

Страницы нашей истории: Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.

Л.И. Каберник

зав. сектором патриотического воспитания

Дальневосточного государственного университета путей сообщения

Аннотация: *в статье дается описание наиболее важных событий в начальном периоде становления и развития первого дальневосточного транспортного вуза, практически совпавшем с самым тяжким испытанием в истории нашей Родины.*

Ключевые слова: *Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта, организация, Великая Отечественная война, студенты, преподаватели.*

Возраставшая угроза СССР со стороны фашистской Германии и милитаристской Японии актуализировала необходимость расширения подготовки специалистов высшей квалификации для железнодорожного транспорта. 17 августа 1937 г. принято Постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР о создании на Дальнем Востоке базы по подготовке высококвалифицированных специалистов для разных отраслей народного хозяйства, в том числе «в целях подготовки постоянных инженерно-технических кадров для дорог Дальнего Востока». Во исполнение Постановления правительства был издан приказ народного комиссара путей сообщения №232/Ц от 8 сентября 1937 г. об организации в Хабаровске института инженеров железнодорожного транспорта по специальностям: движение и грузовая работа, паровозное хозяйство, постройка железных дорог и путевое хозяйство с общим количеством студентов 1500 человек. В нем указывалось, что «необходимо приступить к подготовительным работам по строительству института с 1 октября 1937 г. с тем, чтобы 1 сентября 1939 г. обеспечить начало занятий 1-го курса с приемом 300 человек». Руководителем стройки и первым начальником ХаБИИЖТ был назначен инженер-строитель Г.А. Павленко, приехавший в Хабаровск из Ленинграда. Однако лишь в июне 1938 г. окончательно была определена стройплощадка будущего институтского комплекса. Закладка фундамента началась в июне 1939 г., но уже в августе того же года был произведен набор студентов в количестве 106 человек. Из-за отсутствия помещений они начали обучение в Новосибирске и Томске.

К сентябрю 1940 г. институт уже полностью работал в Хабаровске. Была сдана в эксплуатацию первая секция общежития площадью 5100 кв.м, где разместились не только возвратившиеся студенты, но и первые учебные аудитории и лаборатории. При этом число первокурсников не достигало плановой цифры: на двух курсах дневного отделения обучались 310 человек. Укомплектованность вуза научно-преподавательскими кадрами к 1940 г. составляла около 71%. Специфика института позволяла привлечь к преподаванию лишь незначительное число местных научных работников, в основном по общественным наукам и общетехническим дисциплинам. Преподавателями же специальных дисциплин становились приглашенные из других вузов и направленные в Хабаровск по распоряжению Наркомата путей сообщения. Так, в августе 1939 г. из Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, старейшего транспортного вуза страны, прибыли доценты А.С. Яковлев, М.Д. Мальцев, И.М. Грибанов. Они привезли с собой учебные программы своего вуза. Следует отметить, что ЛИИЖТ с 1938 г. осуществлял шефство над первым создаваемым на Дальнем Востоке высшим учебным заведением железнодорожного транспорта, оказывая помощь в формировании учебно-материальной базы.

В 1940 г. из Московского электромеханического института транспорта приехали доценты В.И. Дмитренко, Н.Я. Стефанов, П.Т. Бельцевич. Первыми преподавателями общенаучных кафедр стали выпускники Владивостокского университета: А.В. Беспалов, Г.К. Федоров, А.А. Тунда, С.Д. Соловьев, Б.Н. Тюляков. На девяти кафедрах ХаБИИЖТ в этот период работали 24 штатных преподавателя и три совместителя (при плановой численности 38 человек), из них восемь имели степень кандидата технических наук. Уровень научной квалификации преподавателей нового вуза оказался более высоким по сравнению с первым дальневосточным высшим техническим учебным заведением – политехническим институтом в г. Владивостоке. Постановка научно-исследовательской работы в институте сразу же вылилась в форму тесного переплетения теоретической стороны дела с конкретными задачами транспорта. В апреле 1941 г. была проведена первая научно-техническая конференция института, на которой в 3 секциях было заслушано и обсуждено 22 научных доклада. В ее работе приняли участие работники управлений Дальневосточной и Амурской железных дорог, Дальтранспроекта, преподаватели Хабаровской школы военных техников. Активно привлекались к научной работе и студенты. Всего в 1941 году в институте работали 7 научных студенческих кружков, в которых занимались 220 человек. Больше половины студентов учились на «хорошо» и «отлично».

1940–1941 гг. стал периодом организации кабинетов и лабораторий нового института. Участие в этом процессе наряду с преподавателями принимали и студенты. Если в 1940 г. при открытии института в нем было оборудовано всего три кабинета общенаучного направления, то к 1941 г.

учебный процесс обеспечивали уже более десяти кабинетов и лабораторий, в том числе специальные.

По итогам 1940-1941 учебного года Наркомат путей сообщения присудил ХабИИЖТ третье место среди транспортных вузов страны.

Мирный ход учебного процесса прервала Великая Отечественная война. В связи с огромным отвлечением средств и материалов на нужды обороны резко сократилось финансирование строительства, прекратился ввоз материалов и оборудования из центра, большинство строителей призвали в действующую армию. Стройка практически была законсервирована. Руководством института с помощью Дальневосточной железной дороги были изысканы внутренние ресурсы по продолжению строительства, созданию учебно-материальной базы и комплектованию преподавательских кадров.

8 июля 1941 г. в газете «Тихоокеанская звезда» было опубликовано обязательство студентов и преподавателей ХабИИЖТ, в котором выражалась готовность отдать свои силы и знания, а если потребуется и жизнь, для победы над врагом. Они обязались также оказать максимальную помощь ДВЖД в деле обеспечения бесперебойных перевозок тем подвижным составом, который остался к началу войны. Обязательства были выполнены.

С началом Великой Отечественной войны центр тяжести научных исследований в технических вузах Дальнего Востока еще больше сместился в сторону помощи производству: большинство лабораторий и кафедр ХабИИЖТ направили свои усилия на разработку мероприятий по обеспечению перевозок всего необходимого для нужд фронта и народного хозяйства. В апреле 1942 г. состоялась первая студенческая научно-техническая конференция. Открыл конференцию и сделал доклад военный инженер 1-го ранга Евсеночкин А.Н. на тему «Восстановление железных дорог и устройство на них заграждений из опыта Отечественной войны». Научные работники ХабИИЖТ в годы войны также присоединились к работам по оборонной тематике, но заявленные ими темы были связаны больше с точными науками и химией. Они носили в основном более рационализаторский, нежели научный характер, что не снижало их значимости: в условиях военного времени они были крайне востребованы

С марта 1942 г. в ХабИИЖТ стало работать вечернее отделение с подготовкой инженеров по профилю института, где студенты обучались без отрыва от производства, а с 1943 г. – годовые курсы для подготовки военных техников по двум специальностям: «Паровозное хозяйство» и «Движение и грузовая работа». В 1943 г., в соответствии с приказом Наркома путей сообщения об укрупнении специальностей и переходе на подготовку специалистов широкого профиля, в институте произошла реорганизация: на базе бывшего путейско-строительного факультета организовывался строительный факультет; на базе бывшего паровозного

факультета - механический факультет путей сообщения; на базе бывшего факультета движения и грузовой работы - факультет путей сообщения по движению и грузовой работе. Факультет механизации путевых и строительных работ расформировывался и подготовка инженеров путей сообщения по специальности механизатор путевых и строительных работ передавалась механическому факультету. Таким образом, вместо выпуска инженеров узкой специализации организовывалась подготовка кадров пяти специальностей широкого профиля: инженер путей сообщения по движению и грузовой работе, строитель, механик, энергетик, по транспортной связи и СЦБ.

В высших учебных заведениях страны была предусмотрена военная подготовка студентов по 110 часовой программе всеобщего военного обучения граждан СССР. На первом, втором и третьем курсах студенты проходили дополнительную подготовку по учебной сетке в размере 90 часов. В ХаБииЖТ военная подготовка проводилась под руководством начальника военной кафедры Б.Ф. Славинского. На военно-физкультурной кафедре и в кружках «Осоавиахима» только за первый военный год было подготовлено 85 пулеметчиков, 84 автоматчика, 50 снайперов, 58 медицинских сестер. Для удовлетворения запросов военного времени институт стал готовить из числа студентов и сотрудников специалистов по вождению автомобилей, тракторов и комбайнов. Вводилось дополнительно, как строго обязательное, изучение новых дисциплин для получения этих специальностей. На основании постановления СНК СССР от 3 июля 1941 года о всеобщей обязательной подготовке населения к противовоздушной обороне в институте была сформирована группа самозащиты ПВО в составе пяти звеньев: наблюдения и связи, охраны порядка, пожарного, химического, санитарного. Студенты и сотрудники института также активно обучались военному делу, технике ходьбы на лыжах, преодолению препятствий, стрельбе из лука. В 1943 г. военную подготовку по 200-часовой программе прошли 19 преподавателей. Коллектив института собрал и перечислил в фонд обороны на постройку эскадрильи самолетов «Хабаровский комсомол», танков и бронепоездов 224 тыс. рублей и 491 грамм серебра и золота, отправил на фронт воинам Красной Армии 1400 теплых вещей и индивидуальных посылок. Подписка на военные займы и денежно-вещевые лотереи составила 1 265 000 руб. Кроме этого, коллектив института принимал участие в сборе металлолома, в подготовке жилищ к зиме и заготовке топлива, оказывал существенную помощь семьям фронтовиков.

В соответствии с военным положением на транспорте в ХаБииЖТ на факультетах были сформированы строевые подразделения: батальоны, роты, взводы. Командиры этих подразделений пользовались дисциплинарными правами в объеме «Устава дисциплинарной службы РККА». На командира батальона было возложено ведение караульной службы, ведение внутренней службы (дневальные), назначение студентов в

наряды. Решением СНК СССР № 413 от 13 апреля 1944 г. в высших учебных заведениях страны было введено обязательное военное обучение студентов с задачей подготовки офицеров запаса Красной Армии. ХАБИИЖТ стал готовить офицеров запаса железнодорожных войск Красной Армии. В мае того же года была получена благодарственная телеграмма от Верховного главнокомандующего Советского Союза за активное участие и большую помощь Красной Армии, оказанную коллективом института в годы войны. Согласно полученным указаниям ЦУУЗа НКПС № 300106 с августа 1944 г. военную подготовку в высших учебных заведениях стали проходить студенты-женщины на общем основании с мужчинами с последующим присвоением им офицерского или сержантского звания технического состава.

За первые два года войны в действующую армию по мобилизации и добровольно ушло около четвертой части контингента института – студентов, преподавателей, рабочих, служащих. За период 1941-1943 г. их численность составила 177 человек. Все они имели хорошую физическую подготовку и явились достойным пополнением прославленных сибирско-дальневосточных дивизий, мужественно сражавшихся под Москвой и Сталинградом.

Оставшиеся в тылу в полной мере испытали тяготы военного времени.

Сохранились воспоминания студента той поры В.П. Новичкова: «Институт строился, несмотря на войну. Строили его и мы, студенты. Не хватало продовольствия (хлеб отпускался по карточкам по 400-600 граммов в день), бумаги (конспекты писали кто на чем мог). В строящемся здании было холодно. Замерзали чернила. А после занятий – разгрузка угля из железнодорожных составов, барж в Хабаровском речном порту и строительство различных сооружений около Хабаровска и в самом городе. В 1943 г. занятия прекратились в апреле. Нужно было пахать, сажать картофель, сеять хлеб и сою, так как студенты питались в основном за счет подсобного хозяйства. Работали прицепщиками и трактористами. Возвратились в институт в июле. Сперва занятия, а в августе экзамен. А затем снова – уборочная, путина, строительство и учеба. В 1942 г. проводили в армию почти всех однокурсников. После сорок пятого вернулись из них немногие. В городе часто проводились военные учения ПВО, светомаскировки, учебные воздушные тревоги. Вспоминаются многодневные военизированные походы по несколько суток в лесу». Но при этом у студентов военной поры неуспевающих студентов почти не было. Первыми в институте получили стипендию имени И.В. Сталина студенты – отличники: Лисин И.П., Майтама Н.П., Шаров М.А., Величко Н.П. На 1-ое сентября 1943 года контингент студентов на дневном, вечернем и подготовительном отделении насчитывал 1085 человек. Количество принятых студентов значительно превысило первоначальный план приема, обучение и размещение которых стало весьма затруднительным. В связи с этим был открыт филиал института в городе Владивостоке на базе

Дальневосточного политехнического института с приемом на 1-й курс 250 человек. Начались учебные занятия 1-го октября 1943 года. Начальником филиала назначен преподаватель Б.Н. Тюляков.

На предприятия дорог Дальнего Востока институтом активно велась техническая пропаганда. Тематику согласовывали со службами управления железных дорог. Лаборатории института оказывали практическую помощь производству, выполняя различного рода испытания и исследования, участвуя в экспертных комиссиях по расследованию причин брака в работе, аварий. Если в 1941 г. сотрудниками института было прочитано 39 лекций и докладов по различным техническим вопросам, проведено 18 консультаций и экспертиз, а в производство внедрено 4 научных разработки, то в 1943 г. проведено уже 125 экспертиз, в производство внедрено 11 научных разработок, прочитано 152 лекции. Институт совместно с Дальневосточной дорогой организовал вагон-выставку для популяризации и распространения на железнодорожных предприятиях заменителей материалов. Организованы 2-х месячные курсы для подготовки механиков связи и механиков СЦБ. Лекции читали доценты института, инженеры Дальневосточной дороги, а так же студенты старших курсов; выпуск составил 70 человек. Регулярно проводились семинары для работников железнодорожного транспорта экономии топлива, смазки и электроэнергии. В июле 1943 г. по приказу НКПС при институте начали работать одногодичные курсы техников первого класса для лиц, имеющих образование не ниже 7-ми классов и не менее 3-х лет производственного стажа. Было организовано три отделения – строительное, паровозное, движения и грузовой работы. На курсах занимались работники Приморской, Дальневосточной, Амурской, Восточно-Сибирской, Забайкальской, Красноярской железных дорог. В августе курсы выпустили 207 техников первого класса.

По инициативе московских комсомольцев по всей стране создавались комсомольско-молодежные фронтовые бригады. В Хабаровском крае их было около восьмисот. Инициатором создания фронтовых бригад в институте выступила партгруппа механического факультета под руководством студента И. Лисина.

Для пополнения преподавательских кадров института центральное управление учебными заведениями НКПС в 1941-1942 гг. направило в ХабИИЖТ большую группу научных работников. В их числе были профессора Н.Н. Славянов, В.Д. Эльманович, И.А. Урбан, доценты А.А. Кукибный, П.М. Саморуков, С.Г. Шубин, С.А. Золотарев. Первым профессором в институте был доктор геолого-минералогических наук С.П. Соловьев, профессор геологии. Война застала Сергея Павловича Соловьева в дальневосточной тайге, во время проведения очередной геологической экспедиции. В Дальневосточное геологическое управление он прибыл из Ленинграда по распоряжению Комитета по делам геологии при Совнарком СССР в качестве профессора-консультанта. Известный ученый продолжил здесь свою геолого-петрологическую деятельность и консультировал

геологоразведочные работы различных дальневосточных организаций. Результатом этой его деятельности явилось, в частности, открытие в 1942 г. промышленного месторождения бора в горах Сихотэ-Алиня. Как отмечалось в характеристике С.П. Соловьева, за подписью начальника ДВ геологического управления, он не замыкался на большой производственной и научной работе, а активно участвовал в общественной жизни как Ленинградского горного института, где преподавал (руководитель студенческого петрологического кружка, редактор студенческих переводов иностранных статей и др.), так и Всесоюзного геологического института (был председателем производственных совещаний, читал научно-популярных лекции на фабриках для рабочих, а во время советско-финской войны – для раненых бойцов Красной Армии). С октября 1942 г. доктор геолого-минералогических наук С.П. Соловьев, автор 49 научных трудов с 12-летним преподавательским стажем, создатель самостоятельного учебного курса «Учение о петрографических провинциях» был зачислен профессором ХаБИИЖТ по дисциплине геология и стал вести курс лекций по петрографии и геологии для студентов строительного факультета. Лекции его отличались высоким качеством, отражали современное состояние науки и неизменно пользовались успехом у студенчества. Сергей Павлович провел большую работу по устройству кабинета геологии, пополнил коллекции минералов и горных пород, привел в порядок старые коллекции, создал новые учебные пособия, участвовал в работе студенческих научных кружков. При этом по-прежнему активно участвовал в общественной жизни: читал лекции в госпиталях и дальневосточных частях Красной Армии. «Он проявил себя как прекрасный педагог и выдающийся исследователь, обладающий большой эрудицией. Им написано в период Отечественной войны 6 научных работ, в том числе труд, характеризующий установленную им новую бороносную провинцию на Дальнем Востоке», - отмечалось в характеристике, выданной руководством института. Впоследствии профессор С.П. Соловьев возглавил кафедру геологии, а в 1944 г. был награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за первый выпуск инженеров ХаБИИЖТ. Об этом факте не встречается упоминания в биографии будущего члена-корреспондента АН СССР.

В ХаБИИЖТ большое внимание уделялось повышению научной квалификации, росту числа хабаровских преподавателей, имеющих ученое звание. Первым защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук начальник института Павленко Тимофей Александрович (кафедра «Строительные работы и машины»), вторым стал старший преподаватель кафедры «Подвижной состав» Сорокин И.Г. Кроме них, в этом же году 12 научных работников института полностью сдали кандидатский минимум и приступили к написанию диссертаций.

Для ХаБИИЖТ военные годы, начальный период существования вуза, стали временем активного создания учебно-вспомогательных

подразделений. Необходимым оборудованием они оснащались с помощью предприятий и служб Дальневосточной железной дороги. В сложных условиях войны план как по теоретическому, так и по практическому обучению был выполнен.

Особенностью производственной практики того времени было прохождение ее на рабочих местах предприятий железнодорожного транспорта. Путейскую практику проходили, начиная с ремонтных рабочих до бригадира пути, строительную – рабочими на постройке новых железнодорожных линий, предшественниц БАМа: Известковая-Ургал, Комсомольск-на-Амуре – Совгавань. В 1944 г. 60 студентов третьего и четвертого курсов строительного факультета направили на восстановительные работы первой очереди в только что освобожденные районы Белоруссии и Западной Украины. Работали на местах ожесточенных боев среди скопищ разрушенной техники и еще неубранных трупов. «Все взорвано, разобрано и увезено. Для того, чтобы поезда пошли, нужно было восстанавливать депо, водоснабжение. Никаких проектов, никаких пособий. Пришлось все проектировать самим, принимая решения иногда по интуиции. Материалы для строительства изыскивали на месте. Искали в лесах немецкую технику, чтобы использовать ее. Кругом мины – об этом надо было помнить. На них подрывались люди, скот», - вспоминал В.П. Новичков. При массовом уходе на фронт большей части студентов и выпускников школ 1940-41 гг. среди поступивших в ХабИИЖТ было много девушек. Ежегодно наблюдался большой отсев студентов. Среди причин называли болезнь, семейные обстоятельства (отъезд мужа на службу или работу в другой город, рождение ребенка), призыв в Красную армию.

К 1944 году институт стал вполне сформировавшимся вузом. В его составе было три отделения: дневное с тремя факультетами (строительным, механическим, движения и грузовой работы), вечернее и подготовительное. Институт насчитывал на трех дневных факультетах свыше 1000 студентов и около 100 человек профессорско-преподавательского состава. Бюджет института составлял в 1944 г. около 10 млн. рублей. По сравнению с 1940 г. он вырос в десять раз. Общий объем всего здания общежития составил 54 000 куб. метров, площадью – 13 360 квадратных метров. Кроме учебных комнат здесь размещались также столовая, магазин, учебно-производственные и геодезические мастерские, спортивный зал, овощехранилище. Жилой фонд института составлял вместе со служебными помещениями 20 000 квадратных метров. Молодой ВТУЗ располагал для ведения учебного процесса достаточной материальной базой: 22 лабораториями и кабинетами, учебно-вспомогательными и хозяйственными помещениями, библиотекой, в которой насчитывалось 83 038 книг.

Научная деятельность коллектива института была направлена на оказание действенной помощи транспорту в решении сложных проблем, возникавших в суровое военное время. Совершенствование технологии

работы предприятий ДВЖД, экономия стройматериалов, поиск заменителей дефицитных материалов, обобщение передового опыта железнодорожников - именно на этих вопросах концентрировалась научно-исследовательская работа института. Её итоги были подведены на февральской объединенной дорожно-технической конференции. В 1944 году на конференции работало 4 секции, на которых заслушали и обсудили 67 докладов. ХабИИЖТ представил 18 докладов, Дальневосточная железная дорога – 19, Приморская – 16, Амурская – 14.

Коллектив института успешно и напряженно трудился в своем подсобном хозяйстве. Студенты выращивали овощи, работали в саду, сеяли и убирали зерновые культуры. Умели делать все, даже доить коров. На 1 июля подсобное хозяйство имело: 20 голов коров и телят, 36 голов свиней, 4 лошади, 120 пчелосемей. Подсобное хозяйство располагало соответствующим сельхозинвентарем, фруктовым садом, насчитывающим свыше 3000 фруктовых деревьев и ягодных кустов. Кроме того, было выловлено 60 тонн рыбы. В 1944 году потребности института в продовольственном отношении обеспечивались за счет подсобного хозяйства и собственной продовольственной базы на 85 %. Во Всесоюзном соревновании подсобных хозяйств высших учебных заведений СССР подсобное хозяйство ХабИИЖТ заняло 3-е место и получило премию в размере 10 000 руб. Никогда не замирала в институте и творческая жизнь. Суровой зимой 1943 года в ХабИИЖТ появился и собственный театр, который вскоре стал одним из лучших самодеятельных театров края.

Венцом созидательной работы по организации ХабИИЖТ стал первый выпуск инженеров путей сообщения, который состоялся 29 июля 1944 г. Из 84 выпускников – 16 человек получили дипломы с отличием, они были награждены знаком «Ударнику Сталинского призыва» и премированы денежной премией в размере 1000 рублей каждому. Особенностью тематики дипломных проектов являлось повышенное внимание к организации производства в условиях военного времени, строительству оборонительных сооружений. Для оказания помощи в деле организации дипломного проектирования в ХабИИЖТ были направлены видные ученые железнодорожного транспорта - доктора технических наук П. С. Дурново, А.М. Бабичков, а также доцент В.Д. Сибаров. В честь первого выпуска инженеров 15 преподавателей вуза были удостоены знака «Почетный железнодорожник». Девять наиболее талантливых и увлеченных наукой выпускников были оставлены в институте, что положило начало формирования собственного преподавательского состава.

На 1 сентября 1945 г. институт насчитывал на трех дневных факультетах (строительном, механическом, движения и грузовой работы) 1186 студентов. Из 74 научных работников вуза двое имели ученую степень доктора наук, а 21 – кандидата. Причина усиления кадрового и студенческого состава ХабИИЖТ кроется в военном характере вуза,

студенты и преподаватели которого не подлежали призыву на военную службу и лучше обеспечивались материально.

Таким образом, для Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта военные годы стали временем становления профессорско-преподавательского состава и учебно-лабораторной базы, начала научно-исследовательской работы, поиска собственных подходов к учебно-воспитательному процессу. За годы войны из ХаБИИЖТ были выпущены около 200 инженеров. На Дальнем Востоке появилась новая кузница высокопрофессиональных инженерных кадров и решена задача подготовки специалистов для региональных железных дорог.

Литература

1. Зовут стальные магистрали: сб. статей. – Хабаровск, 1989. – 192 с.
2. Время – события – люди. Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта - Дальневосточный университет путей сообщения (й937-2012): монография; под ред. С.В. Бобышева и М.А. Ковальчука. - Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2012. – 263 с.; ил.
3. Хисамутдинова Н.В. Дальневосточная школа инженеров: к истории высшего технического образования (1899-1990.): монография - Владивосток : Изд-во ВГУЭС, 2009. – 287 с.
4. 5 лет работы Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта: сб. статей. – Хабаровск, 1945.
5. Архив ДВГУПС, оп. 2, д. 385
6. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945/ Под ред. министра путей сообщения Н.С. Конарева. М.: транспорт. 1985. - 575 с., ил.