропавловской крепости, его музеи, театры и клубы.

А с III курса началась настоящая учеба, когда каждый из них почувствовал, что он скоро будет инженером, когда каждый начал увлекаться своей специальностью, когда по вечерам у стола разгорались горячие споры о гидротехнике и машиностроении и на стол вытаскивались книги и журналы, и под конец, рассмеявшись, соглашались, что все специальности хороши на свой лад и что

токарный станок не менее необходим, чем земляная плотина. Потом разъехались на практику и обменивались письмами и, наконец, незаметно подошел V курс, дипломом. Целыми днями пропадали в чертежках, встречались вечером, читали, беседовали, ходили в кино, восхищались „Петром I“ и ругали „Дружбу“.

А в июне, дождливым и пасмурным, защитили свои проекты и получили звание инженеров. Смеялись, что Ленинград плачет, провожая их, весело шлепали по лужам, радовались, что институт окончен, а в душе все-таки оставалось маленькое чувство пустоты. Было жалко чего-то, то ли института, то ли студенческой жизни, но было радостно от сознания, что их ждет страна, что скоро все они начнут работать для своей родины, для родины, давшей им счастливую юность и сделавшую их инженерами. И было радостно оттого, что все трое были молоды, что впереди была светлая, заманчивая, полная надежд жизнь.

Курсь по подготовке в ЛИИ окончили 85 человек и на проверочных испытаниях они получили 73 отличных отметки (12,3 проц.), хороших 199 (33,4 проц.), удовлетворительных 299 (49,1 проц.) и неудовлетворительных 31 (5,2 проц.).

Неудовлетворительные отметки главным образом получены по русскому и немецкому языкам. Совершенно нет неудовлетворительных отметок по химии.

Курсанты держали испытания не в каком-либо одном потоке, а со всей массой

поступающих в институт, будучи разбиты по 8 различным потокам, конкурируя с только что окончившими школы десятилетки.

Курсы дали институту преимущественно квалифицированных рабочих и техников с производства, среди которых 19 стахановцев, 73 комсомолец и 3 члена ВКП(б).

Курсы в этом году были краткосрочные (трехмесячные), что создавало напряженные условия. И только в результате энтузиазма ра-

бочей молодежи курсы смогли достигнуть хороших успехов.

Желая курсантам успеха в дальнейшей учебе, мы можем сказать: счастлива та страна, где имеется такая молодежь.

Дирекции института необходимо в наступающем учебном году сделать курсы подготовки десятимесячными, что даст еще лучшие академические результаты и создаст учебную обстановку более спокойную и нормальную.

**Е. ВОРОНКОВСКАЯ**



В ЛИИ широко развита художественная самодеятельность. Среди многих кружков (драматического, вокального и т. п.) есть и хореографический, пользующийся большим успехом у публики.

На снимке—члены хореографического кружка, исполнявшие украинский гопак на всесоюзной олимпиаде работников союза тяжелого машиностроения

## ВОЛЯ К УЧЕБЕ

В Ленинграде, в новом трехэтажном здании 8-й школы помещаются курсы подготовки в наш институт. К шести часам вечера, когда школьная детвора, шумно сбегав по лестнице, расходилась по домам, сюда начинал собираться народ постарше и посолоней. С Балтийского завода, с «Электроаппарата», «Севкабеля», завода им. Казинского и других приходили сюда рабочие—люди, как правило, имеющие солидный производственный стаж и по большей части учившиеся в школе или рабфаке лет 6—7 тому назад.

Сейчас очень многие из них могут уже назвать себя студентами ЛИИ. Упорная и серьезная работа дала прекрасный результат.

В первой группе блестяще (круглое «5») выдержал экзамены Павел Кузьмич Жевлаков. Этот чрезвычайно одаренный и еще более скромный человек имеет за плечами 10-летний производственный стаж работы. Был слесарем-сборщиком на Красном Путиловце, работал в гражданской авиации по обследованию лесных массивов СССР, с 1937 г. ведет занятия по штурманской подготовке молодых летчиков. Он старший лейтенант запаса РККА. Был 4 раза премирован в армии и на гражданской службе, имеет 4 благодарности.

Рабочий производственный Г. К. Ткачев получил на экзаменах в ЛИИ одну четверку, остальные пятерки. Даже во время экзаменов он не прекращал работы на заводе.

Стахановец авторемонтного завода № 1 А. С. Кудин, имеющий шестилетний производственный стаж и звание командира запаса РККА, является у себя на заводе комсоргом. Производственная и общественная работа не мешали ему упорно готовиться к экзаменам и получить отличные оценки.

Исключительно настойчиво занимался стахановец, коммунист И. А. Квасов, работающий на производстве 13 лет.

Все эти люди ежедневно приходили на курсы прямо с производства и занимались до 10—11 часов вечера. Утром заводской гудок заставлял большинство из них на рабочем месте. Значит где-то между ужином и короткими часами сна выкраивалось время для проработки того, что давалось на курсах.

— Налей себе вечером стакан чая и станешь задачку решать, — рассказывает, улыбаясь, Павел Кузьмич Жевлаков—глядь, а чай за это время, оказывается, остыл.

Теперь это позади. Стахановцы производства, отличники боевой подготовки достигли своего благодаря своим отличным волевым качествам.

Можно не сомневаться, что и с учебой в институте они справятся отлично.

**О. К.**

## ИЗ ЛГУ В ЛИИ

Я окончил среднюю школу в 1937 году и поступил на филологический факультет ЛГУ, где в течение года занимался изучением арабского языка. Однако, для меня стало ясно, что специальность избрана неправильно.

В мае 1938 года я ушел из ЛГУ и поступил на курсы подготовки в ЛИИ. Пришлось заниматься усиленно, но курс средней школы я повторил очень основательно, даже с демонстрацией опытов по химии и экскурсиями в музей литературы, которые организовала администрация курсов.

Большинство поступающих подает заявления на ИФФ, электромеханический факультет или на энергомашинно-строительный факультет. Это делается без особых оснований, чаще всего потому, что там большой конкурс. Я подал заявление на механический. Это очень удивляет моих товарищей: «Круглая пятерка—и вдруг механик».

Указал в заявлении специальность землечерпательных машин. Меня всегда удивляют размеры этих машин их работа в карьерах, большое разнообразие конструкций, о которых я читал в специальной литературе.

**РАСКИН**

## Присуждение ученых степеней

По постановлению Высшей аттестационной комиссии ВКВШ присуждены ученые степени следующим работникам института:

С. П. Гвоздов утвержден в ученой степени доктора технических наук без защиты диссертации и в ученом звании профессора по кафедре аналитической химии.

Ф. Ф. Струнников утвержден в ученой степени кандидата технических наук без защиты диссертации.

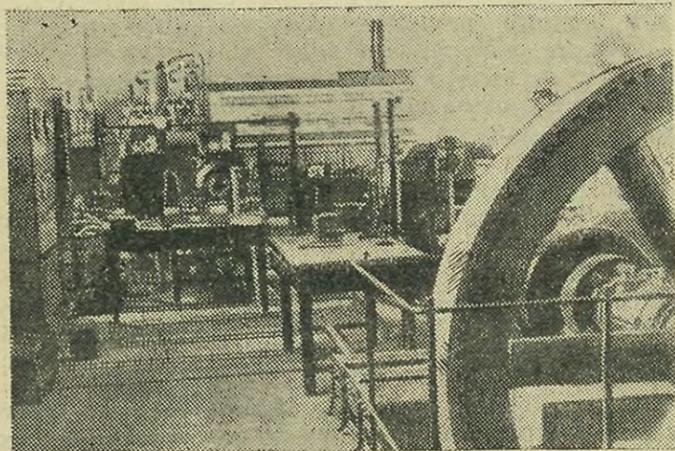
С. В. Избаш утвержден в ученой степени доктора технических наук на основании защиты диссертации на тему: «Гидравлика производства работ по преграждению русла».

А. П. Крассовский и Н. И. Штейнбок утверждены в ученом звании доцентов.

И. А. Стожаров утвержден в ученом звании профессора по кафедре «детали машин».

С. Н. Вейнгартену присвоена ученая степень кандидата технических наук.

Фото Ананьева



Лаборатория электрификации транспорта промтранспортного факультета

## АЛЬПИНИСТЫ ВОЗВРАЩАЮТСЯ

Наиболее многочисленная группа альпинистов первой смены—новички—полностью выполнили намеченную программу: все совершили зачетное восхождение на вершины Софруджу и Южную Белалакаю. Кроме того, наиболее сильная цепочка новичков была на вершине 2-й степени—Южном Домбае.

Хуже обстояло дело у значкистов. В начале работы лагеря основная группа значкистов была занята на спасательных работах,—позже мешала плохая погода.

Некоторым группам восхождения удавались лишь с третьей попытки. Другие долго отсиживались на холодных и мокрых ночевках, что влекло за собой спасательные экспедиции и отрывало от занятий оставшихся в лагере товарищей.

Бытовые условия в лагере в этом году значительно улучшились: в палатках, снабженных деревянными настилами, было чище и просторней. Столовая тоже работала лучше. Газет было

выписано достаточно. Правда, давно обещанный теплый душ был готов лишь к концу первой смены, так что помыться можно было лишь перед самым уходом из лагеря.

Неплохо работала художественная самодеятельность лагеря, выражавшаяся, главным образом, в пении у костра сочиненных самими участниками песен. Многие из этих песен известны далеко за пределами лагеря.

Были и сольные выступления «певцов». Из них наибольшим успехом пользовался Карп Миронович Великанов, являющийся также (в течение 3 сезонов) бессменным руководителем «хора домбайских бродяг».

Скоро начнется учебный год. Новички, впервые побывавшие в горах, и «заслуженные мастера» встречаются сейчас на улицах и в институте и с увлечением делятся своими впечатлениями. Все, конечно, собираются в горы и в будущем году.

**Б. Б.**

## ВОЛОКИТА

Как вы думаете, читатель, трудно ли из Научно-исследовательского гидротехнического института («НИГИ») перевезти фарфоровые изоляторы в лабораторию высоких напряжений ЛИИ—расстояние полкилометра? Оказывается, страшно трудно. Во всяком случае двух дней для этой безумно сложной операции оказалось мало.

Первые рифы на пути задуманного предприятия возникли в транспортном отделе.

Диспетчер транспортного отдела тов. Козлов, просимых сведений в этот день не дал. Не удалось договориться и с бригадой грузчиков тов. Фукалова.

Только на следующий день номер машины и фамилии шоферов и грузчиков были, наконец, указаны. Оставалось оформить командировочное удостоверение. Это заняло целый час (нужных людей во-время не было на месте). В результате до обеда удалось сделать только один рейс.

Обед занял 1½ часа (очередь в столовой), а после обеда успели съездить еще только 3 раза.

Следующий день начался, прямо сказать, лучезарно. В 9 часов номер машины и фамилии грузчиков были уже известны, но с командировочным удостоверением опять затерло. В результате пропуск в «НИГИ» был добыт только через 2 часа, причем следует заметить, что из роковых 120 минут—105 ушли на бюрократическую канитель в «ЛИИ» и всего 15 минут понадобилось, чтобы окончательно оформить дело в «НИГИ».

..Радостно размахивая пропуском, представитель «ЛИИ» прибежал в гараж... но увы! Его встретила лирическая тишина и мирное чирканье ласточек. Назначенная машина и грузчики выбыли в какой-то другой рейс и скрылись в сиянии погожего дня.

**К.**

Отв. редактор  
**Н. ИШМАЕВ**