



Гербер Александр Робертович родился в 1946 г., в 1968 г. окончил факультет СПМ НИИЖТа; 1968–1969 гг. — механик Новосибирской дистанции пути ЗСЖД; 1969–1982 гг. — инженер — ст. научн. сотр. научно-исследовательской лаборатории по борьбе со снежными заносами, лавинами и размывами; 1982–1987 гг. — руководитель научно-исследовательской лаборатории по борьбе со снежными заносами, лавинами и размывами; с 1987 г. — доцент кафедры «Путь и путевое хозяйство». С 1997 по 2006 г. — декан факультета «Строительные и дорожные машины». С 2006 г. — декан факультета «Строительство железных дорог». Область научных интересов: организация путевого хозяйства; защита от снежных заносов и лавин. Автор более 70 научных работ.

УДК 001.89:625.1

А. Р. ГЕРБЕР

НАУЧНАЯ ШКОЛА ПУТЕЙЦЕВ

Показаны основные вехи развития научной школы путейцев НИИЖТа—СГУПСа по направлению «Повышение надежности железнодорожного пути и совершенствование системы ведения путевого хозяйства в суровых природно-климатических условиях», ее достижения и сегодняшнее положение. Приведены краткие сведения о научных руководителях научного направления.

Научная школа путейцев НИИЖТа—СГУПСа по направлению «Повышение надежности железнодорожного пути и совершенствование системы ведения путевого хозяйства в суровых природно-климатических условиях» начала создаваться практически сразу после открытия института. Первым заведующим кафедрой «Железнодорожный путь» был назначен профессор Сергей Арсентьевич Введенский, приглашенный из Томского технологического института. От профессора С.А. Введенского кафедру «Железнодорожный путь» принял Степан Фаддеевич Мацкевич. Выпускник Томского технологического института 1926 г., С.Ф. Мацкевич прошел богатую производственную школу проектировщика железнодорожных сооружений и организатора производства. Он принимал личное участие в проектировании вторых путей на линиях Омск — Челябинск, Петропавловск — Караганда, в создании железнодорожной сети водоснабжения, в переустройстве крупнейших станций Омской и Томской железных дорог, в сооружении мостов через реки Ишим, Иртыш, Омь.

Придя в 1935 г. на преподавательскую работу в НИВИТ, С.Ф. Мацкевич принес с собой глубокое знание проблем производства, особенностей работы инженерных сооружений железной дороги в сибирских условиях. Определяя главное направление деятельности кафедры, С.Ф. Мацкевич подчеркивал: «Разрешать научные проблемы для производства, в первую очередь для железных дорог Западной Сибири, на основе содружества с путейцами — такова наша основная задача».

В 1946 г. он первым в НИВИТе защитил докторскую диссертацию по проблемам шпального хозяйства на железных дорогах Западной Сибири.

С 1937 по 1943 г. С.Ф. Мацкевич, одновременно с заведованием кафедрой, руководил факультетом «Строительство железных дорог». В сентябре 1946 г. он был назначен заместителем начальника института по научной и учебной работе. На этом посту он много сделал для повышения научно-педагогической квалифи-

кации преподавателей НИВИТа: только за 1948–1951 гг. защитили кандидатские диссертации 8 преподавателей.

К руководству кафедрами приходили известные ученые, как правило, с большим производственным опытом. Кафедру «Путь и путевое хозяйство» после С.Ф. Мацкевича последовательно возглавляли доцент Иван Иванович Шаталин (1957–1960 гг.), профессор Владимир Георгиевич Альбрехт (1960–1965 гг.), под руководством которого в НИИЖТе в течение 5 лет было защищено 8 кандидатских диссертаций, профессор, ректор НИИЖТа Николай Павлович Кондаков (1965–1971 гг.), профессор Леопольд Мечиславович Дановский (1971–1976 гг.), профессор Михаил Степанович Боченков, автор конструкции бесстыкового пути (1976–1980 гг.). С 1981 г. кафедрой руководит профессор Николай Иванович Карпущенко.

Огромный вклад в развитие научной школы по железнодорожному пути, совершенствованию ведения путевого хозяйства, разработке бесстыкового пути внес профессор В.Г. Альбрехт.

В 1940 г. В.Г. Альбрехт, окончив строительный факультет МИИТа, получил распределение на Карагандинскую железную дорогу. Пройдя путевую практику (старшим инженером Акмолинской дистанции пути, заместителем начальника Есильской дистанции пути), работал старшим инспектором, затем — линейным помощником начальника службы пути. Потом — аспирантура Московского института инженеров транспорта и защита в 1951 г. кандидатской диссертации по закреплению железнодорожного пути от угона, в 1958 г. — докторской диссертации по борьбе с угоном пути. Из Московского института инженеров транспорта, где он прошел путь от доцента до профессора, перевелся в Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта проректором по учебной работе. Одновременно выполнял обязанности заведующего кафедрой пути и путевого хозяйства. В.Г. Альбрехт много сил отдал подготовке квалифицированных научно-педагогических работников. В 1959 г. при кафедре «Путь и путевое хозяйство» была создана научно-исследовательская путеиспытательная лаборатория, первым руководителем которой стал выпускник НИВИТа 1938 г. Петр Васильевич Мирошин. Лаборатория развернула широкие исследования по проблемам бесстыкового пути в сибирских условиях, угону пути, взаимодействию пути и новых типов подвижного состава, разработке новых типов промежуточных креплений. В.Г. Альбрехт руководил обучением 12 аспирантов, из них 10 человек в течение пяти лет стали кандидатами технических наук. Сам ученый вел интенсивные исследования по проблемам функционирования бесстыкового пути, угона пути и взаимодействия пути и подвижного состава на грузонапряженных участках. Он автор целой серии монографий и учебников. В 1965 г. В.Г. Альбрехт перешел во Всероссийский научно-исследовательский институт на должность заведующего отделением путевого хозяйства, где продолжал трудиться в течение 40 лет.

С 1965 г. кафедрой «Путь и путевое хозяйство» руководил Николай Павлович Кондаков. Активная административная и педагогическая работа сочеталась у профессора с продуктивной научной деятельностью в нашем коллективе. Почти два десятилетия Н.П. Кондаков возглавлял институт, кафедрой руководил около пяти лет (1965–1971 гг.). Его основным научным интересом была проблема совершенствования системы ведения путевого хозяй-

ства. Под руководством профессора Н.П. Кондакова защищены 3 кандидатские диссертации.

С 1971 г. заведующим кафедрой был назначен Леопольд Мечиславович Дановский. За годы заведования нашей кафедрой Л.М. Дановский (1971–1976 гг.) проявил себя талантливым педагогом, мудрым организатором, доброжелательным и вместе с тем строгим воспитателем. Под его руководством 7 аспирантов защитили кандидатские диссертации, а кафедра укрепила творческие связи с производственными предприятиями железных дорог, руководители которых были его питомцами.

В 1976 г. кафедру возглавил Михаил Степанович Боченков. Он руководил нашим коллективом 5 лет (до 1980 г.). С 1956 г. М.С. Боченков активно занимался научно-педагогической деятельностью: вначале в Научно-исследовательском институте Министерства путей сообщения СССР, а после защиты диссертации на соискание ученой степени кандидата технических наук (1958 г.) — доцентом кафедры. В 1965 г. он был назначен проректором по научной работе. В 1971 г., защитив докторскую диссертацию, стал профессором. За годы, когда нашим коллективом руководил М.С. Боченков, была практически завершена организация лабораторной базы кафедры и выполнен большой задел в становление путеиспытательной лаборатории. Наш коллектив способствовал внедрению на дорогах страны бесстыкового пути, в том числе — с рельсовыми плетями, равными длине блок-участков. В 1978 г. М.С. Боченкову присвоено звание Заслуженный деятель науки и техники РСФСР.

Два десятилетия (1981–2001 гг. и с 2003 г. по настоящее время) кафедру возглавляет Николай Иванович Карпущенко. Выпускник факультета строительства железных дорог (1960 г.) стал известным ученым и авторитетным руководителем. Трудовая деятельность Николая Ивановича началась с должности дорожного мастера Входнинской дистанции пути Омской железной дороги, куда он был направлен после окончания института.

Н.И. Карпущенко является автором свыше 200 научных работ, в том числе 8 монографий, 2 учебников, 6 учебных пособий. Он является крупным специалистом в области надежности, взаимодействия пути и подвижного состава, рельсовых скреплений, износа рельсов и угона пути. По результатам исследований рельсовых скреплений разработаны технические условия, конструкторская документация и сертификаты на производство скреплений КН-65, в том числе: железобетонной шпалы Ш1-КН; подкладки КН-65; клеммы скрепления КН-65. Н.И. Карпущенко поддерживает тесные творческие связи с Западно-Сибирской, Красноярской, Дальневосточной железными дорогами, учеными Беларуси, Украины, Казахстана.

Под его научным руководством 3 преподавателя защитили докторские и 20 — кандидатские диссертации. Студенческие работы, выполненные под руководством Н.И. Карпущенко, на Всероссийских конкурсах неоднократно отмечались медалями и дипломами.

За успехи в научно-педагогической и трудовой деятельности Н.И. Карпущенко награжден медалями: «За освоение целинных земель» (1968 г.) и «Ветеран труда» (1986 г.). В 2003 г. он удостоен почетного звания Заслуженный деятель науки Российской Федерации.

За 75 лет работы путейской научной школы в НИИЖТе — СГУПСе выпущено 8 научных монографий, 18 сборников научных трудов, 6 учебников для вузов железнодорожного транспорта, 12 учебных пособий. Четверо сотрудников (М.С. Боченков, Н.И. Карпущенко, В.А. Грищенко, Г.К. Щепотин) и трое докторантов кафедры (В.М. Филиппов, Е.А. Кизатов, М.Б. Имандосова) защитили докторские диссертации, более 30 человек — кандидатские.

Научная школа имеет хорошие перспективы развития. В СГУПСе работают 5 докторов технических наук по специальности «Железнодорожный путь, изыскания и проектирование железных дорог». Много лет функционирует докторский совет по этой специальности. На кафедре три соискателя работают над завершением докторских диссертаций. В университете имеется все необходимое оборудование для статических и динамических испытаний элементов конструкций железнодорожного пути в лабораторных и эксплуатационных условиях. Профессор Н.И. Карпущенко является членом путейской секции НТС «РЖД», входит в рабочую группу по вопросам оптимизации ширины рельсовой колеи, образованную распоряжением президента ОАО «РЖД» 18.11.2006 г. Имеется финансирование для решения этой проблемы. Сотрудники кафедры выиграли гранты Администрации Новосибирской области.

В области путевого хозяйства железных дорог в настоящее время наблюдается подлинная техническая революция, связанная с расширением полигона бесстыкового пути на железобетонных шпалах, применением на ремонтных работах мощных путевых комплексов, автоматизацией съезмок, расчетов и выправкой железнодорожного пути в плане и профиле. Конечной целью этой работы является переход на малолюдные технологии содержания и ремонта железнодорожного пути при обеспечении необходимых условий безопасности и скоростей движения поездов.