

ОРГАН ПАРТКОМА, ДИРЕКЦИИ, КОМИТЕТА ВЛКСМ, ПРОФКОМА И МЕСТКОМА ЛЕНИНГРАДСКОГО ОРДЕНА ЛЕНИНА ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ИМЕНИ АКАД. В. Н. ОБРАЗЦОВА.

Год издания XVIII. Выходит один раз в неделю.

№ 22 (646)

Пятница, 21 июня 1957 года

Цена 20 коп.

Город неувядаемой славы

Бывают на свете города — проведешь в нем всего несколько часов, только один раз пройдешь по его проспектам, площадям, улицам, а настанет пора уезжать — прощаешься, как с родным, навеки уносишь с собой чудесные, дорогие воспоминания. Таков и наш Ленинград.

Да, красота не повторима! Но не только поэтому дорог он каждому советскому человеку. Имя Ленинграда всегда будет волновать сердца, потому что с ним неразрывно связана память о великих событиях в истории нашего государства, в судьбе русского народа. Он еще молод, наш город, во всего, пережитого им, хватило бы на несколько исторических эпох.

Основанный в огне Северной войны, в трудные для России годы, Петербург сразу же стал центром национальной экономики и культуры. Это была город-порт, принимавший у себя корабли со всех концов света, город прекрасных музеев, собравших в своих залах неувядаемые образцы живописи и скульптуры.

Вглядитесь в мемориальные доски на ленинградских домах, и перед вами предстанет история русской науки, русской литературы, русской музыки во всем ее величии и славе. Здесь, на берегах Невы, были сделаны блестящие открытия Ломоносова и Бутлерова, Менделеева и Павлова, Мечникова и Карпинского. Отсюда звучали горячие слова Пушкина, Гоголя, Салтыкова-Щедрина, Некрасова. Здесь же, в петербургских театрах и концертных залах, впервые прозвучали бессмертные творения Глинки и Мусоргского, Бородина и Чайковского. С Петербургом неразрывно связан и исторический подвиг декабристов — первых русских революционеров, попытавшихся взорвать устои самодержавия.

От старины, от тех давних лет, память ведет нас к более близким временам, к рубежу нашего века. Революционные листовки, стачки, занятия марксистских кружков — сейчас это звучит для нас, как легенда. В эти годы Ленин создавал Коммунистическую партию, ставшую знаменем для миллионов людей.

Стремительно развиваются события — время не успевает за движением истории. 1905 год... Мировая война... Февральская революция... Октябрь... Залп «Авроры», возвестивший о начале новой эры... И вот уже во заснеженном Петрограде уверенно шагают краснойгвардейские отряды. На защиту завоевания Октября встает вся Россия. Вместе с москвичами, сибиряками, украинцами тысячи петроградских рабочих сражаются в рядах революционных войск за новую жизнь.

Гражданская война сменяется мирным строительством. Огромными усилиями города в пятислетие законно, гордятся вся страна. Растут и развиваются питерские заводы, превращаются в могучие крепости индустрии. Первый советский броминг с марной Ижорского завода, турбины Металлического, путиловские тракторы — в любой отрасли промышленности видим мы вклад ленинградцев. Молодое поколение рабочего класса продолжает революционные традиции отцов.

И снова война, бомбежки, обстрелы, лишения. Ленинград становится городом-фронтом. Почти три года сражается он за свою свободу с фашистскими полчищами, и ни на одну минуту не иссяк революционный энтузиазм, и ни на одну минуту не уснен Ленинграда впервые захлебнулось наступление немецких войск.

С тех пор прошло немало лет. Залечены военные раны, растет и музает наш город, и снова мы видим его уверенно шагающим в прекрасное будущее. На север и восток, юг и запад идут с его заводов машины, станки, приборы. Во все концы Родины разъезжаются подготовленные в его вузах специалисты. О трудовых успехах ленинградцев идут вести со строен Севера и Востока, из бескрайних целинных совхозов.

Нынешний трудовой день Ленинграда велик и значителен. Создается Ленинградский экономический район, перестраивается управление промышленностью. Вместе со всей страной наш город берется за дело исторического масштаба, за подвиг, который по плечу только советским людям.

И сейчас, в предпраздничные дни, проходя по чудесным, залитым солнцем улицам Ленинграда, мы можем сказать: «Да, мы любим наш родной город! Мы гордимся им — его прошлым, его настоящим и особенно его будущим. Оно обязательно будет прекрасно. Ведь Ленинграду, ленинградцам столько еще предстоит совершить!»

МИТИНГ ТРУДЯЩИХСЯ

23 июня на Дворцовой площади состоится митинг трудящихся, посвященный 250-летию Ленинграда. На митинг приглашаются профессоры, преподаватели, студенты, рабочие и служащие института. Сбор в 10 часов утра во дворе института.

23 июня вся страна отмечает 250-летие города Ленина — города-героя, колыбели Великой Октябрьской социалистической революции.



Ленинград накануне славного юбилея.

Поедем убирать урожай!

В ответ на обращение ЦБ ВЛКСМ ко всем комсомольцам и всей молодежи страны поехать на уборку урожая в районы освоения целинных и залежных земель в 1957 году более 600 студентов I и II курсов строительного факультета подали заявление с просьбой отправить их в Казахстан.

Скоро ЛИИЖТ будет провожать славных добровольцев, выразивших желание помочь родной стране убрать богатый урожай целинников. Кроме студентов-строителей, в Казахстан поедут и некоторые студенты старших курсов других факультетов.

В Комсомольской аудитории института состоялось многолюдное собрание, посвященное поездке на целину. На нем выступили

ли представители общественных организаций ЛИИЖТа и участники уборки урожая прошлого года на целине А. Кудрявцев. Анатолий Кудрявцев рассказывал студентам о жизни и работе комсомольцев института в целинном зерносовхозе «Кайраты» Акмолинской области. От имени комсомольцев факультета выступил студент II курса А. Орел.

Собрание единодушно приняло решение помочь труженикам целинных земель в уборке урожая и постановило одобрить и поддержать обращение ЦБ ВЛКСМ. Комсомольцы-строители решили все, как один, поехать в Казахстан и работать там хорошо.

Б. ВАНЮШИН,
секретарь комитета ВЛКСМ
института

Решили ехать на целину!

Известие о поездке строительного факультета на целинные земли в нашей группе было встречено по-разному. Одни были очень обрадованы тем, что им доверили такое серьезное и почетное дело, как уборка урожая, другие же (но таких было меньшинство) сначала колебались: «Как быть с отпуском, справимся ли с работой?»

Однако эти сомнения быстро рассеялись. После выступления на собрании комсомольца Анатолия Кудрявцева никто уже не колебался; все твердо решили ехать.

Теперь комсомольцы нашей группы только и думают о том, как после сдачи экзаменов и прохождения практики они поедут на уборку урожая в Казахстан. Уже сейчас многие из нас строят планы, как мы будем жить и работать на целине.

Студенты нашей группы умеют хорошо учиться и дружно работать. Мы постараемся оправдать обязанное нам доверие.

Поможем Родине!

Каждый из нас много читал и слушал по радио о первых комсомольцах-целинниках, их труде и успехах.

И вот сейчас мы едем на целину. Мы увидим новые места, узнаем новых людей, а главное, сами поработаем в Казахстане. Узнавать новое всегда интересно, нас все страшат трудности — ведь все новое создается в их преодолении.

Своим трудом мы принесем пользу стране. Я очень рада за себя и своих товарищей, что нам выпала такая высокая честь — участвовать в уборке урожая в целинных зерносовхозах. Все мы с нетерпением ждем того дня, когда сможем сказать: «Здравствуй, целина!»

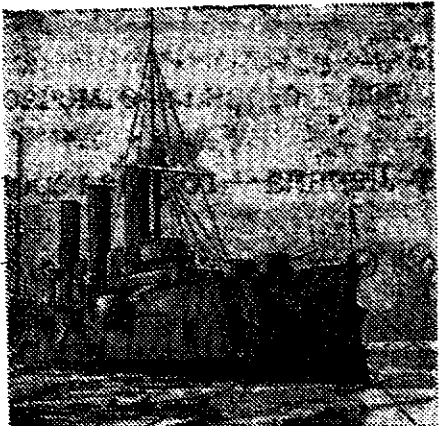
Л. ВАНКЕР,
комсорг группы I-C-112

Л. МИХАЛЬЧУК,
комсорг группы I-C-113

Настоящий Ленинское имя, в

В честь юбилея

В авангарде русского



В ночь с 25 на 26 октября 1917 года по сигнальному залпу с революционного крейсера «Аврора» начался штурм Зимнего дворца.

Для трудящихся города

□ За последние два года объем капитальных вложений в городское хозяйство Ленинграда и затраты на капитальный ремонт его основных фондов составили около трех миллиардов рублей.

□ Только за 1956 г. в Ленинграде введена в эксплуатацию 441 тысяча квадратных метров новой жилой площади. Капитально отремонтировано 239 домов с жилой площадью 181 тысяча квадратных метров.

□ Планом на 1957 год предусмотрено капитально отремонтировать 250 тысяч квадратных метров жилой площади, восстановить 443 бездействующих лифта, отремонтировать и окрасить 805 тыс. квадратных метров фасадов и один миллион 821 тысячу квадратных метров лестничных клеток в жилых домах.

□ В 1955 — 1956 гг. в городе газифицированы 27,418 квартир, а в целом жилой фонд местных Советов в городе газифицирован на 96 процентов.

□ Непрерывно развивается городской транспорт. За два последних года приобретено 253 автобуса, 88 трамвайных вагонов, 40 троллейбусов, 611 легковых таксомоторов. Маршрутная сеть всех видов городского транспорта увеличилась на 386 километров.

□ В городе ведутся большие дорожные работы. Только за 1955 — 1956 годы построено и отремонтировано один миллион 912 тысяч квадратных метров дорог.

Несколько сот железнодорожников, ученых и инженеров собрались 11 и 12 июня в Ленинской аудитории на заседание секции железнодорожного транспорта общегородской конференции работников промышленности, транспорта, науки и техники, посвященной 250-летию Ленинграда.

Нам город сыграл немалую роль в развитии советского железнодорожного транспорта. Здесь, в Петербурге, зародилась транспортная наука, была создана русская школа строителей железных дорог. Здесь же была построена первая в России магистраль — Октябрьская (б. Николаевская).

Ленинградцы и в настоящее время много делают для советского транспорта. В институтах и научно-исследовательских учреждениях нашего города разрабатываются проблемы, связанные с дальнейшим улучшением работы наших магистралей, конструируются новые тепловозы, электроваз, приборы и машины. Ленинградские железнодорожники не раз выступали застрельщиками ценных начинаний на транспорте.

Участники секции заслушали 8 докладов. «Октябрьская дорога в прошлом и настоящем», — так называлось сообщение, сделанное работниками магистрали М. А. Осипцевым, В. И. Зиминым и В. Г. Аверьяновым. В нем подробно освещалась история строительства старейшей в стране железнодорожной линии, ее деятельность в дореволюционный период и в советское время.

Докладчики рассказали о том огромном воодушевлении, с которым встретил коллектив дороги

программу дальнейшего развития Октябрьской магистрали в шестой пятилетке. Большие изменения произойдут на линии в ближайшие годы. На 40 процентов возрастает грузооборот. Вместо устаревших паровозов на линию выйдут новые скоростные тепловозы и электроваз.

Важнейшим этапом в развитии дороги является электрификация участка Ленинград—Москва со стороны нашего города. В конце пятилетки допускаемые скорости движения поездов на отдельных перегонах Октябрьской ж. д. будут подняты до 140 километров в час.

В докладе профессора К. Г. Протасова и доцента М. И. Воронина приводились интересные данные по истории нашего института, подробно освещалась роль воспитанников ЛНИИЖТа в строительстве железных дорог, в развитии транспортной науки.

С интересными докладами об электрификации железных дорог на однофазном токе и о развитии в СССР тепловозной тяги выступили профессор А. Е. Алексеев и П. А. Сяитиков, доценты В. М. Павский и А. И. Чуров.

В других сообщениях были освещены вопросы автоматизации и телемеханики на железнодорожном транспорте, вопросы применения сборных железобетонных конструкций при строительстве железнодорожных мостов и другие.

В связи с конференцией в институте открылась большая выставка на тему: «Роль Ленинграда в развитии железнодорожного транспорта». В ее организации приняли участие крупнейшие транспортные учреждения Ленинграда.

Ленинград вошел в историю как город славных боевых революционных традиций рабочего класса нашей страны.

Уже на мануфактурах петровского Петербурга происходили значительные рабочие волнения. Одно из них было в 1725 году на казенных Сестрорецких заводах. Ствольные заварщики бросили работу, заявив, что они «от недачи жалованья помрут с голоду...» Подобные выступления в XVIII веке были на Ижорском, Адмиралтейском, Бронштадтском и других заводах. Волнения казенных и вольнонаемных рабочих Петербурга происходили и в течение всей первой половины XIX века.

Первой стачкой, положившей начало новому этапу в рабочем движении, показавшей силу и сплоченность рабочих, была стачка на Невской бумагопрядильне в мае 1870 года.

Стачное движение 70-х годов привело к возникновению первых рабочих организаций. В 1878 году в Петербурге был основан «Северный союз русских рабочих» во главе со слесарем Виктором Обнорским и столяром Степаном Халтуриним.

В конце XIX века центр мирового революционного движения переместился в Россию. Российский рабочий класс вышел на историческую арену в качестве вождя революции.

Рабочее движение Петербурга на этом этапе непосредственно связано с именем В. И. Ленина, создавшего в 1895 году «Союз борьбы за освобождение рабочего класса», который впервые соединил социализм с рабочим движе-

нием. Под личным влиянием В. И. Ленина формировались в Петербурге кадры профессиональных революционеров из рабочих, таких как М. И. Калинин, И. В. Бабускин, В. А. Шелгунов, и др. Рабочие-революционеры сыграли выдающуюся роль в развитии боевых традиций, классового самосознания и революционной самостоятельности петербургского пролетариата.

В 1903 году на II съезде партии под руководством В. И. Ленина была создана революционная марксистская партия, которая повела массы к победоносной социалистической революции.

К этому времени петербургский пролетариат стал самым крупным, наиболее политически сознательным и организованным отрядом российского пролетариата.

В авангарде фабрично-заводских рабочих Петербурга шли металлисты.

В 1901 году рабочие Обуховского завода первыми в России показали образцы героизма в уличной борьбе с царскими войсками. В дни «Обуховской обороны» они вписали новую славную страницу в летопись боевых традиций петербургских рабочих.

В 1905 году в России вспыхнула первая народная революция. Под руководством большевиков рабочие Петербурга выступили застрельщиками революционного натиска на царизм. В дни октябрьской политической стачки они создали Совет рабочих депутатов. Во главе выступлений петербургского пролетариата, шли рабочие Невской и Нарвской застав, Выборгской стороны, где находились такие крупнейшие заводы, как Невский судостроительный, Обуховский, Путиловский, Металлический, которые имели наиболее сильные революционные традиции.

Революция 1905—1907 гг. потерпела поражение. Многие рабочие Петербурга пали в боях с царизмом, погибли в тюрьмах, на каторге. Но для всего российского пролетариата, в том числе и для петербургских рабочих, первая русская революция явилась замечательной школой открытой политической борьбы.

В годы реакции петербургский пролетариат продолжал оставаться верной опорой партии большевиков. В период нового революционного подъема в 1910—1914 гг. он шел во главе революционного движения в России. С апреля 1912 года по июль

института инженер К. Мелехов, доцент Е. Цейглин, инженер Г. Шибанов, заведующий институтской АТС П. Баргус, аспирант М. Ликер и многие другие. Память об этих людях, как святых, хранится в наших сердцах.

...Время идет. Уже шестнадцать лет отделяют нас от этих событий. В нашей жизни все стало на свои места. Вернулся к мирной деятельности институт, вернулись в его стены и оставшиеся в живых участники роты добровольцев: доценты И. Смагин, И. Челноков, И. Каширский, В. Шульжевич, И. Кочнев, М. Подбелло, лаборанты А. Христианин, Монигаров, инженер Д. Святославский. Но и сейчас, собравшись вместе, мы часто вспоминаем нашу боевую жизнь.

Не так давно группа товарищей побывала на месте боев нашей части и почтнула память друзей, погибших в борьбе за честь и свободу нашей Родины. И. ВЕВИОРОВСКИЙ, доцент, бывший командир роты

Они сражались за Родину



41 ГОД. Вторая половина июня. Студенты института заканчивают экзаменационную сессию. Дипломники защищают проекты. Остается немного более недели до летних каникул.

...Но вдруг 22 июня по радио прозвучала речь В. М. Молотова с обращением от Центрального Комитета Всесоюзной Коммунистической партии большевиков и Правительства к народам Советского Союза о вероломном нападении на нашу Родину фашистских полчищ.

По зову партии вместе со всем советским народом студенты, аспиранты, лаборанты, преподаватели, рабочие и служащие ЛНИИЖТа поднялись на защиту Родины.

Первые дни войны... Работники института уходят в ряды Красной Армии. На заседании ГЭК факультетов проходит защита дипломных проектов. И сразу же по окончании института молодые инженеры направляются в военкоматы, а оттуда в части.

Институт включается в большую повседневную работу по оказанию помощи фронту. В создании оборонительных сооружений на подступах

к Ленинграду участвуют студенты, рабочие и служащие ЛНИИЖТа. В институтских мастерских и лабораториях выполняются заказы Ленинградского фронта. В организующие партизанские отряды и части народного ополчения уходят добровольцами сотни наших товарищей.

По заданию Ленинградского горкома партии был сформирован батальон из работников ЛНИИЖТа и Ленинградской железной дороги. В его состав вошла и наша рота.

В августе бойцы получили обмундирование, вооружение, боеприпасы. В начале сентября рота влилась в состав 9-го стрелкового полка 20-й стрелковой дивизии и направилась на оборонительные рубежи под Ленинградом.

В середине октября наша дивизия включается в состав группировки по форсированию Невы в районе Невской Дубровки. Дубровка охвачена пламенем сплошного пожара. Фашисты беспрерывно обстреливают ее артиллерийским, пулеметным и минометным огнем.

Операцию начинают военные моряки. Они первыми форсируют Неву и там, на противоположном берегу, завязывают ожесточенный бой за клочок берега. Позже этот маленький кусочек земли был назван Дубровским «пятячком».

Ночью 28 октября приказ форсировать Неву получает наша часть. Рота ЛНИИЖТа переправляется утром. По земляным ходам подбитаемся к берегу. Теперь самое глав-

ное — переправиться в прогнанных шлюпках на ту сторону.

Нева кипит от взрывов мин, немцы бьют с флангов прямой наводкой. Под шквалом огня кажется невозможным перебраться на другую сторону. Но наши войска успешно форсируют реку. Гребцов подгонять не надо. Вот середина Невы, вот уже рядом и левый берег. Минометный огонь приближается к нашей группе, но мы уже бежим по небольшой отмели и занимаем отвесный берег.

Утром часть переходит в контрнаступление. Бой идет очень трудный и кровопролитный, но наши части понемногу продвигаются вперед.

...Уже после войны газета «Вечерний Ленинград» сообщила интересный факт.

Летом 1945 г. была специально исследована земля Дубровского пятячка — места наиболее ожесточенных боев за Ленинград. В результате исследований на 1 кв. м площади обнаружено шестнадцать осколков снарядов различного калибра, мина, две головки от фугасов, несколько пулеметных лент и бесчисленное количество гильз и свинца.

Эти данные лучше всяких слов говорят о мужестве советских бойцов, овладевших этими рубежами. Немало наших товарищей погибли в этом районе, недалеко от Дубровской электростанции. Здесь пали отважный командир первого взвода общий любимец аспирант Николай Галанин, выпускник нашего



Ленинград в грозные дни войны.

В веках красуется Ленинград!

кого рабочего класса

1914 года рабочие Петербурга участвовали в 1631 стачке и дали около 3 млн. стачечников.

В годы первой мировой войны петроградские рабочие, несмотря на жесточайшие репрессии и волну шовинизма, самоотверженно боролись против паризма.

В феврале 1917 года вооруженные рабочие Петрограда, подержанные солдатами и матросами, свергли паризм и создали орган новой революционной власти — Совет рабочих и солдатских депутатов.

События 3—5 июля 1917 г. в Петрограде положили конец двоевластию. Буржуазия перешла к открытой вооруженной борьбе против революции. Временное правительство при поддержке эсеров и меньшевиков начало преследование большевистской партии и ее вождя В. И. Ленина. Петроградские рабочие решительно выступили против травли контрреволюционерами вождя революции. Питерские рабочие С. Я. Аманжуев, Н. И. Емельянов, А. А. Павлов, Э. Я. Рахья, Н. Т. Ухин, А. В. Шотман, Г. Э. Язана и другие самоотверженно охраняли В. И. Ленина в дни разгрома буржуазной контрреволюции.

Под охраной рабочих Выборгской стороны, а затем рабочих Путиловского завода происходил VI съезд партии.

В августе 1917 года, когда контрреволюция пыталась вновь перейти в наступление, рабочие Петрограда по призыву партии большевиков мобилизовали все силы на борьбу с контрреволюционным корниловским мятежом. Замечательные революционные качества питерский пролетариат проявил в дни Октябрьского вооруженного восстания.

В годы гражданской войны и иностранной военной интервенции из питерских рабочих были созданы первые полки Красной Армии, которые принимали активное участие в разгроме Колчака, Деникина, Юденича, Врангеля и англо-американских интервентов.

Боевые революционные традиции старших поколений питерского пролетариата были развиты и умножены трудовыми делами ленинградских рабочих. 1 мая 1924 года из ворот «Красного путиловца» вышли первые пять тракторов отечественного производства. В ответ на призыв Коммунистической партии широко развернуто социалистическое соревнование в 1929 году в трудном цехе старейшего ленинградского завода «Красный выбор-

жед» был подписан один из первых в стране договоров о социалистическом соревновании.

В годы первой пятилетки ленинградские рабочие выполняли задания партии по созданию различного рода оборудования для строящихся заводов.

В годы довоенных пятилеток Ленинград превратился в город мощной социалистической индустрии, сыгравшей большую роль в оснащении передовой техникой народного хозяйства страны.

Во время Великой Отечественной войны десятки тысяч рабочих Ленинграда сражались в рядах Советской Армии и народного ополчения, в труднейших условиях блокады изготовляли оружие для разгрома врага.

После окончания Отечественной войны ленинградские рабочие стоят в первых рядах борцов за технический прогресс.

В нашем городе строятся первый в мире атомный реактор. Прославленные коллективы Металлического завода и завода «Электросила» создали гидрогенераторы и турбины для Буйшевской гидроэлектростанции. Балтийский завод строит рефрижераторные дизель-электроходы и готовится к закладке танкера водоизмещением в 38 тысяч тонн. Коллектив Бирювского завода обязался спроектировать и изготовить в 1957 г. 20 новых типов машин и механизмов.

Рабочие Ленинграда под руководством своей Коммунистической партии вместе со всем советским народом уверенно идут вперед — к коммунизму.

П. МЕТЕЛЬКОВ,
кандидат исторических наук

Мой второй родной город

Еще в Китае мне много приходилось слышать восторженных отзывов о красивом городе на Неве. И вот я здесь. Конечно, когда я увидел Ленинград своими глазами, то впечатление, которое он на меня произвел, превзошло все мои ожидания.

Только узнав Ленинград, я понял, почему так гордятся ленинградцы героической историей и необыкновенной красотой родного города.

Ленинградцы любят свой город за то, что он является колыбелью социалистической революции. Здесь, на его площадях и улицах, впервые в истории человечества мечты трудящихся о свободе воплотились в жизнь, их многовековая борьба с угнетателями увенчалась победой.

После победы рабочие России превратили Ленинград в центр культуры и науки, технического прогресса.

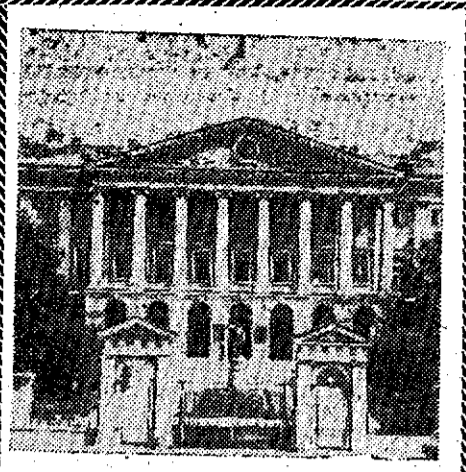
Ленинградцы по праву гордятся

своим городом, его замечательными театрами и музеями, вузами и научно-исследовательскими институтами. Из ворот прославленных ленинградских заводов выходят разнообразные современные машины, многие из которых с успехом применяются и у нас в Китае.

И теперь, когда меня спрашивают, какой город мне больше всех нравится, я отвечаю: «Ленинград лучше всех!». Это не означает, что я не люблю Москвы или Пекина. Но в сердце моем возникла особая любовь к славному городу. Ленинград для меня стал родным, и это чувство так сильно, что даже небольшая разлука с ним печалит меня.

Ты, Ленинград, мой второй родной город, моя гордость. Я люблю тебя и никогда не забуду!

ЛЮ ЧЖАО-МИНЬ,
группа II-D-75



В Смольном было создано первое в мире рабоче-крестьянское правительство во главе с В. И. Лениным.

Для трудящихся города

- В течение 1957 года намечено заасфальтировать более миллиона квадратных метров улиц и площадей, в том числе проспект Стачек, мостовые Правого берега Невы, Лермонтовский проспект, Севастопольскую и Севастьяновскую улицы.
- Продолжает развиваться и торговая сеть города. В 1956 году населению продано товаров на миллиард 24 миллиона рублей больше, чем в 1955 году.
- Общее количество мест в детских садах Ленинграда достигает 21 тысячи. Только в 1956 году в Ленинграде было открыто 22 детских сада на 2325 мест.
- Культурно-просветительные учреждения города ежегодно посещает более 100 миллионов человек. Ленинградские театры за последние два года показали зрителям 117 новых спектаклей.
- Сейчас в городе действуют 63 кинотеатра на 29 тысяч мест. За последние два года открылось еще восемь кинотеатров на 2500 мест и три кинотеатра переоборудованы для демонстрации широкоэкранных фильмов.
- В Ленинграде работают 1800 библиотек, в том числе 113 подведомственных исполкомам, с книжным фондом свыше четырех миллионов экземпляров. Фонды эти ежегодно пополняются.
- В Ленинграде 41 вуз, где обучаются свыше 155 тысяч студентов. Это значительно больше чем во всех вузах Англии.

Наша гордость

Подолгу останавливаются около величественного памятника Петру I экскурсанты из различных городов Союза, туристы зарубежных стран, да и сами ленинградцы задерживаются подчас у «Медного всадника», чтобы еще раз полюбоваться прекрасными творениями скульптора Э. М. Фальконе и его ученицы Марии Калло.

Но только этот памятник привлекает внимание всех, кто приезжает или живет в нашем городе. Трудно не любить Ленинград — его величественные дворцы, стройные линии улиц, кружевные мосты — создание великих русских зодчих и архитекторов.

Еще более похорошел наш город после Великого Октября. Годы Советской власти внесли в его облик новые, ни с чем не сравнимые черты. Выросли грандиозные сооружения Метрополитена имени В. И. Ленина и стадиона имени С. М. Кирова, появились новые улицы и площади, целые новые кварталы в рабочих районах, навеки украсили родной Ленинград Приморский и Московский парки Победы.

Вот за что мы, студенты, которым выпало счастье учиться здесь, любим и ценим этот прекрасный город.

С. ЕФРЕМОВ,
группа III-C-83

СОГРОМНОЙ радостью отмечали ленинградцы 15 ноября 1955 года выдающееся событие в жизни нашего города — пуск в эксплуатацию первой линии метрополитена.

По желанию трудящихся Ленинградскому метрополитену присвоено имя вождя партии и народа Владимира Ильича Ленина.

Первая линия Ленинградского метрополитена связывает Кировский промышленный район с центром города и проходит вблизи четырех железнодорожных вокзалов. Общее протяжение линии 10,8 км, на которой расположены восемь станций: «Автовоз», «Кировский завод», «Нарвская», «Балтийская», «Технологический институт», «Пушкинская», «Владимирская» и «Площадь Восстания».

В настоящее время ведется строительство этой линии до Финляндского вокзала, длиной 3,4 км с одной промежуточной станцией — «Чернышевская». Ввод ее в эксплуатацию в 1958 году позволит свя-

зать центральный район с Выборгским индустриальным районом и объединить линией метрополитена все вокзалы города.

Эксплуатация действующей линии в продолжение полутора лет показала, что наш метрополитен отлично обслуживает трудящихся, значительно повышает культуру городского транспорта и по праву может быть отнесен к числу лучших в мире.

Ленинградский метрополитен представляет собой выдающееся произведение инженерного искусства и наряду с другими сооружениями и непревзойденными памятниками архитектуры пользуется заслуженной славой и всеобщей известностью.

Мысль о создании метрополитена в нашем городе зародилась еще в прошлом столетии. Талантливые русские инженеры предлагали в то время ряд оригинальных и смелых проектов, но все эти проекты дальше обсуждений не пошли. Они оказались не под силу царской России.

В большинстве своем эти проекты сводились к частичному разрешению отдельных вопросов городского транспорта, без учета перспективного развития города.

Проектирование метрополитенов социалистических городов, и в частности Ленинградского, производилось на строго научной основе. В результате глубокого изучения работы массового пассажирского транспорта нашего города была вначале составлена перспективная генеральная схема линий метрополитена, а затем

уже был разработан детальный проект отдельных очередей его строительства.

В составлении проекта и в строительстве первой очереди метрополитена живейшее участие принимали ученые Ленинграда профессора Б. Д. Васильев, С. А. Яковлев, Н. А. Кандыба, В. Д. Слесарев и др. В этих работах активное участие принимали и ученые нашего института — профессор А. Н. Пассек, Д. Д. Бизюкин, А. В. Ливеровский, В. П. Петров, В. Г. Березанцев, А. В. Саталкин, доценты О. Е. Бугаева, А. А. Богородский, Я. Е. Иухельсон, З. С. Мохов, Ю. А. Лиманов, О. В. Кунцевич и многие другие. Среди инженеров, принимавших участие в строительстве, немало людей с дипломом нашего института. Около 100 инженеров получило подготовку на факультете «Мосты и тоннели», из них около 20 специалистов-тоннельщиков в настоящее время являются руководителями отдельных объектов Ленметростроя.

Переходя к рассмотрению ближайшей перспективы строительства Ленинградского метрополитена, следует сказать, что в настоящее время закончена разработка проектного задания по строительству первого участка второй очереди. Этот участок является частью Московско-Петроградского диаметра, связывающего Московский район города с центром Петроградской стороной.

Проект предусматривается на этом первом участке второй оче-



редним протяжением 6,3 км построить следующие станции: «Технологический институт», «Обводный канал», «Московские ворота», «Электросила» и «Парк Победы». Намечается также продолжить линию от станции «Финляндский вокзал» до площади Льва Толстого, с удлинением ее в будущем до стадиона имени С. М. Кирова.

В дальнейшем намечается строительство Невско-Василеостровского диаметра со станциями: «Красная площадь», «Площадь Восстания», «Литейный проспект», «Невская» (в районе Казанского собора), «Марининская площадь», «Театральная площадь» (у Театра оперы и балета им. С. М. Кирова) и «Большой проспект» (Васильевского острова).

Общее протяжение этого участка линии — 8,5 км. В последующем эту линию предполагается продлить на юг примерно до Володарского моста и на север до района Гавани на Васильевском острове.

Таковы итоги проектирования и строительства метрополитена в канун празднования 250-летия нашего города.

Доцент Ю. ЛИМАНОВ

Троллейбусы идут ПОД ЗЕМЛЕЙ



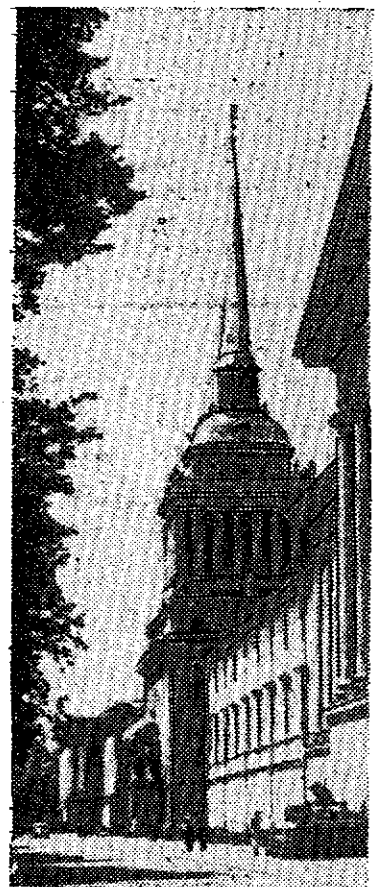
Станция метрополитена «Пушкинская».

Шестым пятилетним планом предусмотрено коренное изменение технического оснащения железнодорожного транспорта. Намечен переход от паровой тяги с низким коэффициентом полезного действия на электрическую и тепловозную тягу поездов.

Возьмем изменения, произошедшие за годы шестой пятилетки и на нашей старейшей магистрали страны. Особенно много будет сделано здесь в части электрификации дороги. Ведутся строительные работы по электрификации участка от Ленинграда до станции Мельничный Ручей и станции Пери. Эти работы будут закончены в 1958 году.

Учитывая массовые предложения трудящихся Ленинграда, пятилетним планом дороги предусмотрено в дальнейшем продление электрификации от станции Пери до станции Васкелово. В комплексе работ по электрификации решается важный вопрос переустройства и коренной реконструкции станции Ленинград-Финляндский, устаревшее устройство которой не обеспечивает освоения возрастающих пассажирских перевозок.

Новая станция Ленинград-Финляндский будет иметь увеличенное количество путей, широкие девятиметровые железобетонные пассажирские платформы с тоннельными ходами. Станция будет оборудована новейшей системой маршрутно-релейной централизации с управлением всеми стрелками и сигналами с одного поста. Одновременно с развитием этой станции в текущей пятилетке будет построен новый Финляндский вокзал, в проекте которого предусматриваются макси-



23 ИЮНЯ весь советский народ будет праздновать 250-летие Ленинграда.

Район устья Невы, где был основан Петербург, названный впоследствии Петроградом, а затем Ленинградом, издавна играл значительную роль в истории нашей страны. Здесь проходил путь «из варяг в греки», здесь новгородское войско князя Александра Ярославича разгромило шведских захватчиков, здесь уже 500—600 лет назад по берегам Невы и на островах, образованных ею, находилось свыше десятка русских сел и деревень.

В начале XVII века шведам удалось на время захватить район Невы и закрыть для Русского государства выход в Балтийское море. Однако в ходе Север-

В этом году пассажирское и грузовое движение на участке Москва — Калинин будет переведено на электрическую, а на участке от Калинина до Малой Вишеры — на тепловозную тягу с использованием тепловозов серий ТЭ-3 и ТЭ-7. В будущем году перевод на тепловозную тягу будет осуществлен также и на участке Ленинград—Малая Вишера, как этап, предшествующий электрификации всей главной линии. Внедрение новых видов тяги ставит перед ленинградскими железнодорожниками важные задачи — повышение веса и скорости движения поездов и овладение новой техникой. Для этого, прежде всего, требуется своевременная подготовка кадров по изучению новых конструкций локомотивов.

Дорога развернула широкую курсовую сеть по обучению локомотивных бригад управлению электровозами и тепловозами. Большую помощь дороге в этом важном деле оказывает ЛИИЖТ.

Уже в ближайшие годы дорога получит мотор-вагонные секции ЭР-1 с конструктивной скоростью 130 км/час. Завершены испытания нового пассажирского тепловоза серии ТЭ-7 с конструктивной скоростью 140 км/час. Повышение веса и скорости движения поездов потребует от наших путейцев проведения крупных работ по оздоровлению пути, внедрению механизации, по оснащению станций более совершенными стрелками пологих марок.

Повышение скоростей — одно из серьезных технических мероприятий, которое мы должны осуществить в ближайший период. Хотя маршрутная скорость пассажирских поездов на Октябрьской железной дороге является самой высокой на сети, мы не должны успокаиваться на достигнутом. К концу пятилетия на основных направлениях дороги допускаемые скорости пассажирских поездов должны быть подняты до 140 км/час и выше.

Нет сомнения в том, что коллектив Октябрьской магистрали сделает все от него зависящее, чтобы претворить эти планы в жизнь.

В. ЗИМИН,
главный инженер Октябрьской ж. д.



ПРОХОДЯ по Исаакиевской площади, многие из вас обращали, наверное, внимание на строительные леса, со всех сторон одевшие Исаакиевский собор. Старинное сооружение ремонтируется — восстанавливается его внутренняя отделка, реставрируются колоннада, южный портал, фигура ангела со светильником. Для производства этих работ понадобилось подробно ознакомиться со старинными проектами собора. Одна из богатейших коллекций этих проектов хранится в библиотеке нашего института. Здесь имеется более 1000 чертежей, планов и рисунков собора, подписанных архитектором А. А. Монферраном.

Перед началом ремонта собора в наш институт была направлена группа архитекторов, инженеров-строителей, научных сотрудников. В течение нескольких месяцев они работали над наследием знаменитого архитектора. Изученные материалы были использованы при составлении проекта ремонтных и реставрационных работ.

С подобными просьбами в библиотеку института обращаются нередко. Это и понятно. В ее фондах находится большое количество уникальных альбомов, проектов, чертежей, описаний различных построек и других документов по истории строительства нашего города: подлинный проект здания Фондовой биржи Тома де Томона — бывшего профессора института, рисунки скульптора М. О. Микешина — создателя памятников Екатерины II и 1000-летия России, ра-

боты В. П. Стасова, П. П. Базена, П. П. Мельникова, проекты мостов лейтенанта Шмидта, Литейного, Охтинского и других.

Особый раздел составляют планы защиты Петербурга от наводнений. Автор одного из них — архитектор П. П. Базен предлагал, например, для этой цели перегородить Финский залив от Лисьего Носа до Ораниенбаума большой, 22-километровой, плотиной.

Известно, что в начале 30-х годов этим планом очень интересовался С. М. Киров.

Броме архитектурных проектов и чертежей, библиотека располагает многочисленным собранием редких планов Петербурга-Ленинграда (первые из них относятся к 1700 году), очерков по истории города, малоизвестных изданий, освещающих строительство наиболее выдающихся архитектурных сооружений и памятников.

Эти материалы представляют не только исторический, но и практический интерес. Их научный оборот расширяется год от года. В читальных залах библиотеки можно встретить сотрудников из Академии наук, музеев, Управления по охране памятников архитектуры, различных строительных организаций. В ближайшее время многие материалы из института будут направлены на общегородскую выставку архитектуры Ленинграда, посвященную 250-летию нашего города.

Н. КРИЦУК

Северная твердыня

(Отрывок из поэмы)

Шел 41 год. Уже Европа пала
Под Гитлера фашистским сапогом...
И наша Родина все силы
напрягла
В единоборстве с бешеным врагом.
...Блокадная зима. На стены Ленинграда
Зловещим саваном морозный пая туман.
Уже полгода тянется осада,
Ревет над городом военный ураган.
Везде осколками снарядов,
точно оспой,
Изданы фасады у домов.
Но люди держатся уверенно и просто,
Хоть нет у них воды, нет света, нету дров.
Тогда и фронт и тыл сплелись воедино
На Невском нам знакомом берегу:
Мы помним: за ночь сделанные мины
Под утро крепко били по врагу.
Да! Миру показал в те дни народа гений,
Что Русь Советская незыблема навек,
Что не придумано еще таких лишений,
Которые в войне не снес наш человек.
...Я видел ужасы фашистского разбоя,
Я видел труд людей блокадных дней,
Не потому ли образ города-героя
Хранятся в памяти моей.
Таким, что выстоял, затем, чтоб и понине,
Раскинувшись по невиским берегам,
Быть гордой северной твердыней
Во славу Родины, на страх ее врагам.

А. КУЧИНСКИЙ

Ответственный редактор
Н. М. БУЛАИШ

М-11759 Заказ № 834
Типография им. Володарского
Ленинград, Фонтанка, 57

Основание и развитие петровского Петербурга

ной войны со Швецией русские войска освободили эти земли и 1 мая 1703 года принудили к капитуляции шведскую крепость Ниеншанц, находившуюся в районе нынешней Охты. Сразу же после взятия Ниеншанца был (как записано в «Журнале» Петра I) «отправлен воинский совет, тот ли шанец (то есть крепость) крепить или иное место искать... и по нескольким днях найдено в тому удобное место — остров Луст-Эланд, где в день 16 мая крепость быть заложена и именована Санкт-Петербурх». Так 16 (27) мая 1703 года была заложена Петропавловская крепость, ставшая ядром будущего города.

Строительство крепости шло очень быстро и значение Невской дельты, как опорного пункта на море и базы внешней торговли, становилось все более очевидным. И поэтому уже через год после закладки крепости развернулась постройка крупного города, которому впоследствии суждено было стать столицей России.

Строили Петербург крестьяне, присылаемые по царскому указу со всей страны, причем ежегодно в город направлялось около 40.000 человек.

До 1711—1712 г. большинство построек в Петербурге было деревянными, и лишь постепенно рядом с ними вырастают каменные и мазанговые дома. В 1714 году был издан указ о запрещении по всей России строить каменные здания, так как всех каменщиков велено было прислать в Петербург.

Принцип застройки города соответствовал тогдашней социальной иерархии — по берегу Петроградской стороны (Городской острова) и на противоположном берегу Невы от Адмиралтейства до Смольного селились знатные, чины поменьше — строили дома в глубине от берега, а трудовой народ, мастеровые

люди были размещены вблизи от места своей работы (в Адмиралтейской, Конюшенной, Ямской и других слободах).

В первые годы после закладки города начала была постройка ряда крупных зданий по проектам архитекторов Трезини, Коровова, Маттеиони, Шеделя и других. До нашего времени сохранились некоторые здания петровского Петербурга: Летний дворец, Университет (12 коллегий), дворец Меншикова и др.

В 1725 году в Петербурге было уже около 40.000 жителей, а к середине XVIII века население Петербурга достигло 100 тысяч человек, и молодая столица на берегах Невы стала одним из крупнейших городов тогдашней Европы.

Петровский Петербург занял бы лишь небольшую часть нынешнего города Ленина, однако планировка центральных кварталов, архитектурные традиции и, наконец, многочисленные легенды о замечательных событиях петербургской старины, переходящие из поколения в поколение, донесли до нас зримые черты нашего города первых лет его существования.

А. ГОЛЬДБЕРГ,
кандидат исторических наук