

Орган парткома, дирекции, профкома и месткома Ленинградского Индустриального института

ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ

№ 42 (458)
26 апреля 1939 г.
Среда
Год издания шестой
Цена 5 коп.

К НОВОМУ ПРИЕМУ СТУДЕНТОВ НА ФАКУЛЬТЕТ ПРОМЫШЛЕННОГО ТРАНСПОРТА

проф. А. Н. О'РУРК
декан факультета промышленного транспорта

Многообразная, широкая область индустрии

Без хорошо налаженного транспорта не может существовать ни одно промышленное предприятие.

Отвоз угля из шахт и забоев, руды—из подземных рудников и открытых разработок, торфа—с торфяных массивов, подвоз сырья, топлива и материалов к заводам, переброска полуфабрикатов из цеха в цех, вывоз продукции,—вот задачи промышленного транспорта.

Один Магнитогорский комбинат—гигант черной металлургии,—перевозит больше грузов, чем большая Южно-Уральская дорога, его обслуживающая. Это объясняется тем, что внутренние перевозки самого завода в несколько раз больше, чем количество прибывших к нему грузов.

Для выполнения возложенной на него задачи транспорт металлургических, машиностроительных, химических и др. заводов, угольных, торфяных, нефтяных, рудных и нерудных разработок СССР обладает свыше 30 000 км. рельсовых и безрельсовых путей, свыше 5000 паровозов, мотовозов и электровозов, около 45 000 автомашин разного рода, около 60 000 вагонов.

Промышленный транспорт имеет резко выраженную специфику техники и хозяйства. Все вопросы транспорта тесно увязаны с технологическими процессами производства.

Рельсовая и безрельсовая сети очень разветвлены и иногда пересекаются в разных уровнях. Разная ширина рельсовой колеи, большие нагрузки на ось подвижного состава требуют особых типов верхнего строения, стрелочных переводов и станций. Применяются подвесные канатные дороги, разнообразная механизация погрузочно-разгрузочных и складских работ, а также своеобразные типы инженерных сооружений: эстакады, шпунтпроводы, бункеры и т. п.

Подвижной состав весьма разнообразен: паровозы, мотовозы и электровозы разной колеи и мощности, не применяемые на магистральных железных дорогах; особые подвижные краны, специальные вагоны и полувагоны, грузовики со специальными кузовами, электрокары, автокары.

Особый характер имеет организация на самих предприятиях ремонта всех видов подвижного состава.

В отношении эксплуатации (организация всех перевозок и использование подвижного состава) специфика промышленного транспорта заключается в чрезвычайно интенсивных густых и иногда очень коротких перевозках с огромным разнообразием (на заводах) родов грузов, большим количеством точек погрузки и выгрузки, и очень сложными маневрами.

Промтранспорти обладает весьма разнообразными устройствами и высокой техникой, требующей подготовки особого типа специалиста.

Задача подготовки такого инженера широкого профиля возложена на факультет промышленного транспорта ЛИИ. Сообразно характеру подготовки будущих специалистов, на факультете промышленного транспорта имеются две специальности:

I. Инженера-строителя промтранспорта (эксплуатационно-строительная специальность).

II. Инженера-механика по тяге и тяговому хозяйству промтранспорта.

Первая специальность зародилась в начале существования б. Политехнического института.

Вторая—преобразована из специальности локомотивы и локомотивостроение.

Факультет обладает специальными лабораториями—механизации путевых работ, автодорог и грунтов.

В стадии организации находятся лаборатории тяги, канатных дорог, сигнализации, централизации и блокировки. Строится собственный опытный путь широкой колеи в виде петли.

Имеются кабинеты: промжелдор, проектирования, канатных дорог и эксплуатации промтранспорта.

На факультете четыре кафедры:

1. Промышленные железные дороги—зав. кафедрой профессор-доктор А. А. Каменский.

2. Эксплуатация промтранспорта—проф. А. Н. О'Рурк.

3. Механизация погрузочных работ и канатные дороги—проф. А. И. Дукельский.

4. Локомотивы и тяговое хозяйство—проф. В. А. Тимофеев.

Дипломное проектирование по специальности инженера-строителя промтранспорта ведут первые три кафедры. По специальности инженера-механика—четвертая.

Все кафедры факультета ведут большую научно-исследовательскую работу.

При факультете действует научно-технический кружок студентов. Недавно была созвана конференция, давшая большие результаты.

За время работы факультета выпущено 440 инженеров промышленного транспорта—строителей, эксплуатационников и тяговиков.

Промышленность СССР испытывает острый недостаток в инженерах промтранспорта. В связи с огромным развертыванием в третьей пятилетке производительности всей нашей промышленности, особенно металлургических заводов, топливных и сырьевых баз (190—206 проц.),—потребность в инженерах промышленного транспорта еще больше возрастает. Окончившим факультет специалистам предоставляется широкое поле деятельности на командных постах транспорта промышленности.



Общий вид Главного здания Ленинградского Индустриального института

Доцент А. Н. НЕЧАЕВ

Кто такой инженер-тяговик

Гиганты металлургии сталинских пятилеток, торфоразработки, строительства гидростанций Большой Волги для своих нужд имеют развитую сеть рельсовых путей.

На отдельных предприятиях количество промышленных локомотивов, паровозов, мотовозов, электровозов доходит до ста.

Самоходные железнодорожные краны по всей заводской территории производят погрузку угля и тяжелых изделий. На строительствах они работают по перевозке строительных материалов и постановке на место тяжелых деталей. Самоходные железнодорожные краны большой подъемной силы (75 тонн) поднимают сошедшие с рельс локомотивы и вагоны и ставят их на рельсы.

Для снабжения локомотивов и самоходных кранов топливом, водой и песком промышленные предприятия имеют краны, эстакады, пескосушилки, пескоподачу, водоразборные колонки и другое смежное механическое оборудование.

Работники, ремонтирующие, смазывающие, экипирующие подвижной состав и обслуживающие локомотивы и краны, называются тяговиками.

Инженер-тяговик в ряду работников-тяговиков занимает такое же место, как врач в среде работников больницы.

Это положение обязывает его в совершенстве знать устройство и теорию локомотивов, самоходных кранов, вагонов, которые обслуживают промышленный транспорт.

Знать болезни подвижного состава и методы его ремонта, знать станки, оборудование, приспособления и транспортные средства, применяемые при ремонте.

Уметь проектировать и организовывать технические процессы

ремонта отдельных частей и единиц подвижного состава в целом.

Знать экипировочные устройства, их конструкцию, теорию и расчет, уметь их проектировать.

Знать теорию тяги поездов и ее приложение к промышленному транспорту. Знать свойства топлива и уметь рационально их сжигать в паровозах и мотовозах.

Знать свойства воды, методы и приемы ее очистки как в котлах паровозов, так и в специальных водоочистителях.

По окончании института инженер-тяговик выходит инженером-механиком-технологом широкого профиля. Поле его деятельности весьма широко—до депо с сотней паровозов, тысяч вагонов, оборудованных даже лучше, чем депо магистральных железных дорог.

Потребность в инженерах-тяговиках на промышленном транспорте огромна.

Достаточно сказать, что в таких депо, как паровозное на Магнитогорском комбинате им. т. Сталина, работало всего 2 инженера, в паровозном депо на Азовстали в Мариуполе летом 1937 г. не было ни одного инженера.

В силу этого на транспорте предприятий прекрасное оборудование часто не используется вследствие незнания, как к нему подойти, ремонт подвижного состава делается плохо и долго, процент больных локомотивов на некоторых предприятиях доходит до 50, а вагонов до—20. Экипировка локомотивов проводится старейшими способами: вручную подается не только песок, но на некоторых предприятиях и уголь. Под экипировкой локомотивы простаивают часами.

Окончивающих факультет промышленного транспорта ждет большая и ответственная работа.

МОЛОДОЙ ОТДЕЛ ТЕХНИКИ

Последним этапом подготовки студентов к их будущей инженерной деятельности и в то же время завершающим звеном учебного процесса является дипломный проект.

Содержание дипломных проектов рельефно рисует тот широкий круг специальных знаний, которыми должен обладать инженер, посвящающий свою деятельность промышленным железным дорогам.

Дипломное проектирование эксплуатационной строительной специальности идет по уклонам трех кафедр: промышленных железных дорог, эксплуатации и канатных дорог.

Дипломные проекты кафедры промжелдороб обнимают транспорт заводов (металлургических, механических, машиностроительных, силикатных, химических и др.), транспорт открытых разработок (руды, угля, неметаллических ископаемых, торфа), транспорт построенный и районный, транспорт городских электрических станций и пром. предприятий.

Первым техническим вопросом проекта является установление схемы генерального плана предприятия. В приложении, например, к металлургическому заводу на схеме наносится расположение цехов (доменный, мартеновский, прокатный), складов (угля, руды, известняка, готовой продукции), междолевой железнодорожной сети, станций, автодорог и канатных дорог, основных агрегатов механизации погрузки и выгрузки материалов (краны, подъемники, транспортеры), ветвей примыкания к магистралям. В этой же части проекта выбирается род тяги (паровая, электрическая, мотовозная), ширина колеи железнодорожных путей, определяется количество и типы подвижного состава (вагоны, платформы, локомотивы), устанавливаются типы механизации погрузки и выгрузки.

Перечисленные вопросы являются основными и от правильного их решения зависит эффективность и четкость работы всего предприятия.

Для решения этих вопросов нужно знать основы технологического процесса: какие материалы, в каком количестве, в какой последовательности, из какого склада или цеха и в какой цех перемещаются. Нужно знать типовые схемы путей, какие схемы в каких случаях применяются. Нужно уметь выбрать наиболее подходящую схему, позволяющую с наименьшими пробегами, в наименьшее время осуществить необходимые перевозки материалов с наименьшей стоимостью.

Нужно знать применяемые типы подвижного состава для каждого рода грузов, какой состав поезда можно пропустить по данной путевой сети и какой локомотив для этого нужен, какой род тяги и какая ширина колеи наиболее подходит в разных случаях, встречающихся на практике.

Нужно знать механизмы, применяемые для погрузки и выгрузки материалов, для их перемещения в горизонтальном и вертикальном направлении (краны, подъемники, транспортеры) и их характеристики.

Далее в проекте решаются ряд деталей технических вопросов, касающихся прочности и целесообразности принятых схем и конструкций с учетом безопасности движения и работ и в зависимости от состава и веса поездов, нагрузки на ось, скорости и интенсивности движения, типов подвижного состава, особых условий работы (пути жидкого чугуна и шлака, повышенные и наклонные пути, передвигающиеся пути и пр.).

Здесь необходимо знать современные типы и конструкции путевого устройства промышленных железных дорог, методы проектирования, содержания и ремонта. Нужно знать типы, конструкции и расчет земляного полотна, водоотвода, верхнего строения пути (рельсы, шпалы, балласт), сообщения, раз-

ветвления и пересечения пути (стрелочных переводов).

Нужно знать типы, конструкции и расчет инженерных сооружений (эстакады, путепроводы, мосты, бункера, подпорные стены).

Нужно знать схемы и расчет путей развития (станции, посты, цеховые развития путей).

Нужно знать метод проектирования ветвей примыкания и подъездных путей, уметь выбрать направление и технические условия, в соответствии с характером движения и с учетом рельефа места.

Перечисленные вопросы относились к области проектирования. Остается упомянуть о вопросах производства и организации работ по постройке, содержанию и ремонту. Основным моментом здесь является механизация работ, замена ручного труда механизированным и планомерная организация работ. В современных условиях эта область представляет особый раздел техники и имеет большое значение, как при постройке, так и при эксплуатации.

В состав кафедры промышленных железных дорог входят курсы:

Устройство железнодорожного пути и станций;

Изыскания и проектирование подъездных путей;

Инженерные сооружения;

Генеральный план и технологические процессы;

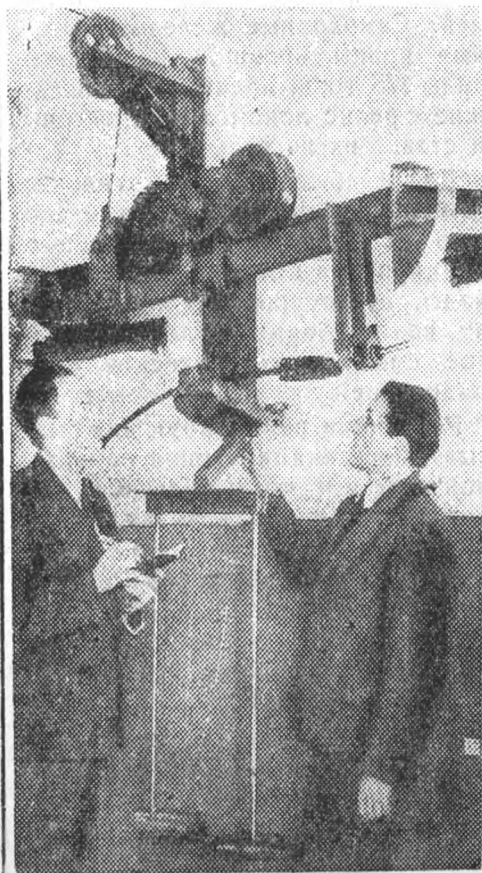
Механизация и организация путевых работ.

В заключение нужно подчеркнуть, что промтранспорт и в частности промжелдороб представляют сравнительно новый отдел техники.

Совершенно недавно исполнявший роль второстепенных железных дорог, промтранспорт, с ростом индустриализации нашей страны, выдвинулся на первый план, как решающий элемент производства.

В настоящее время нет ни одной проектной организации, ни одного завода и сырьевой базы, в которых не затрагивались бы вопросы транспорта, в большинстве случаев есть свои собственные транспортные отделы.

Потребность в кадрах инженеров промтранспорта велика и в их работе им придется проявить много инициативы и творчества, чтобы поставить промтранспорт на надлежащую высоту.



Аспиранты факультета промышленного транспорта гг. Хиценко и Грибоедов испытывают опору канатной дороги



Один из кабинетов факультета промышленного транспорта оборудован подвесной автоматической канатной дорогой. На снимке—аспирант Грибоедов у саморазгружающейся вагонетки

Проф. А. И. ДУКЕЛЬСКИЙ
зав. кафедрой „Канатные дороги“

ВОЗДУШНЫЕ КАНАТНЫЕ ДОРОГИ

Воздушные канатные дороги применяются весьма часто для транспорта самых разнообразных грузов во всех областях промышленности—металлургической, цементной, угольной, лесной, химической, горно-рудной и других.

Нередко можно их встретить также на электростанциях и крупных строительствах.

Во многих случаях, в особенности в горных местностях, они представляют единственно возможный способ транспорта грузов.

Инженер промышленного транспорта, помимо наземных путей сообщения, должен уметь проектировать и строить воздушные канатные дороги, где ему приходится встречаться с интереснейшими инженерными задачами, так как гибкий воздушный путь и канатная тяга допускают пролеты без опор до 15000 м и подъемы в 45°, а высота опор и станций превышает иногда 100 м.

Доц. Н. Д. БОГИНСКИЙ
кандидат технических наук

ТРАНСПОРТ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ЗАВОДОВ

Всем хорошо известно, какое значительное место занимает металлургическая промышленность во всей системе народного хозяйства нашего Союза. Нет такого человека в СССР, который бы не знал о таких гигантах нашей металлургии, как Магнитогорский и Кузнецкий заводы, Запорожсталь и ряд других заводов.

Однако совсем не так много людей знают и представляют себе масштабы железнодорожного хозяйства на этих заводах.

Все еще часто сталкиваешься с мнением, что внутризаводский железнодорожный транспорт—это что-то маленькое, незначительное, несерьезное.

На самом же деле на некоторых заводах железнодорожная сеть достигает 100, 150, 200 и даже более километров, при наличии громадного количества стрелочных переводов.

Количество паровозов на таких заводах колеблется в пределах от 50 до 100, а количество вагонов—от 500 до 1000.

Еще более внушительно выглядят массы перевозимых грузов. Тут мы имеем дело с 5, 10 и более миллионами тонн ежегодных перевозок на одном заводе.

В настоящее время на больших заводах на транспорте занято до 5—6 тысяч человек, а инженеров подчас бывает всего один или два—их нехватает.

Роль инженера-транспортника на заводе—громадна. Возможности улучшения работы транспорта при умелом и грамотном руководстве почти беспредельны.

На инженера-транспортника возлагается целый ряд ответственных заданий.

Прежде всего общий проект генерального плана завода состав-

ляется главным образом инженером промышленного транспорта. Запроектировать генеральный план завода, это значит суметь наиболее рационально расставить цеха и здания, запроектировать между ними железнодорожную сеть, шоссейные и другие дороги для автотранспорта, запроектировать эстакады, мосты, водоотвод с площадки и т. д.

Затем инженер промышленного транспорта должен суметь построить железнодорожные и автогужевые дороги вместе с мостами и другими сооружениями, занимая при этом ответственные, руководящие должности на этом строительстве.

Наконец, инженер-промтранспортник обязан уметь содержать в исправности все уже построенные транспортные сооружения и транспортное имущество, т. е. правильно и рационально организовать и руководить ремонтом пути, зданий, паровозов, вагонов и т. д.

Кроме того, на него же ложатся самые ответственные задачи по организации движения на заводе, что особенно нелегко на металлургических заводах, при наличии перевозок горячего чугуна, стали, шлака и т. д.

Все это заставляет уделять особое внимание подготовке молодых специалистов промышленного транспорта к руководящей роли на транспорте металлургических заводов. С этой целью в программу введено изучение студентами технологических процессов металлургических заводов. Практика большинством студентов проводится на крупных металлургических заводах и значительная часть дипломных проектов посвящена тематике транспорта металлургических заводов.

Механизация перегрузочных работ на промышленном транспорте

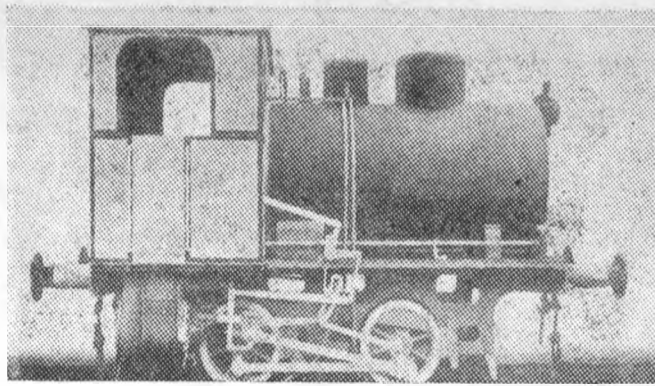
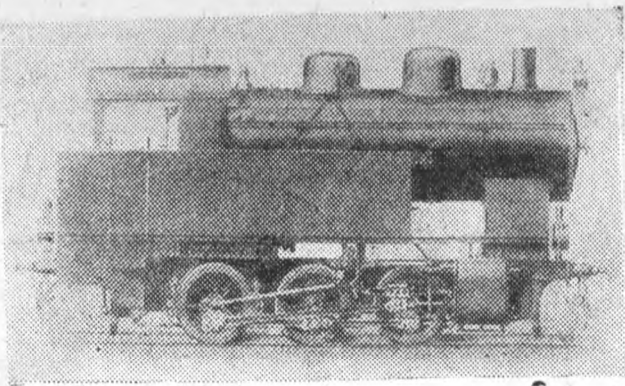
В развитии социалистической промышленности одной из виднейших задач является механизация трудоемких работ, к которым, в первую очередь, относятся перегрузочные и складские работы.

В решениях XVIII партсъезда по вопросам третьей пятилетки прямо подчеркнута необходимость форсирования механизации перегрузочных работ на всех видах транспорта.

Ни одно крупное промышленное предприятие при современных темпах и размахах производства не может существовать без механизации перегрузочных работ.

Трудность и интерес этого дела заключаются в основном в том, что разнообразие свойств грузов, условий их хранения и перевалки затрудняют применение шаблонных систем механизации и требуют обычно каждый раз индивидуального подхода.

Механизация перегрузочных работ изучается поэтому подробно на специальности промышленного транспорта и является часто темой дипломного проекта.



На железных дорогах промышленного транспорта применяются различные оригинальные виды паровозов, мотовозов, электровозов, воздуховозов и т. п.
На снимке—танк-паровоз (слева) и бестопочный паровоз (справа)

Доцент Э. В. БУДАЕВ

(зам. главного инженера Л. О. Промтранспроент)

Перед транспортом промышленных предприятий СССР стоят большие задачи

Роль промышленного транспорта в производственном процессе современного предприятия и в работе железнодорожной сети НКПС—чрезвычайно велика.

Поток грузов железнодорожной транспортной сети НКПС в значительной своей части (до 80 проц.) зарождается и опять оседает на внутривозовых и подъездных путях промышленных предприятий.

Всякий срыв и перебой в работе промышленного транспорта сразу же сказываются и на работе железных дорог НКПС.

Ежегодно неорганизованность промышленного транспорта стоит государству сотни миллионов рублей.

Эта неорганизованность объясняется рядом причин:

- а) часто неправильной схемой железнодорожных путей;
- б) неправильной организацией движения;
- в) плохим состоянием путей и подвижного состава;
- г) допотопными методами производства погрузочно-выгрузочных работ, ориентировкой на ручной труд, неумением, а порой, быть может, нежеланием продумать и применить даже простейшую механизацию.

Между тем, например, применение контейнеров для вывоза лишь 25 проц. готовой продукции с завода «Красный Треугольник» дает экономию около двух миллионов рублей в год и т. д.

Что же мешает промышленному транспорту организовать свою работу так, чтобы находиться на высоте тех требований, которые предъявляются к нему в третьей сталинской пятилетке?

В основном—отсутствие технически подготовленных кадров.

В пределах нашей необъятной родины встречается целый ряд предприятий, где в транспортном цехе нет ни одного техника, ни одного инженера-транспортника, а двигать технику вперед могут лишь лица, овладевшие техникой.

Подготовка кадров для промышленного транспорта значительно отстает от потребности в них, в чем не малую роль сыграли усилия врагов нашей родины.

Доц. Д. М. ТАРТАКОВСКИЙ и асс. Г. М. ЛЕБЕДЕВ

Инженерные сооружения на промтранспорте

На промышленных площадках находят применение мосты рельсовых и безрельсовых дорог, различные эстакады, бункера, тоннели, набережные, опоры и станции канатных дорог, краны и т. д.

Прибывающий на завод уголь разгружается со специальных эстакад; дальше он перебрасывается с помощью механизмов, двигающихся по поддерживающим их инженерным сооружениям.

Для возведения этих и других, самых разнообразных, сооружений необходимо выполнить целый ряд работ, требующих инженерного образования.

Необходимо произвести **изыскания**, заключающиеся в выборе и техническом оборудовании района сооружения, затем требуется составить **проект** этого сооружения, т. е. выбрать материал, из которого будет возводиться сооружение, и разработать технически целесообразную и экономически выгодную конструкцию его.

После изысканий и составления проекта, инженер руководит **постройкой** сооружения. По окончании оно передается

Я хотел бы, чтобы эта статья наша отклик в сердцах молодых патриотов нашей родины, привлекла внимание растущих кадров к этому, пока еще слабому, участку хозяйства промышленных предприятий, и считаю, что с их помощью и при их активном участии транспорт промышленности выйдет на широкую дорогу, заняв подобающее место в ряду производственных участков третьей пятилетки.

в эксплуатацию, т. е. в использование по своему прямому назначению.

Эксплуатация транспортного инженерного сооружения также требует постоянного участия инженера промтранспортика.

Иногда приходится улучшать и усиливать старые сооружения, в связи с увеличением нагрузок и скоростей пропускаемого подвижного состава.

Необходимо хорошо знать конструкцию и работу сооружения под нагрузкой, чтобы правильно использовать все преимущества и выгоды промтранспортной механизации.

Перед инженером-промтранспортником открывается широкая возможность работать в области улучшения существующих сооружений и изобретения новых видов конструкций и строительных материалов.

Обширный круг весьма интересных сооружений, часто требующих в своем зарождении изобретательства, позволяет надеяться, что молодежь, выбирающая себе специальность, с интересом пойдет в ЛИИ на факультет промышленного транспорта.

Доцент М. В. БЕРЕЗОВСКИЙ

ТРАНСПОРТ В ТОРФЯНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Транспорт в торфяной промышленности играет весьма значительную роль.

Объясняется это особенностями в добыче и сушке торфа на открытом воздухе, т. е. огромными территориями, с которых приходится убирать и вывозить торф, слабостью и влажностью поверхности торфяных массивов, малым объемом торфа, сезонностью добычи и другими особенностями.

Наряду с этим почти полностью отсутствует литература и заграничный опыт по транспорту торфа, так как за границей торф добывается в ничтожных количествах.

Советский Союз располагает 40 проц. мировых залежей торфа.

Торфяная промышленность развилась только после революции, но лучшим установкам В. И. Ленина, как основная база местного топлива.

По плану третьей пятилетки намечено довести добычу торфа по Союзу в 1942 г. до 49 миллионов тонн, т. е. почти удвоить по сравнению с 1938 годом. Если при этом учесть, что в топлив-

ном балансе электростанций и теплоцентралей, питающих Ленинград, Москву, Горький, Иваново, Ярославль и ряд других центров, решающую роль играет местное топливо, становится понятным какое громадное значение имеет организация подачи (транспорта) огромных масс торфа в важнейших промышленных областях СССР.

Основными этапами транспорта торфа являются:

1. Уборка торфа в штабеля или «караваны» на болоте (ближний или внутриболотный транспорт).
2. Погрузка торфа из штабелей и караванов в вагоны.
3. Вывоз торфа с болот (внешний транспорт).
4. Перегрузка торфа из узкоколейных вагонов, обращающихся по болоту, в ширококолейные.
5. Подача торфа, привезенного на место его потребления, на бункера котельных, расположенные на высоте 15—22 м. над землей.

С 1939 года торфопредприятия Главторфа начинают оснащаться значитель-

ным количеством новых уборочных, погрузочных и перегрузочных машин отечественного производства.

О масштабе транспортных работ на торфопредприятиях СССР можно судить по тому, что в отдельных трестах имеется 300 и более километров узкоколейных железнодорожных путей при нескольких десятках паровозов (преимущественно четырехосных) и более 2000 специальных саморазгружающихся вагонов (в двухосном исчислении).

К этому следует добавить, что интенсивность движения на подходах (подъемных путях) к потребителям торфа достигает многих десятков пар поездов в сутки, причем нормальная работа котельных может быть обеспечена лишь при исключительно четкой и бесперебойной работе транспорта.

Советский инженер промтранспорта, направляемый в торфяную промышленность, должен хорошо знать железнодорожный путь и путевое хозяйство, инженерные сооружения, тяговые расчеты и специальный подвижной состав, механизацию перегрузочных работ и, нако-

пец, для обеспечения увязки транспорта торфа с его добычей, сушкой и уборкой—технологические процессы производств различных видов торфа.

Направляемые на работу в торфяную промышленность молодые инженеры, ввиду острого дефицита кадров и широкого развития масштабов производств, попадают зачастую сразу на командные должности (начальники служб или их заместители и даже техникумы и начальники транспортных отделов торфопредприятий).

Неисчерпаемо велики и перспективы научно-исследовательской работы в области торфотранспорта. Отсутствие заграничного опыта, громадные масштабы производств, новые актуальнейшие проблемы рационализации отдельных транспортных процессов в области погрузки, перегрузки, доставки сырья на заводы, искусственного обезвоживания торфа и ряд других не менее важных вопросов—все это сулит неисчерпаемые возможности и создает огромный размах в творческой работе, рационализаторских предложениях и изобретательства.



Ежегодно студенты Ленинградского Индустриального института во время каникул отправляются в туристские походы и т. п.
На снимке—участники шлюпочного похода по рекам СССР

Инженер ЯКИМАК
Окончил факультет промтранспорта в 1933 году

ЧЕМ МНЕ ПРИХОДИТСЯ ЗАНИМАТЬСЯ

Многие думают, что инженер промышленного транспорта, это инженер весьма узкой специальности, с ограниченными возможностями роста и что посвящать себя работе по этой специальности вряд ли имеет смысл.

Те, кто так думают—глубоко заблуждаются.

Промышленный транспорт, как и любая другая отрасль народного хозяйства, представляет собой большое поле деятельности для инженера широкого профиля с большим техническим кругозором и серьезной подготовкой.

В этом я убедился на собственном опыте.

Я окончил Ленинградский институт инженеров промышленного транспорта в 1933 г. по специальности „Проектирование и строительство промтранспорта“.

Сектор кадров НКТП направил меня на работу в ленинградское отделение Промтранспроекта. Поступил я на должность инженера-проектировщика в сектор технологического проектирования.

Первой моей работой было участие в разработке технического проекта транспорта обогатительных фабрик Магнитогорского рудника. Громадный грузооборот, тяжелые топографические условия, своеобразный технологический процесс обогатительных фабрик—все это требовало серьезной, вдумчивой работы над проектом.

Это была моя первая практическая школа по проектированию промышленного транспорта, позволившая мне подняться на следующую ступень инженерной работы.

Второй моей работой было участие в разработке большого технического проекта транспорта Магнитогорского рудника. Проектирование велось на месте, т. е. в гор. Магнитогорске и длилось около года.

В процессе работы я познакомился с обширными и интереснейшими вопросами горнорудной и металлургической промышленности.

Мне пришлось познакомиться с геологическими особенностями рудных месторождений, методами определения качества руды и ее пригодности для промышленной обработки, с вопросами обогащения различных сортов руд, организацией горных работ, с вопросами наиболее рациональной подготовки шихты для доменных печей. Все это значительно расширило мой кругозор.

Вряд ли другая специальность потребовала бы от меня знакомства с таким обширным кругом вопросов.

После Магнитогорска мне пришлось участвовать в разработке еще ряда проектов для горнорудной промышленности (Н. Тагил, Запорожсталь и др.).

Работая над проектированием промышленного транспорта, я познакомился еще с целым рядом отраслей промышленности. Каждый проект приносит много нового и интересного, в каждом проекте приходится сталкиваться с самыми различными вопросами, входящими в состав многих других специальностей.

В настоящее время я являюсь главным инженером рабочего проекта транспорта одного очень крупного завода.

Помимо вопросов железнодорожного и автомобильного транспорта, мне приходится заниматься интереснейшей работой по компоновке генерального плана, макро- и микро-планировке площадки, сложной и трудной работой по размещению и увязке громадного хозяйства.

Вся эта работа требует серьезной и всесторонней подготовки, широкого технического кругозора, смелой творческой мысли.

Инженер Г. ТЕННЕНБАУМ
Окончил факультет промтранспорта в 1937 году

ПИТОМЦЫ ЛИИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ

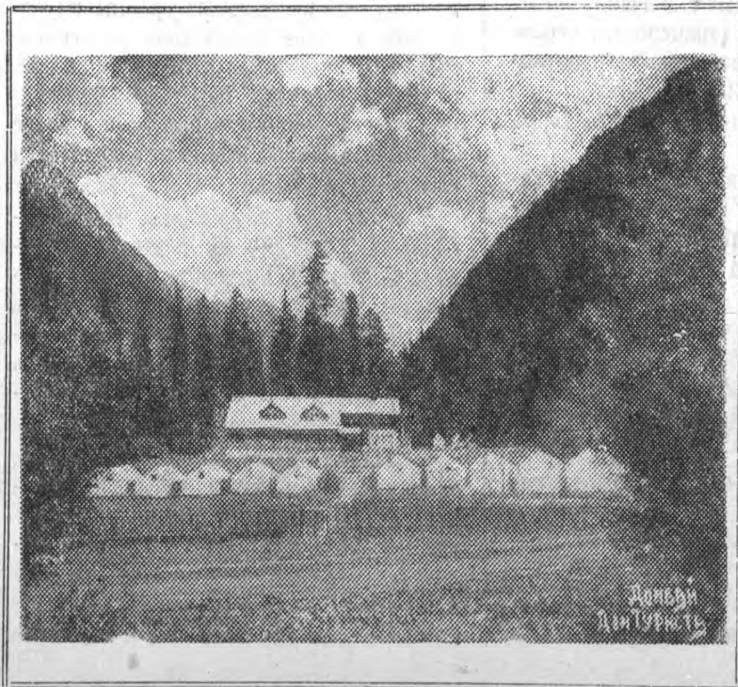
В настоящее время нет ни одного транспортного отдела предприятий Ленинградского государственного треста торфяной промышленности, в котором бы не работали питомцы факультета промышленного транспорта Ленинградского Индустриального института.

В данный момент трест остро ощущает потребность в транспортниках по всем специальностям

(строителях, тягловиках, эксплуатационниках, механизаторах).

Это совершенно понятно, если учесть бурный рост торфяной промышленности в последние годы.

Только в этом году тресту „Ленгосторф“ потребуется не менее 15 специалистов, которые должны будут отдать свои знания и максимум энергии для постановки торфяного транспорта на должную высоту.



Среди студентов ЛИИ много любителей альпинизма.
На снимке: Лагерь альпинистов ЛИИ в Домбае на высоте 1600 м. Кавказ.

Доцент М. Я. ЯУНОЗОЛИН
кандидат технических наук

Скоростное строительство на заводских путях

В последние годы начинают широко применяться так называемые скоростные методы строительства. Основой скоростного строительства является хорошая организация и механизация работ и четкая подготовка к ним.

Скоростные методы работ возможны и должны быть применены также и на строительстве промтранспорта в железнодорожном и автомобильном путевом хозяйстве заводов и предприятий. Дело будущих инженеров промтранспорта индустриализировать эту отсталую область техники.

Мне кажется, что перспектива быть пионерами в новом деле, в деле, имеющем большую будущность, должна заинтересовать молодежь, которая выбирает себе специальность. Поэтому рекомендую молодежи быть инженерами-строителями по специальности „промышленный транспорт“.

От приемной комиссии института

Что нужно знать поступающему

1. В Ленинградский Индустриальный институт принимаются:

а) Лица, окончившие до 1935 г. школу II ступени (девятилетку), или окончившие 3-годичные на базе семилетки профессиональные школы в УССР и БССР, допускаются к приемным испытаниям наравне с окончившими среднюю школу;

б) Лица, окончившие техникум, училища, допускаются к приемным испытаниям с отрывом от производства при наличии у них установленного законом трехлетнего производственного стажа.

2. Окончившие среднюю школу (десятилетку) и имеющие аттестат отличника, а также окончившие в 1939 г. рабфак с отметкой „отлично“ по всем дисциплинам, кроме черчения и рисования, принимаются без вступительных экзаменов.

Это право распространяется и на окончивших отлично среднюю школу (десятилетку) в порядке экстерната.

3. Рассмотрение заявлений о желании поступить в ЛИИ начинается с 20 июня и оканчивается 1 августа 1939 г. Приемные испытания будут проводиться с 1 августа по 20 августа.

4. Заявления о желании поступить в ЛИИ подаются на имя директора института с приложением:

а) подробной автобиографии;

б) аттестата об окончании среднего учебного заведения (обязательно в подлиннике);

в) справки об отношении к воинской обязанности (обязательно только для военнообязанных);

г) трех фотокарточек, размером не более 3×4 см с собственноручной подписью и заверкой их госучреждением (школой).

В заявлении о поступлении обязательно следует указать факультет и специальность, на которых поступающий желает обучаться.

5. Все поступающие в высшие учебные заведения, за исключением лиц, указанных в п.п. 2 и 3, подвергаются вступительным экзаменам по следующим предметам:

а) русский язык (письменное сочинение, грамматика, литература),

б) история народов СССР и Конституция СССР,

в) математика (письменный и устный).

г) физика,

д) химия,

е) по одному из иностранных языков—английскому, немецкому или французскому—по выбору поступающего.

6. Из числа выдержавших приемные испытания, т. е. получивших оценку не ниже „посредственно“, принимаются в высшие учебные заведения лица, получившие наиболее высокие оценки. Лица, не принятые по конкурсу на тот факультет, по которому они держали испытания, принимаются на другой факультет, при наличии свободных мест после зачисления кандидатов, выдержавших испытания на этот факультет.

Контингент приема на факультет промышленного транспорта в 1939 году назначен в 150 человек.

По зачислении в институт иногородние (нуждающиеся в жилплощади), как правило, обеспечиваются общежитием. Стипендией студенты обеспечиваются на общих основаниях, установленных для вступивших. Размер стипендии для I курса—140 рублей.

Иногородние во время приемных испытаний пользуются общежитием (с 25 июля 1939 года).

Адрес института—Ленинград 21, Дорога в Сосновку, 1/3. Телеграфный адрес—Ленинград, Лесное, ЛИИ. Трамвай №№ 9, 18, 25. Автобус № 13. Телефон Г 9-13-04 и Г 9-10-01

И. о. редактора Н. НОВОСЕЛОВ