

К ЮБИЛЕЮ

УДК 378.665.62(571.14)(09)

А. В. Добровольский

Из истории нашего вуза: НИВИТ – НИИЖТ (1945 – начало 1960-х гг.)

Статья продолжает цикл публикаций, посвященных предстоящему юбилею вуза – 85-летию со дня создания НоПИИТа – НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа. Автор обращается к послевоенной истории Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта, исследует динамику движения контингента слушателей, качественные изменения профессорско-преподавательского состава. Особое внимание уделено основным направлениям научно-исследовательской работы преподавателей в тот период, профессиональным достижениям выпускников института. В статье показано восстановление материальной базы учебного заведения, строительство учебных корпусов и объектов социально-культурной сферы. Новый этап в развитии вуза начался с 1953 г. – реорганизации НИВИТа в гражданский вуз. В статье отражены организационно-штатные мероприятия Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта, расширение форм и видов обучения: открытие новых факультетов и специальностей («Промышленное и гражданское строительство», «Подъемно-транспортные, строительные, дорожные машины и оборудование»), заочного отделения, высших инженерных курсов. На примере созданной лаборатории мостовых конструкций показано, как научные разработки преподавателей и сотрудников института стали востребованными в системе Министерства путей сообщения СССР и Министерства транспортного строительства СССР, на различных железных дорогах страны. Автор акцентирует внимание на передовых формах работы студенческой молодежи вуза: зарождение традиции «фирменных» агитпоездов, первое в г. Новосибирске студенческое конструкторское бюро, студенческие строительные отряды. Вместе с тем, как показано в работе, ниижтовцы стали достойными наследниками славных традиций НИВИТа – продолжились оборонно-спортивная эстафета, научные студенческие конференции, отдельные культурно-массовые мероприятия.

В заключение сделан вывод о том, что обращение к истории своего вуза имеет практическую значимость – вызывает гордость современного студенчества за успехи и достижения своих предшественников, формирует желание стать законным продолжателем славных традиций одного из старейших вузов г. Новосибирска.

Ключевые слова: *НИВИТ, НИИЖТ, СГУПС, факультет, преподаватели, студенты, МПС СССР, железные дороги, транспорт.*

В победный 1945 год Новосибирский институт военных инженеров железнодорожного транспорта (НИВИТ) выпустил в жизнь 172 военных инженера, которым предстояло восстанавливать разрушенное народное хозяйство, прокладывать железнодорожные пути, строить новые станции и мосты. На 1945/46 учеб. г. контингент слушателей насчитывал 1 300 чел., к занятиям приступили новые студенты, а также вернувшиеся с фронта слушатели, которые были вынуждены оставить учебу из-за войны. По указанию Наркомата путей сообщения СССР часть слушателей старших курсов строительного факультета была переведена на факультет «Мосты и тоннели». В феврале 1946 г. седьмым начальником института стал фронтовик, кавалер двух орденов Красной Звезды, ордена Отечественной войны II степени канд. техн. наук Г. П. Кравцов [1, с. 17]. В этом же году в вузе появился и свой первый доктор наук – заместитель начальника института по научной и учебной работе (с сентября 1946 г.), заведующий кафедрой

«Железные дороги» С. Ф. Мацкевич, успешно защитивший докторскую диссертацию по проблемам шпального хозяйства на железных дорогах Западной Сибири [2, с. 22].

В 1947 г. НИВИТу исполнилось 15 лет. Очередной выпуск – 77 молодых военных инженеров [1, с. 18]. На должность заведующего кафедрой «Строительная механика» приглашен д-р техн. наук А. Я. Александров, впоследствии заслуженный деятель науки и техники РСФСР, руководитель целой научной школы в области теории упругости. В том же году в институт были привлечены (по совместительству) видные ученые Западно-Сибирского филиала Академии наук СССР профессора М. И. Кучин, Н. А. Чинакал, К. М. Шмаргунов и др. Следует отметить, что оставались на преподавательской работе и лучшие выпускники института. Из нивитовцев-фронтовиков, окончивших вуз в те годы, остались работать преподавателями В. Т. Алексеев, В. К. Бешкетов, Г. Б. Гольдин, В. А. Куприн, Н. Ф. Микляев, В. И. Окунцов, В. Н. Остроухов, Б. Я. Петухов, А. И. Шведчи-

ков [3, с. 163–164]. В первые послевоенные годы успешно защитили кандидатские диссертации Г. С. Феденев, Н. И. Федотов, В. Н. Шахматов, В. К. Бешкетов, М. Сияница, П. Колотий [4, с. 95].

В 1947 г. вышла из печати монография М. Фрохта «Фотоупругость», которая подтолкнула ученых НИВИТа на создание своей лаборатории. Проф. А. Я. Александров предложил принципиально новую схему поляризационно-оптического метода, которая впоследствии получила название метода фотоупругих покрытий. Первые результаты в этом направлении были получены в середине 1950-х гг. после появления материалов на основе эпоксидных смол. Указанное направление оказалось настолько перспективным, что более десяти сотрудников вуза, участвовавших в развитии этого направления, защитили кандидатские диссертации, а трое – докторские. Итогом многолетней работы стала коллективная монография «Поляризационно-оптические методы механики деформируемого тела», в написании которой принимали участие доценты Л. А. Краснов, С. П. Васильев, В. А. Кушнеров, Ф. Ф. Плешаков, Г. Н. Албаут, В. Н. Барышников и др. [2, с. 353]. В рамках этого направления позднее стали развиваться и другие оптические методы исследования деформаций на поверхности элементов конструкций, основанные на использовании лазеров.

В 1950-е гг. добрая слава о НИВИТе стала распространяться по всей стране. Выпускники разных лет стали видными деятелями: И. Е. Трубников – начальник Западно-Сибирской железной дороги (1947), В. И. Акинфиев – министр промышленности строительных материалов Молдавской ССР (1948), Н. Л. Розенберг – главный архитектор Павлодара (1948), Р. К. Калиев – заместитель министра коммунального хозяйства Казахской ССР (1949), А. И. Бахтин – выдающийся мостостроитель, лауреат Ленинской премии (1951) и другие [3, с. 165].

В 1946–1956 гг. по приказам Министерства путей сообщения СССР на кафедре «Движение и грузовая работа» (заведующие А. Д. Кузин, занимавший должность в 1945–

1948 гг., и Н. Т. Кисляков, занимавший должность в 1948–1958 гг.) было выполнено восемь целевых исследований. Среди них единый технологический процесс железнодорожных станций и подъездных путей угольной и металлургической промышленности, анализ веса и скорости грузовых поездов по Омской и Томской железным дорогам, организация внутридорожных перевозок [2, с. 114].

С особым уважением преподаватели и слушатели НИВИТа относились к деятельности начальника института Г. П. Кравцова (занимал должность в 1946–1954 гг.), который умело и четко управлял институтом, сделал многое для его послевоенного восстановления и строительства [1, с. 17]. Следует отметить, что еще в 1943 г. Совет народных комиссаров СССР принял Постановление «О порядке возвращения зданий вузов и техникумов, используемых не по назначению», которое предписывало местным органам власти освободить здания вузов и вернуть их учебным заведениям [5, с. 86; 4, с. 51–52]. В Постановлении Правительства СССР от 1944 г. «О мероприятиях по улучшению условий работы в высших учебных заведениях в г. Новосибирске» речь шла об обеспечении города высококвалифицированным профессорско-преподавательским составом, открытии аспирантуры, дополнительных ассигнованиях на научно-исследовательскую работу, а также необходимости освобождения всех учебных зданий, общежитий, занятых под нужды производства в период военного времени [6, с. 317]. Однако учебные корпуса и другие здания НИВИТа, которые в ноябре 1941 г. занял Оптико-механический завод им. Ленина, вернуть не удалось, так как продукция, производимая заводом, была стратегически важной для советской страны. Пришлось начинать все заново. В первую очередь был разработан и утвержден проект строительства нового общежития на 1200 мест, так как слушатели НИВИТа проживали в двух общежитиях – по адресу ул. Дуси Ковальчук, 183 и в здании бывшей школы № 78 на ул. Саратовской [1, с. 18].

В 1950 г. в НИВИТе работали 97 преподавателей, из них четыре профессора – доктора наук, 29 доцентов – кандидатов наук. В этом же году был организован студенческий штаб по оказа-

нию помощи строителям в сооружении студенческого общежития. Институт впервые посетила зарубежная делегация – Демократический союз молодежи Китая [1, с. 19].

Представляет определенный интерес выпуск 1950 г. факультета «Мосты». Из 24 выпускников более четверти стали кандидатами наук, а А. В. Александров и И. Б. Лазарев – докторами наук. В том же году на I курс строительного факультета было принято 100 чел., из которых девять были фронтовиками. Этому курсу суждено войти в историю не только потому, что он стал последним выпуском НИВИТа, но и потому, что 27 выпускников (из 67) получили дипломы с отличием. Ни один из предыдущих и последующих выпусков не добивался такого результата [2, с. 24]. В 1950 г. вышла в свет монография доц. С. С. Ульриха «Поточно-скоростное строительство железнодорожных зданий», которая вскоре была переведена на китайский язык и издана в г. Пекине [7, с. 13]. В 1951 г. защитили диссертации на соискание ученой степени доктора технических наук К. Н. Коржавин, А. Ф. Лютиц.

Двадцатилетие институт отметил торжественным собранием в Новосибирском театре оперы и балета, выходом в свет юбилейной книги «Школа командиров транспорта», в которой содержался краткий очерк о развитии института, научно-исследовательской работе за эти годы, а также очерки о преподавателях (А. В. Котюкове, С. Ф. Мацкевиче), о Герое Советского Союза Ю. И. Дерябине, воспоминания выпускников [8, 9]. В это время в институте работали 27 кафедр, более 40 % педагогов имели ученую степень и звание [10]. При кафедре «Мосты и тоннели» (заведующий кафедрой проф. К. К. Якобсон) открылась аспирантура. Первым ее аспирантом стал Е. В. Поваляев [1, с. 19].

В 1953 г. начался новый этап в развитии института: НИВИТ реорганизован в гражданский вуз – Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта (НИИЖТ). Сразу же произошло объединение военных кафедр: кафедры «Восстановление и заграждение железных дорог», «Военные сообщения», «Тактика» слились в одну [1, с. 20]. Бессменный заместитель начальника института по военной ча-

сти (1941–1953) генерал-майор технических войск А. В. Котюков по состоянию здоровья ушел в отставку [11, л. 4 (об.)]. На должность начальника военной кафедры был назначен полковник Б. Б. Ней. Теперь студенты военное обучение начинали со II курса и заканчивали его на V курсе. Согласно правительственному решению при НИИЖТе были открыты высшие инженерные курсы с трехгодичным сроком обучения для подготовки инженеров из лиц, имеющих среднее техническое образование и стаж практической работы. В течение последующих десяти лет эти курсы действовали при факультете «Эксплуатация железных дорог».

В сентябре 1954 г. начальником Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта был назначен Н. М. Федиченко, имевший за плечами большой опыт педагогической работы: преподаватель и начальник техникума, начальник ДИИТа, начальник высших инженерных курсов МПС. За заслуги перед Родиной он был награжден орденами Ленина и «Знак Почета». В должности начальника института Н. М. Федиченко проработал более трех лет [2, с. 14]. Согласно штатному расписанию на 1954/55 учеб. г. для института было утверждено 137 ставок преподавателей, в том числе семь профессоров – докторов наук, 50 доцентов – кандидатов наук.

В 1956 г. состоялся первый прием студентов на заочное отделение, преобразованное затем в заочный факультет. И если первый набор составил 300 чел., то летом 1960 г. только на I курс было принято 440 чел., а контингент заочного факультета вырос до 2 025 чел. Позже, ввиду большой численности студентов-заочников, стационарные учебно-консультационные пункты открылись в Омске, Красноярске.

К юбилею Октября в 1957 г. было закончено строительство первой очереди учебного корпуса института по нынешнему адресу – ул. Дуси Ковальчук, 191. Позже здание главного корпуса признали памятником архитектуры и внесли в перечень объектов культурного наследия г. Новосибирска. Строительство осуществлял трест «Запсибтрансстрой» [1, с. 20]. В 1957 г. начато строительство 45-квартирного жилого дома для профессорско-преподавательского состава и сотруд-

ников института. В юбилейный год возобновился регулярный выпуск многотиражной газеты института «Кадры – транспорту» [12].

В соответствии с распоряжением Главного управления учебных заведений МПС и Министерства высшего образования СССР в 1957 г. открыт (точнее, восстановлен через 20 лет) факультет «Промышленное и гражданское строительство на железнодорожном транспорте» (ПГС). Первым деканом этого факультета стал доц. С. С. Ульрих [13; 7, с. 3].

В 1957 г. НИИЖТ тепло отметил 70-летие проф. В. Е. Еврейскова, который трудился в институте с момента его открытия (1932). На его счету организация комитета в помощь фронту при Новосибирском горисполкоме (1941–1945) и работа в нем, составление плана развития транспорта Алтайского края (1946), участие в организации Западно-Сибирского филиала Академии наук СССР и руководящая работа в нем на посту заместителя директора (1945–1955), работа в составе Технического совета Министерства транспортного строительства СССР (1953), участие в составлении генерального плана г. Новосибирска. Теперь мало кто знает, что проф. В. Е. Еврейсков – автор первого предложения по постройке Новосибирского метрополитена [2, с. 142].

Студенты НИИЖТа организовали в честь Московского фестиваля молодежи и студентов свой агитпоезд, который в феврале 1957 г. прошел по всем железнодорожным станциям от Новосибирска до Томска. В его составе были лекторы, солисты, вокальный ансамбль, ансамбль баянистов, инструментальный дуэт и знаменитый духовой оркестр под руководством В. К. Фугенфирова [14, с. 3]. И хотя ежегодные «фирменные» рейсы агитпоездов НИИЖТа – СГУПС ведут свою официальную историю с 1967 г., этот первый агитпоезд заложил основы будущей совместной деятельности студентов и преподавателей вуза.

В декабре 1957 г. приказом министра путей сообщения СССР новым начальником НИИЖТа был назначен Н. П. Кондаков. Более двадцати лет он проработал на различных должностях на Томской железной дороге, был советником министра путей сообщения Китайской Народной Республики (1952–1955), а затем доцентом НИИЖТа. Почти 15 лет он ру-

ководил коллективом крупнейшего железнодорожного вуза страны [1, с. 22].

В 1958 г. было принято решение об открытии факультета «Строительные и путевые машины», костяк которого составили студенты трех курсов, обучавшиеся по специальности «Подъемно-транспортные, строительные, дорожные машины и оборудование» на факультете «Строительство железных дорог». Первым деканом факультета был назначен, а затем избран по конкурсу канд. техн. наук Р. Ф. Саблин [2, с. 78]. При кафедре «Путь и путевое хозяйство» была создана путеиспытательная лаборатория. Кафедра получила от МПС передвижной вагон-лабораторию.

В следующем учебном году на факультете «Управление процессами перевозок» была открыта новая специальность «Экономика и организация железнодорожного транспорта». В то время на факультете обучались 680 студентов, из них: 480 – по специальности «Эксплуатация железных дорог» и 200 – по специальности «Экономика и организация железнодорожного транспорта». Через три года на базе новой специальности был открыт новый инженерно-экономический факультет.

С июля 1959 г. при кафедре «Мосты и тоннели» начала свою деятельность лаборатория мостовых конструкций. Первым заведующим лабораторией был Г. М. Власов. В первые же годы для нее было построено отдельное здание с экспериментальным цехом и помещениями. Цех был оснащен необходимым оборудованием, возведен уникальный испытательный стенд мощностью 12 000 кН, позволяющий испытывать конструкции в натуральную величину [2, с. 208]. О большой заинтересованности в результатах работы лаборатории со стороны Министерства путей сообщения СССР и Министерства транспортного строительства СССР может свидетельствовать тот факт, что уже в 1961 г. в плане работы лаборатории было пять «приказных» тем, четыре выполнялись по хоздоговорам с управлениями железных дорог и мостостроительными организациями.

В 1959 г. на факультете ПГС рождается первое студенческое конструкторское бюро (СКБ ПГС), в котором творческий труд преподавателей и студентов сумел воплотиться в реальные проекты жилого городка, нового ла-

бораторного корпуса НИИЖТа, Дома спорта, детского сада, гаража, а также целого ряда других гражданских сооружений Новосибирска и Западно-Сибирской железной дороги [2, с. 84–85].

На рубеже 1950–1960-х гг. в стране зарождается новый молодежный «бум» – студенческие строительные отряды. И Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта становится одним из зачинателей этого движения. В НИИЖТе были организованы отряд студентов и подростков «Жизнь», отряд «Наука», отряд проводников и многие другие. На протяжении двадцати лет в институте ежегодно проводилась знаменитая оборонно-спортивная эстафета, в которой принимали участие все факультеты. На XIX оборонно-спортивной эстафете (1958) в состязаниях приняла участие команда выпускников. Это стало традицией для последующих эстафет. В мае 1961 г. легкоатлетическая команда НИИЖТа впервые заняла первое место в соревновании на приз городской газеты «Вечерний Новосибирск».

Самым известным и титулованным спортсменом НИИЖТа является двухкратный олимпийский чемпион, четырехкратный чемпион

мира по биатлону В. Ф. Маматов – бывший студент факультета «Строительство железных дорог». В НИИЖТе зажглась «звезда» пятикратного чемпиона России по конькобежному спорту А. И. Лепешкина, который в составе сборной СССР участвовал в X Зимних Олимпийских играх в Гренобле (Франция), в чемпионате мира по конькобежному спорту в Девентере (Голландия). В 1964 г. вузу на вечное хранение было вручено переходящее знамя Министерства путей сообщения СССР за успешную постановку физкультурной и спортивной работы. Но главные спортивные победы и высокие профессиональные достижения коллектива НИИЖТа, наследника славных традиций Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта, еще впереди!

Предстоящее 85-летие побуждает нас еще раз обратить внимание на богатую историю нашего вуза, проанализировать и оценить работу коллектива преподавателей, сотрудников и студентов, отметить их успехи и достижения, которыми сегодня законно гордится Сибирский государственный университет путей сообщения.

Библиографический список

1. Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет в документах и фактах. Новосибирск, 1992. 58 с.
2. Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПС – НИИЖТа – НИВИТа). Новосибирск: Изд-во СГУПСа, 2002. 448 с.
3. Путевку в жизнь нам дал НИВИТ / Сост. О. Л. Татарникова; Отв. ред. К. Л. Комаров. Новосибирск: Изд-во СГУПСа, 2004. 224 с.
4. НоПИИТ – НИВИТ – НИИЖТ: (Очерки истории: 50-летию института посвящается) / Под общ. ред. П. И. Москалева. Новосибирск, 1981. 156 с.
5. Белозеров Б. П. Партийное руководство высшей технической школой в годы Великой Отечественной войны. Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1988. 176 с.
6. Петрова Т. Н. Деятельность партийных организаций Западной Сибири по усилению содружества науки с производством в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). Томск, 1968. 390 с.
7. Студенческая молодость моя (Этапы становления коллектива факультета «Промышленное и гражданское строительство»). Новосибирск, 2002. 112 с.
8. Двадцатилетие института // Советская Сибирь. 1952. 1 окт.
9. Школа командиров транспорта: Юбилейный сборник. 1932–1952 / Новосиб. ин-т воен. инженеров ж.-д. трансп. Новосибирск, 1952. 88 с.
10. Кушнеров А. Славный юбилей (К 20-летию НИВИТа) // Железнодорожник Кузбасса. 1952. 1 нояб.
11. Архив НИИЖТа (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 190. Д. 8143.
12. Соколов В. Друг и помощник студенчества: (Немного истории. О многотиражной газете «Кадры – транспорту») // Кадры – транспорту. 1964. 27 нояб.
13. Кушнеров А. Институту 25 лет // Кадры – транспорту. 1957. 3, 20 нояб.
14. Традиции НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа / Авт.-сост. П. В. Грес. Новосибирск: Изд-во СГУПСа, 2005. 400 с.

A. V. Dobrovolsky

**From the History of Our University: Novosibirsk Institute of Military Railway Engineers –
Novosibirsk Institute of Railway Engineers (1945 – early 1960s).**

Abstract. The article continues the cycle of publications devoted to the forthcoming jubilee of the university – the 85th anniversary of Novosibirsk Institute of Military Railway Engineers – Novosibirsk Institute of Railway Engineers – Siberian State Transport University. The author refers to the post-war history of the Novosibirsk Institute of Military Railway Engineers, examines the dynamics of the listeners contingent movement, and the qualitative changes of the teaching staff. Particular attention is paid to the main areas of professors' research work of that time, the professional achievements of Institute graduates. The article shows the restoration of the educational institution material base, the construction of educational buildings and objects of the social and cultural sphere. A new stage in the development of the university began in 1953 – the reorganization of Novosibirsk Institute of Military Railway Engineers into a civil institution of higher education. The article reflects the organizational and staff activities of the Novosibirsk Institute of Railway Engineers, the expansion of forms and types of training: new faculties and specialties (Industrial and Civil Construction, Building Track Machines and Equipment), correspondence department, higher engineering courses. It is shown on the example of the created bridge structures laboratory how the scientific developments of institute professors and staff have become popular in the USSR Ministry of Railways and Transport Construction on various railways of the country. The author focuses on the advanced forms of institute student's work: tradition of "branded" agitation trains, the first in Novosibirsk student design bureau, student construction teams. At the same time, as shown in the work, students became worthy heirs of the Novosibirsk Institute of Military Railway Engineers glorious traditions - the defense-sports relay race, scientific student conferences, and separate cultural events.

In conclusion, the appeal to the history of its university has practical significance – it evokes the pride of modern students for the successes and achievements of their predecessors, forms the desire to become a legitimate successor of one of the oldest universities in Novosibirsk glorious traditions.

Key words: *Novosibirsk Institute of Military Railway Engineers; Novosibirsk Institute of Railway Engineers; Siberian State Transport University; faculty; professors; students; USSR Ministry of Railways; railways; transport.*

Добровольский Анатолий Владимирович – доктор исторических наук, профессор кафедры «История и политология» СГУПС. E-mail: dobr@sgups.stu.ru