

МЫ РОДОМ ИЗ ТОМСКА...

В статье изложены исторические аспекты развития факультета, приведен биографический очерк выдающихся выпускников.

2009 год — год 75-летия первого выпуска строительного факультета (ныне факультет «Строительство железных дорог») СГУПСа. Их было 33 человека — первых выпускников молодого новосибирского вуза — 20 изыскателей и 13 путейцев. Их путь к инженерному званию прошел через три вуза: Томский технологический институт (ТТИ) (1929–1930), Сибирский институт инженеров транспорта — СИИТ (1930–1932) и Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта (1932–1934), т.е. из пяти лет учебы три пришлось на томские вузы. Такой же путь к инженерному образованию прошли следующие два выпуска факультета — 1935 и 1936 гг. Поэтому есть все основания считать местом рождения строительного факультета город Томск.

В Томском технологическом институте подготовка специалистов для железнодорожного транспорта велась с 1902 г. на инженерно-строительном отделении. В 1917 г. постановлением Временного правительства отделения в технических вузах были переименованы в факультеты и в ТТИ появился инженерно-строительный факультет¹. В конце 20-х гг. на инженерно-строительном факультете ТТИ готовили инженеров по шести специальностям: сухопутные сообщения (железные дороги), внутренние сообщения (речной транспорт), гражданские сооружения, мостовые сооружения, коммунальное хозяйство, мелиорация. Специальности «Сухопутные сообщения» и «Мостовые сооружения» вместе с электромеханической и паровозостроительной специальностями механического факультета, были выделены в 1930 г. в отдельный институт — СИИТ, в котором были образованы путейско-строительный и электромеханический факультеты. В составе путейско-строительного факультета подготовка инженеров велась по специальностям изыскания и проектирование железных дорог, путейской и мостовой (с 1930 г.).

В 1929 г. прием на 1-й курс составлял по 40 человек на каждую из специальностей. Правилами приема было установлено, что только 10 % мест могли быть заняты по результатам свободного конкурса, остальные 90 % предназначались для рабфаковцев и так называемых 25-тысячников, т.е. для тех, кто поступал по рекомендациям партийных и профсоюзных организаций промышленных и транспортных предприятий (аналог современного целевого набора).

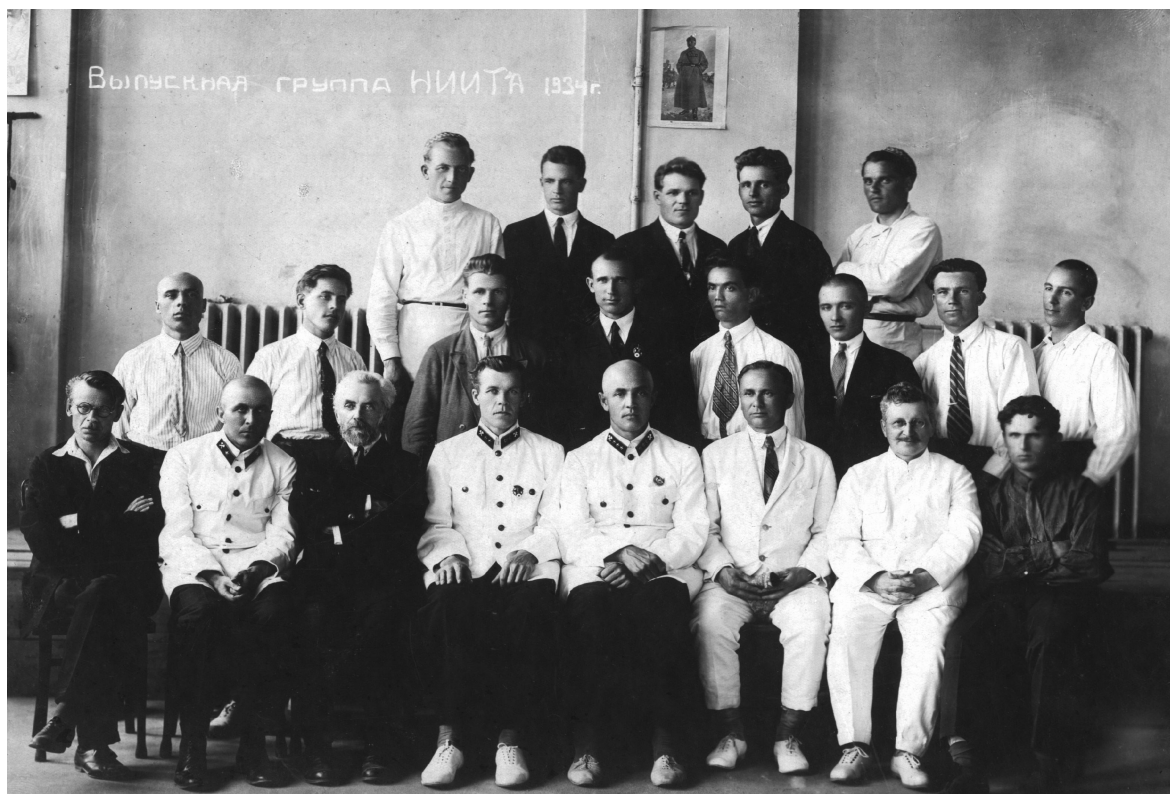
Основным источником информации об организации учебного процесса в технологическом институте является исторический очерк «Томский политехнический университет 1896–1996», выпущенный к 100-летию вуза, а в СИИТе и институте инженеров железнодорожного транспорта в Новосибирске — воспоминания выпускника 1934 г. Евгения Ксенофонтовича Гречищева, единственного, кого удалось застать в живых и получить от него множество сведений об учебе в ТТИ и СИИТе².

¹ Томский политехнический университет 1896–1996: Исторический очерк / Под ред. А.В. Гагарина. Томск: ТПУ, 1996. 448 с.

² Гречищев Е.К. Школа жизни. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2004. 132 с.

В первый год обучения (1929–1930) дисциплины были общими для всех специальностей: высшая математика, теоретическая механика, начертательная геометрия, геодезия, черчение, иностранный язык, стрелковое дело, политическая экономия. Как видно, набор дисциплин на первом курсе того времени имеет большое сходство с современным, за исключением, может быть, военной дисциплины и политической экономии.

Большое сходство с современным положением обнаруживается и в усвоении таких традиционно трудных дисциплин, как высшая математика и теоретическая механика. Как и в настоящее время, в 20–30-е гг. отсев из-за неуспеваемости по этим дисциплинам был наибольшим. Справедливости ради следует отметить, что обеспеченность учебниками была несравненно худшей, чем в настоящее время. Е.К. Гречищев отмечает: «Самым печальным было то, что не было ни учебников, ни пособий. Использовали то, что в качестве записок оставалось от студентов старших курсов или рукописные лекции своих преподавателей».

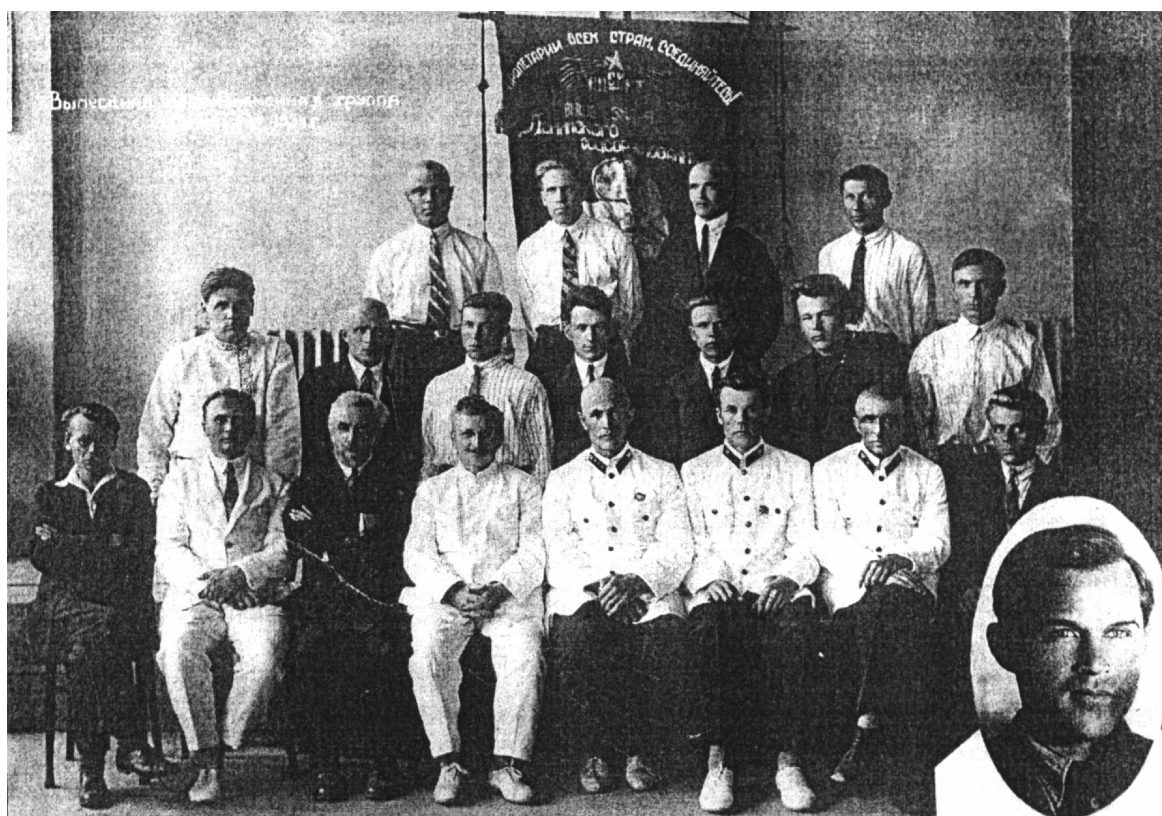


Выпускная группа изыскателей-строителей 1934 г. В первом ряду 3-й слева — проф. С.А. Введенский, 5-й — директор института С.Е. Пропастин, 6-й — проф. В.Е. Еврейсков, 7-й — проф. В.М. Завадский

В итоге из 40 человек, принятых в 1929 г. на путевскую специальность, к окончанию института осталось всего 13 человек, т.е. коэффициент выпуска (применяя современную оценку результатов работы) составил 0,32. Это не самый низкий результат, имея в виду, что в 1997 г. коэффициент выпуска на факультете «СЖД» составил всего 0,27.

Поток на каждой специализации делился на группы по 10 человек. Судя по всему, это было связано с организацией учебного процесса по так называемому дальтон-плану, когда экзамен или зачет по разделам дисциплины ходил сдавать

один из группы. Если сдавал, то вся группа получала зачет, если не сдавал — приходилось учить снова, но на экзамен шел уже другой, более знающий. В группе формировалась своеобразная специализация: кто-то ходил сдавать только точные дисциплины, а кто-то — только гуманитарные. Политические дисциплины доверялись, как правило, членам партии, которых было немало в группе. Такой метод оценки, конечно, не способствовал получению прочных знаний и навыков по всем дисциплинам. Поэтому с 1931 г. была принята действующая и в настоящее время пятибалльная система.



Выпускная группа путейцев 1934 г. В первом ряду 2-й слева — проф. В.Е. Еврейсков, рядом — проф. С.А. Введенский, проф. В.М. Завадский, директор института С.Е. Пропастин. Вставка в правом нижнем углу — Е.К. Гречищев

Отличительной особенностью учебного плана путейско-строительной специальности того времени было прохождение производственных практик после каждого года учебы, причем на 3-м курсе производственных практик было две — зимняя и летняя. Е.К. Гречищев, несмотря на то, что являлся студентом путейской группы, проходил практики преимущественно по строительной специальности: после 1-го курса — десятник на постройке двухэтажных деревянных жилых домов; после 2-го курса — смотритель зданий Могочинской дистанции пути Забайкальской железной дороги; после 3-го курса на зимней практике — руководство оборудованием двухосных теплушек под жилье в рабочих поездах, а во время летней практики — техник-геодезист на реконструкции станции Инская. Преддипломную практику после 4-го курса Евгений Гречищев проходил на ст. Ачинск, посвятив основное время практики сбору материалов для дипломного проекта, который был посвящен реконструкции

Ачинского узла. Наряду с производственными практиками, после 1-го курса студенты проходили учебную геодезическую практику, а после 3-го курса — геологическую в составе общестроительной практики.

В воспоминаниях Е.К. Гречищева содержится интересная деталь, которая может пролить некоторый свет на до сих пор не выясненные обстоятельства преобразования Новосибирского путейско-строительного института в институт военных инженеров транспорта. Е.К. Гречищев пишет: «Когда время перевалило за новый 1931 год, нам, студентам стало известно, что наш СИИТ превращают в институт военных инженеров транспорта. И вскоре в расписании занятий появились новые предметы: военные сообщения, ПВО, санитарное дело, боевые уставы, тактика»³. И далее «Директор института стал как командир полка, деканы — комбатами, на курсах — ротные. В каждой группе — политруки. В аудитории студенты входили и выходили строем. Гул по коридору был оглушительный»⁴. 3-й курс завершался военными сборами в летних лагерях Сибирского военного округа на ст. Юрга Томской железной дороги.

Возможно, этот первый опыт введения обширной военной подготовки в СИИТе послужил основанием для преобразования уже новосибирского транспортного вуза в военный.

Выделение СИИТа в самостоятельный вуз привело к тому, что его «выселили» из помещений технологического института и разместили в наспех отремонтированном здании бывшей тюрьмы. В студенческом обиходе это здание получило название «Тюремный замок»⁵. Тюремные камеры стали аудиториями и кабинетами преподавательского состава. По свидетельству Е.К. Гречищева, «гнетущее впечатление охватывало при входе в камеру и во время пребывания в ней — сыро, холодно, тоскливо, голос, как эхо, отзывается со всех сторон, шаги по камням превращаются в грохот». В этих условиях известие о том, что в Новосибирске строится для студентов путейско-строительного факультета новое современное здание, стало обнадеживающим фактором, скрашивающим неудобства «тюремной» жизни.

Кто же учил будущих первых выпускников нашего факультета?

В своих воспоминаниях Е.К. Гречищев с особой теплотой вспоминает преподавателя начертательной геометрии Кирилла Ильича Замараева: «...Те из студентов, у кого пространственное воображение было богато, запросто решали задачи. Но для многих из нас они были загадкой, и Кирилл Ильич бился с нами. Терпение у него было отменное и он не жалел для нас ни времени, ни нервов. С улыбкой он вбивал в наши головы решения весьма сложных пространственных задач. Мы относились к нему с глубоким уважением, почтением, и для нас всех он был отцом родным. К нему шли со всеми своими институтскими и житейскими вопросами. Кирилл Ильич решал их все, но особенно ласково те, которые требовали деликатного обращения».

Следует отметить, что в технологическом институте очень большое внимание уделялось графической подготовке. При подготовке инженеров широкого

³ Гречищев Е.К. Школа жизни. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2004. С. 26.

⁴ Там же. С. 32.

⁵ Здание бывшей тюрьмы располагалось на Верхней Елани по Клиническому переулку, немного дальше Технологического института. Ныне Клинический переулок — улица Аркадия Иванова (прим. В. Матвиенко).

профиля в учебных планах всех отделений предусматривалось выполнение проектов по архитектуре промышленных и жилых зданий, одному из видов двигателей. Каждый студент института за годы своего обучения выполнял около ста листов чертежей. Не случайно студенты считали черчение одним из самых трудных предметов.



Современный вид «Тюремного замка» (март 2009 г.). (Фото М.А. Бахуревой)

Такое пристальное внимание, уделяемое графической подготовке, восходит к первым годам работы технологического института. Профессор Е.Д. Зубашев, первый директор Томского технологического института, в своей вступительной речи говорил: «Черчение — язык инженера, с помощью которого он излагает свои проекты с такой полнотой и с такой ясностью, как это невозможно сделать на другом языке; всякий инженер должен изучать этот язык в совершенстве, а потому преподавание черчения проходит через весь курс; в начале учат понимать чертеж и вырабатывать технику, а затем на старших курсах, черчение переходит в проектирование, когда студент учится излагать на чертежах свои проекты»⁶. Такой подход к графической подготовке сохранился и в 20-х гг. В качестве подтверждения этого можно привести свидетельство Е.К. Гречищева, который выполнил свой дипломный проект реконструкции Ачинского узла на 22 листах.

Строительные дисциплины на 2-м и 3-м курсах вел профессор М.И. Евдоким-Рокотовский, который пришел на преподавательскую работу, получив богатейший производственный опыт на строительстве тоннелей, дорог, зданий в сложных инженерно-геологических условиях и на вечной мерзлоте. Студентам профессор Евдоким-Рокотовский запомнился как профессионал высокого класса, общительный, разговорчивый, веселый, который стал своим человеком в студенческом сообществе.

В Новосибирске строительная подготовка продолжилась под руководством профессора В.М. Завадского, который стал первым деканом путейско-строительного факультета и заведующим кафедрой «Строительное производство».

⁶ Томский политехнический университет 1896–1996: Исторический очерк / Под ред. А.В. Гагарина. Томск: ТПУ, 1996. 448 с.

Еще в СИИТе В.М. Завадский много занимался подбором преподавательского состава для вновь созданного путейско-строительного факультета, организовал разработку и корректировку учебных программ, некоторые составлял сам с учетом современного и личного производственного опыта («Строительное искусство», «Строительные материалы», «Эксплуатация железных дорог» и др.).

Успешная деятельность В.М. Завадского по организации учебного процесса в вузе базировалась на громадном производственном опыте участия в строитель-



В.М. Завадский

стве и эксплуатации железных дорог. Свою учебу в Петербургском институте инженеров путей сообщения, который он закончил с отличными оценками в 1915 г., В.М. Завадский совмещал с работой по 4–6 месяцев в году на железнодорожных стройках Урала. После окончания института он был принят на работу в качестве помощника (заместителя) начальника Кропачевского участка службы пути Самаро-Златоустовской железной дороги и вскоре стал начальником участка. В 1918 г. Гражданская война, чехословацкий мятеж застали его в командировке по обследованию состояния мостов на железных дорогах восточной части Урала. Вихри войны забросили его в Новониколаевск, откуда он возвратился в Омск и продолжил работу сначала в должности

железнодорожного служащего, а в последующем — помощника начальника службы пути, начальника службы и главного инженера Омской железной дороги. В этот же период он приобрел первый опыт преподавательской деятельности, читая строительные дисциплины в Омском техникуме водного транспорта.

Основными специальными дисциплинами на путейско-строительном факультете были железные дороги и изыскания и постройка железных дорог. Первую из них — «Железные дороги» — читал профессор С.А. Введенский, яркий представитель дореволюционной высшей школы. После окончания в 1903 г. Петербургского института инженеров путей сообщения он был назначен преподавателем черчения и руководителем практических занятий по математике, механике и геодезии Томского технологического института. В институте С.А. Введенский проявил себя как дельный и способный преподаватель, что дало основание направить его на два года в зарубежную командировку для изучения железнодорожного дела и подготовки к профессорско-преподавательской деятельности.



С.А. Введенский

По окончании зарубежной командировки С.А. Введенскому было поручено чтение основных курсов по железнодорожной специальности (общий и специальный курсы по железным дорогам, их эксплуатации, пути местного значения, строительные работы) на 3-м и 4-м курсах инженерно-строительного отделения. Кроме того, он вел практические занятия по сопротивлению материалов и графической статике на 2-м курсе горного и химического отделений и руководил

проектированием по курсам железных дорог и путей местного значения. В 1911 г. он был по конкурсу избран на должность профессора по кафедре строительного искусства по отделу железных дорог.

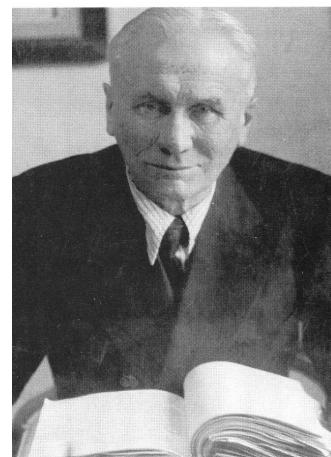
В воспоминаниях Е.К. Гречищева С.А. Введенский предстает как профессионал высокого класса: «С.А. Введенский входил в комнату, все вставали, он приветствовал: «Здравствуйте!», потом брал мел, проверял тряпочку — влажная ли. Сразу начинал говорить, повторяя конец предыдущей лекции, и начинал писать четкими и ровными строчками математических символов. Иногда останавливался, повторяя сказанное или спрашивая: «Есть ли вопросы?». На заданные вопросы отвечал охотно, подробно, четко, внимательно наблюдая за лицом студента. Если видел, что тот все еще не понял, сам повторял ответ. <...>

Его собственные знания, как в области математики, так и железнодорожного дела, у студентов вызывали удивление и уважение. Что содержали кладовые его жизни и работы, для нас было совершенно неизвестно. Мы видели в нем только специалиста, обладающего огромным запасом знаний»⁸.

Дисциплины по изысканиям, проектированию и постройке железных дорог читал профессор В.Е. Еврейсков. О его преподавательской деятельности нам оставили яркие, эмоциональные воспоминания Е.К. Гречищев, профессор А.К. Дюнин, выпускник 1938 г. и профессор ВЗИИТа А.П. Алексеев, выпускник 1940 г.

В.Е. Еврейсков окончил Томский технологический институт в 1911 г. и затем 11 лет отдал производству: был начальником изыскательских партий, строительного участка, дистанций пути. В 1922 г. его пригласили на преподавательскую работу в ТТИ. В Томском технологическом институте, а затем в СИИТе он последовательно прошел ступени ассистента, доцента, профессора.

В 1926 г. В.Е. Еврейсков был послан в зарубежную командировку в Германию для изучения новейшей железнодорожной техники и системы подготовки инженерных кадров для железных дорог. Четко представляя перспективность новых видов тяги, он подробно ознакомился с опытом пяти крупнейших электро- и тепловозостроительных заводов Германии, что в последующем понадобилось ему при подготовке курса тяговых расчетов. Он на месте познакомился с электрификацией горной железной дороги в Баварии, принял участие в работе съезда железнодорожных инженеров в Дюссельдорфе и Кельне, познакомился с преподаванием специальных транспортных дисциплин в Берлинском политехническом институте. Во время зарубежной командировки В.Е. Еврейсков продемонстрировал незаурядную работоспособность, ведь все перечисленное он сумел сделать в течение двух месяцев.



В.Е. Еврейсков

Своей преподавательской деятельностью В.Е. Еврейсков оставил неизгладимый след в памяти коллег и студентов. Вот свидетельство Е.К. Гречищева: «В нашу «камеру» он входил в приподнятом настроении, веселый, с улыбкой, а его ассистент тащил за ним ворох бумаг — карт, профилей, фотографий. <...>

⁸ Гречищев Е.К. Школа жизни. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2004. С. 35.

Говорил В.Е. Еврейсков с блеском оратора, четко, выразительно, с яркими фактами, пересыпая их живыми и сочными дополнениями из своей практики, подключая нас к разговору и решению обсуждаемых положений, связанных с изысканиями и строительством дорог»⁹.

А вот отрывок из воспоминаний бывшего рабфаковца, профессора А.П. Алексеева: «Владимира Евгеньевича и студенты, и преподаватели считали самой колоритной фигурой среди всех институтских ученых и педагогов того времени... Он умел сочетать в себе любовь к профессии, к студентам, музыке и литературе. ...Все его творчество было на редкость умелым сочетанием научных



А.И. Прибытков

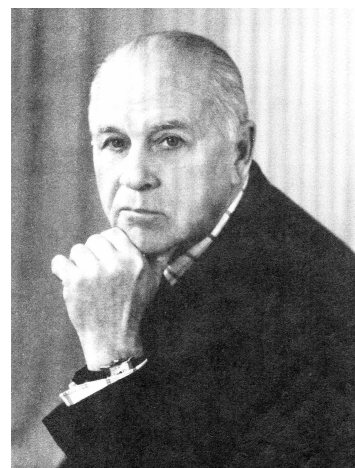
достижений и плодотворной педагогической работы. Его многочисленные труды по лесовозным дорогам, борьбе с оползнями, электрификации (железных дорог — прим. В.Матвиенко) и развитию транспортных связей Урала и Сибири создали ему заслуженную славу крупнейшего ученого — транспортника»¹⁰.

Лекционный курс геодезии на инженерно-строительном отделении вел Алексей Иванович Прибытков. Выпускник ТТИ 1916 г., он был оставлен в институте на преподавательскую работу. В 1926 г. ему было присвоено звание доцента, а в 1930 г. Наркомпрос СССР утвердил его в звании профессора геодезии.

Отличительной особенностью его деятельности в вузе была теснейшая связь с производственными предприятиями. Под его руководством были выполнены: Кузнецкая триангуляция, съемка площадки Кузнецкого завода¹¹ и Осиновского рудника, постоянная консультация геолого-разведочного треста, экспедиций изысканий и других. Он впервые в Сибири применил наземную стереофотограмметрическую съемку (Осиновский рудник).

Профессор Прибытков одним из первых систематизировал вопросы теории геодезических инструментов, внес немало нового в методику преподавания геодезии. Он основал первую в НИИЖТе учебную лабораторию, для которой все геодезические приборы (и даже мебель) были привезены им из Томска. Он был блестящим лектором, влюбленным в свое дело, умевшим увлечь студентов и передать им свои знания.

К сожалению, в архиве СГУПСа совершенно не сохранены сведения о других преподавателях ТТИ и СИИТа, переехавших в 1932 г. для работы в новом новосибирском вузе. Однако успешное доведение в 1934 г. до выпуска тридцати трех выходцев из ТТИ — СИИТа говорит о том, что основатели строительного факультета справились со сложными задачами организации учебного процесса на новом месте.



Е.К. Гречищев

⁹ Гречищев Е.К. Школа жизни. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2004. С. 37.

¹⁰ Дюнин А.К. Один из организаторов НИВИТа — НИИЖТа // Кадры — транспорту. 1987. 5 февр. № 4.

¹¹ Кузнецкого металлургического комбината (КМК).

Как же сложилась производственная судьба первых выпускников факультета? К сожалению, за давностью лет отыскать достаточно достоверные сведения удалось лишь для малой части выпуска.

Наиболее подробно описал свою жизнь на производстве Е.К. Гречищев в своей книге «Школа жизни». Инженер Танхойской дистанции пути — руководитель проектной группы, а затем экспедиции по реконструкции Кругобайкальской железной дороги — руководитель научных исследований по переформированию берегов Байкала в Институте земной коры — автор конструкций волногасящих берм для защиты берегов от волнового воздействия — кандидат технических наук — старший научный сотрудник ЦНИИСа — вот далеко не полный перечень этапов трудового пути Е.К. Гречищева. Он скончался в 2006 г. на 96-м году жизни, до последнего дня работая над проблемами сохранения береговой линии Байкала, в том числе и на участках прохождения железных дорог.



С.В. Сараев

Три выпускника 1934 г. стали ведущими специалистами проектно-изыскательского института «Сибгипротранс» (в начале 30-х гг. — Сибирская экспедиция технико-экономических железнодорожных изысканий).

Степан Васильевич Сараев в 1939–1942 гг. возглавлял Сибирскую проектную контору «Союзтранспроекта» (будущий «Сибгипротранс»). После войны руководил трестом «Сибэнергострой».



М.Ф. Задорожный

Максим Федорович Задорожный также связал свою жизнь с Сибирской экспедицией технико-экономических железнодорожных изысканий. Его трудовая биография: инженер — начальник изыскательской партии — начальник экспедиции. С его участием проведены изыскания железных дорог Кулунда — Барнаул, Абакан — Тайшет, Моинты — Чу в Казахстане. Принимал участие в проектных работах по восстановлению разрушенных во время Великой Отечественной войны участков железнодорожных магистралей.

Павлик Георгий Яковлевич в 1934–1951 гг. — инженер, старший инженер, начальник титула, начальник экспедиции «Сибтранспроекта», в 1951–1975 гг. — главный инженер проектов Сибгипротранса. Работал на изысканиях вторых путей Обь — Инская, Инская — Проектная, Вагай — Омск, новой железной дороги Каменьна-Оби — Алтайская. Руководил проектными работами по новым линиям Артышта — Алтайская, Малиновое Озеро — Локоть и др.

По не подтвержденным документально данным, выпускник 1934 г. Никитин Петр Иванович работал заместителем начальника железной дороги.



Г.Я. Павлик



И.И. Каледин (1935 г.)



А.П. Кулаков (1935 г.)



И.А. Савченков

Калугин (имя-отчество не сохранилось) работал заместителем начальника службы пути.

Об остальных выпускниках сведения, к сожалению, отсутствуют. В немалой степени в этом повинны репрессии конца 30-х гг., которые наверняка затронули и наших выпускников, и, в еще большей мере, Великая Отечественная война, унесшая десятки миллионов жизней.

Последующие выпуски 1935, 1936 и 1937 гг., которые начинали свою учебу в Томске, существенно пополнили инженерный корпус сибирских железных дорог: в 1935 г. выпущено 124 инженера, в том числе 25 по специальности «Мосты», в 1936 — 25 и в 1937 — 68 инженеров. Они также дали немало замечательных инженеров путей сообщения. Достаточно назвать несколько фамилий:

Каледин Иван Иванович (1935 г.) работал заместителем начальника службы пути Карагандинской железной дороги, а затем начальником Барнаульской дистанции пути Томской железной дороги.

Кулаков Александр Павлович (1935 г.) — строитель Новосибирского вокзала, начальник Воронежского строительного управления НКПС, начальник строительства высотного здания на пл. Лермонтова в Москве, директор-полковник пути и строительства, заместитель министра путей сообщения.

Савченков Иван Александрович (1935 г.) — главный инженер Сибгипротранса.

Сидоренко Александр Михайлович (1935 г.) — начальник Амурской, а затем Казанской железной дороги.

Мохортов Константин Владимирович (1936 г.) — заместитель министра транспортного строительства СССР, начальник «ГлавБАМстроя», Герой Социалистического труда.

Амелин Степан Васильевич (1937 г.) — доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Железнодорожный путь» ЛИИЖТа. В 1943–1945 гг. — декан строительного факультета НИВИТа.



А.М. Сидоренко
(1935 г.)

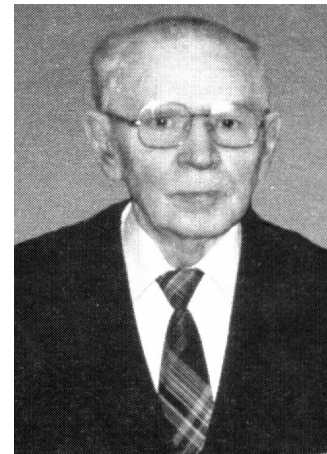
Приведенные примеры подтверждают, что молодой Новосибирский железнодорожный вуз достойно продолжил деятельность своего «родителя» — Томского технологического института по качественной подготовке инженеров путей сообщения для сибирских железных дорог.

Томский технологический институт (с 1934 г. — индустриальный, с 1944 г. — политехнический институт, а с 1991 г. —

политехнический университет) в настоящее время ведущий вуз не только Сибири, но и Российской Федерации. По рейтинговой оценке Минобрнауки он входит в тройку лучших политехнических вузов России. Его детище — Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта, вышедший 77 лет назад в самостоятельное плавание, оказался достойным своего «родителя». В начале 2000-х гг. СГУПС входил в двадцатку лучших технических университетов России, а его строительный факультет по рейтинговым оценкам Департамента кадров и учебных заведений МПС занимал 1–3 места среди девяти железнодорожных вузов с путейско-строительной подготовкой. Подтверждением этому являются сотни выпускников факультета, ставших руководителями крупнейших предприятий транспортно-строительной отрасли, видными деятелями науки и техники, педагогами и военачальниками.



К.В. Мохортов



С.В. Амелин