2 Интернет и социокультурные трансформации в информационном обществе : сб. материалов междунар. конф. / сост. В. И. Кузьмин, А. В. Паршакова. − М. : МЦБС, 2014. − 320 с.

3 *Панкратов, И. Ю.* Цифровое государство: новая матрица компетенций для цифровой трансформации / И. Ю. Панкратов, Н. В. Свертилова, Е. Н. Лидэ // Гос. служба. − Т. 20, № 1 (111). − С. 38–43.

4 *Джейкобс, Д.* Смерть и жизнь больших американских городов / Д. Джейкобс. – М. : Strelka Press, 2011. – 460 с.

5 Доклад о реализации в 2023 году плана деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2019–2024 годы. – М., 2024. – 50 с.

6 Белорусская железная дорога. Годовой отчет за 2024 год. – Минск, 2025.

T. A. VLASIUK

COMMUNITY-ORIENTED STRUCTURE OF A PASSENGER RAIL STATION IN AN URBAN AGGLOMERATION

The opportunities of replacement expectations the passengers in commercial objects of untransport character by productive processes (fulfilment of necessary purchases of the goods in shops, drugstores, visiting of interiors, museums, exhibition halls, theatres, cinema, sports halls, cafe, restaurants, parking, charging of stations etc.) are investigated, that will allow more full to satisfy wide consumer motivations. The conditions and efficiency of formation multitrade agregators in transport transfer units are studied capable it is essential to reduce routes of movement in shops, cultural and entertaining centres, objects of social purpose. Thus the railway stations are considered as a social infrastructure urban agglomeration, developing conditions of mass micromobility of the inhabitants.

Получено 10.11.2025

ISSN 2664-5025. Проблемы перспективного развития железнодорожных станций и узлов. Вып. 7. Гомель, 2025

УДК 378.6(571.14)(09)

А. В. ДОБРОВОЛЬСКИЙ, А. А. КЛИМОВ
Сибирский государственный университет путей сообщения,
г. Новосибирск
dobr057@mail.ru, a-aklimov@yandex.ru

НОВОСИБИРСКИЙ ИНСТИТУТ ВОЕННЫХ ИНЖЕНЕРОВ ТРАНСПОРТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Рассмотрены особенности исторического этапа функционирования Новосибирского института военных инженеров транспорта в годы Великой Отечественной войны. На основе документальных материалов отмечается роль института в сохранении научных школ вузов страны, эвакуированных в Новосибирск. Изложены особенности организации учебного процесса в условиях изменения контингента преподавателей и

слушателей в связи с отправкой на фронт. Приведено описание организации научно-исследовательской работы коллектива института в военное время, а также практической помощи фронту и тылу в этот сложнейший период истории нашей Родины.

Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС) является одним из старейших высших учебных заведений Новосибирска. Вуз образован в 1932 году и за период функционирования несколько раз менял статус и наименование. К началу войны в 1941 г. он назывался «Новосибирский институт военных инженеров транспорта» (НИВИТ). На тот момент это было единственное в СССР высшее военно-транспортное учебное заведение, где одновременно готовили командиров производства – инженеров железнодорожного транспорта и командиров служб военных сообщений Рабоче-крестьянской Красной Армии (РККА).

НИВИТ располагался в двух учебных корпусах (рисунок 1) и имел солидную по тем временам материально-техническую базу. В институте функционировало 30 кафедр, 11 лабораторий, 20 специализированных кабинетов, имелась своя техническая библиотека, отдельные здания клуба, гаража, два общежития для слушателей и жилой дом для преподавателей. Укомплектование кадрами также было полным – профессорско-преподавательский состав насчитывал 120 штатных преподавателей и 11 совместителей [1].



Рисунок 1 – Учебный корпус № 1 НИВИТа (фото из архива СГУПСа)

Анализируя работу института в период Великой Отечественной войны следует отметить сплоченность коллектива, способность решать любые поставленные задачи, высокую самоотдачу и взаимовыручку профессорско-преподавательского, офицерского и слушательского состава. Особо следует отметить слушателей и преподавателей, пополнивших ряды РККА и ушедших на фронт для борьбы с оккупантами. Первые десять добровольцев отпра-

вились на фронт сразу после нападения фашистской Германии [3]. 27 июня 1941 г. состоялся выпускной вечер, на котором заместитель начальника института, генерал-майор Аркадий Васильевич Котюков объявил: «*Выпускники института все, как один, изъявили желание ехать туда, куда их зовет Родина. Мы отправляем на фронт первую десятку добровольцев*». Проводы состоялись уже через два дня, пятерым из них не суждено было возвратиться домой [4].

За первые месяцы войны в ряды Красной Армии было призвано 129 слушателей и 24 сотрудника НИВИТа (из них 20 преподавателей); за 1941/42 учебный год призвали еще 585 человек. В связи с массовым призывом в марте 1942 г. был вынужденно произведен дополнительный набор на 1-й курс института (зачислено 306 человек). В связи с трудным положением на Юго-Западном фронте в мае 1942 г. 418 слушателей НИВИТа были срочно призваны в ряды РККА и отправлены под Сталинград. Еще 163 слушателя 1-го и 2-го курсов в августе 1942 г. были направлены на учебу в военные училища, в основном артиллерийские, частично – в пехотные и технические. Многие вчерашние слушатели пополнили ряды защитников Сталинграда, участвовали в битве на Курской дуге, освобождали Украину, форсировали Днепр.

С 1942 г. студентов выпускных курсов стали постепенно освобождать от призыва на фронт, а с 1943 г. массовые призывы вузовской молодежи фактически прекратились. Но регулярное пополнение воюющей армии личным составом из числа слушателей НИВИТа производилось и в последующие военные годы. Всего за период войны институт отправил в ряды Красной Армии 1 079 слушателей и 49 сотрудников. В боях за Родину погибло 64 нивитовца, память о которых увековечена в мемориальном комплексе, расположенном в настоящее время на территории Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПС) (рисунок 2).

Многие нивитовцы были награждены боевыми наградами. «*За образцовое выполнение заданий командования, героизм и мужество при форсировании р. Днепр*» лейтенантам Ю. И. Дерябину и И. Е. Стернину Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 декабря 1943 г. присвоено звание Героя Советского Союза. 23 февраля 1944 г. звание Героя Советского Союза присвоено младшему лейтенанту В. Н. Безукладникову.

49 сотрудников института (среди них 29 преподавателей) не вернулись с полей сражений: старший преподаватель Н. В. Березин, ассистент В. П. Целищев, преподаватели А. А. Лаунаг, И. Е. Мергинев и др. В октябре 1941 г. погиб первый начальник института С. Е. Пропастин. Многие выпускники института впоследствии стали известными военачальниками железнодорожных войск, среди них 12 генералов: генерал-лейтенант А. П. Рагозин, генерал-майоры В. К. Вдовенко, Е. Т. Ядов, Н. А. Соколов, Н. Н. Карпенко, В. А. Архипов, Л. Б. Кучеров, В. С. Прохоров, Ю. С. Кононов, В. И. Нестеров, И. И. Петрович, А. Л. Яковлев; более 150 старших офи-

церов, в их числе полковники А. Е. Кошкин, Н. А. Танин, подполковники Ю. Н. Докучаев, Л. Зенкиндер, Н. Н. Мирошников и др. [5].



Рисунок 2 – Монумент-памятник слушателям и преподавателям НИВИТа, погибшим за Родину в годы Великой Отечественной войны (фото из архива СГУПСа)

Вклад института в победу над фашизмом заключается также в том, что в условиях военного времени и при регулярном призыве в ряды Красной Армии была продолжена подготовка инженерных кадров. НИВИТ сразу перестроился на военный режим работы (таблица 1).

Таблица 1 – **Распорядок дня слушателей НИВИТа, 1941 г.**

Виды занятий	Время
Подъем	6:10
Утренняя зарядка	6:15
Утренний туалет	6:30
Утренний осмотр	6:45
Политинформация	6:55
Завтрак	7:20
Академические занятия	8:00
Обед	15:00
Личное время	15:40
Самоподготовка или политмассовая работа	16:40
Вечерняя прогулка	21:55
Вечерний чай	22:20
Вечерняя поверка	22:50
Отбой	23:00

Летом 1941 г. произведено сокращение штатов, ликвидирована редакция газеты «Кадры транспорту», кружки художественной самодеятельности. Преподавательский состав единогласно принял решение об отчислении части заработка в Фонд обороны. С 1 сентября 1941 г. срок обучения в институте был сокращен – вместо 5 лет 10 месяцев до 3 лет 9 месяцев, но с сохранением всего объема дисциплин. Пересмотрены структура и штатное расписание, реорганизованы военные кафедры, число которых сократилось с пяти до четырех. Введена новая обязательная дисциплина – «Противовоздушная оборона на железнодорожном транспорте». Необходимо отметить большой вклад института в выполнении работ в тылу для нужд фронта. Вместо самоподготовки слушатели до глубокой ночи трудились на погрузочно-разгрузочных работах, прокладывали новые и ремонтировали существующие подъездные пути к эвакуированным оборонным предприятиям, очищали от снега пути железнодорожных станций и перегонов. Каждое воскресенье по 150–200 слушателей старших курсов направлялись на работы на заводы и стройки (рисунок 3).



НОВОСИБИРСКИЙ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ВЫПИСКА ИЗ ПРИКАЗА № 390

I2. ноября 1941 г.

Согласно решения Обкома ВКПб I,2,3 курс Новосибирского Института военных инженеров ж/д транспорта с I2 ноября I94I года считать временно переведёнными в распоряжение завода № I79, с постельными принадлежностями.

Начальник института МОНАХОВ

П/п ректора НИИЖТа

Верно: ст. инспектор ОК

Тип. НИИЖТа. Зак. № 933, т. 10000. 1978

Рисунок 3 – Выписка из приказа по НИВИТу о направлении слушателей на работы в помощь заводу № 179 (фото из архива СГУПСа)

В течение 1942/43 учебного года слушателями НИВИТа отработано, человеко-дней:

– более 3 600 на оборонных предприятиях г. Новосибирска;

– 4 000 на лесозаготовках;

– 1 260 на погрузочно-разгрузочных работах в речном порту. Все заработанные средства перечислялись в Фонд обороны. Слушатели регулярно направлялись на снегоборьбу на станции Томской железной дороге, при этом норма, как правило, перевыполнялась более чем в 2 раза и отмечалось исключительно добросовестное отношение к труду, «помятуя, что своей работой на ж/д транспорте помогали быстрейшей подаче грузов к фронту

Отечественной войны» [5]. Особенно отличилась 5-я рота факультета «Движение и грузовая работа», которая выполнила производственные задания на 248 %.

В течение войны был организован сбор средств и теплых вещей для фронтовиков. Всего было собрано:

– в Фонд обороны − 21 038 рублей;

– на эскадрилью молодых рабочих − 13 498 рублей;

– на постройку самолета «Нивитовец» − 254 345 рублей, за что в апреле 1943 г. НИВИТ получил благодарственную телеграмму Верховного главнокомандующего И. В. Сталина [5].

Коллектив института приближал победу не только в Новосибирске. Слушатели V курса факультета «Движение и грузовая работа» распределялись на практику на станции Томской, Омской, Красноярской железных дорог, где самостоятельно работали по три месяца. Слушатели V курса Строительного факультета были направлены на практику в европейскую часть страны – на железные дороги освобожденных территорий. Руководителями практики были назначены преподаватели с военных кафедр:

– В. Е. Ермилин (Одесская железная дорога);

– И. А. Котюков (Винницкая железная дорога);

– В. А. Подоплелов (Львовская железная дорога).

Для руководства по специальным вопросам отдельно командировались:

– генерал-майор технических войск А. В. Котюков (Юго-Западная железная дорога);

– доцент К. Н. Коржавин (Сталинская железная дорога);

– ассистент В. А. Штырляев (Калининская железная дорога).

Слушателям пришлось работать в прифронтовой полосе, а некоторым заниматься ремонтно-восстановительными работами во фронтовых условиях и на передовой. Восстановление путей производилось вслед за наступающими войсками Украинских и Белорусских фронтов. Некоторые слушатели стали участниками стратегической наступательной операции «Багратион». За умелые действия по восстановлению мостов под огнем противника слушатель НИВИТа В. Сорокин был награжден значком «Отличный восстановитель».

Важнейшая роль НИВИТа также заключается в сохранении научного потенциала многих транспортных и технических вузов страны. В силу стремительного продвижения немецко-фашистских войск в августе 1941 г. в Новосибирск был эвакуирован ряд ведущих преподавателей профильных транспортных вузов: Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТа), Московского и Днепропетровского институтов инженеров транспорта (МИИТа и ДИИТа соответственно), а также профессоров высших учебных заведений европейской части страны. В НИВИТ прибыли:

– член-корреспондент Академии наук СССР, д-р техн. наук, профессор Григорий Петрович Передерий (ЛИИЖТ) − принят в штат и возглавил кафедру «Мосты»;

– доктор технических наук, профессор Константин Николаевич Мищенко (МИИТ) − 3 октября 1941 г. принят профессором кафедры «Экономика транспорта», а затем назначен начальником кафедры «Общий курс железных дорог»;

– доктор технических наук, профессор Иван Владимирович Урбан (Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта) − назначен начальником кафедры «Строительная механика»;

– доктор физико-математических наук, профессор Сергей Леонтьевич Бастамов (Московский технологический институт инженеров легкой промышленности) − принят на должность профессора, начальника кафедры «Физика»;

– доктор физико-математических наук, профессор Александр Петрович Норден (Московский государственный университет) принят на должность профессора, начальника кафедры «Высшая математика»;

– старший консультант дирекции по строительству Дворца Советов (г. Москва) Михаил Николаевич Кошурников (Ленинградский технологический институт) принят 1 ноября 1941 г. на должность профессора, начальника кафедры «Строительные материалы»;

– доктор технических наук, профессор Моисей Менашевич Хазен **(**Одесский институт мукомольной промышленности) зачислен профессором кафедры «Теплотехника, термодинамика и тепловые двигатели», а в декабре 1941 г. назначен начальником кафедры «Энергетика»;

– докор технических наук, профессор Николай Трофимович Митюшин (МИИТ) назначен начальником кафедры «Путь и путевое хозяйство»;

– доктор технических наук, профессор Владимир Алексеевич Гастев (ЛИИЖТ) зачислен в августе 1942 г. на должность профессора кафедры «Мосты»;

– профессор Петр Яковлевич Гордиенко (ЛИИЖТ) назначен начальником кафедры «Организация движения и грузовая работа» с 14 сентября 1942 г.;

– доктор физико-математических наук, профессор Владимир Дмитриевич Зернов (МИИТ) зачислен в 1942 г. в качестве профессора кафедры «Физика»;

– доктор технических наук, научный руководитель ведущего отдела Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) Феликс Исидорович Франкль принят в октябре 1943 г. на должность профессора кафедры «Высшая математика».

Профессора Г. М. Шахунянц (МИИТ), В. А. Важеевский (ЛИИЖТ), кандидаты наук А. Д. Кузин, С. С. Ульрих, Д. С. Сухоруков, И. А. Болтенко,

И. А. Борисевич, П. М. Саморуков, Н. Г. Ермолаев, В. А. Новопавловский, И. Д. Куприянова, П. Л. Клауз, И. А. Кожевников, С. Е. Кузин (ЛИИЖТ), Г. Д. Вознесенский, А. В. Мануйлов (МИИТ), М. А. Фришман (ДИИТ), А. В. Смирнова (Ленинградский институт сигнализации и связи), Н. М. Воловик (Московский институт химического машиностроения) и еще ряд высококвалифицированных специалистов были приняты в первые годы Великой Отечественной войны в штат НИВИТа.

В Новосибирск прибывал не только профессорско-преподавательский состав. В сентябре 1941 г. в НИВИТ поступило пять грузовых вагонов с ценным имуществом ЛИИЖТа. Следом подошли вагоны с оборудованием, контингентом студентов и преподавателями ДИИТа. Часть учебных площадей пришлось выделить для размещения Новосибирского института инженеров геодезии, аэрофотосъемки и картографии (НИИГАиК), здание которого реквизировали для военных нужд.

Для обучения эвакуированных студентов (259 чел.) в НИВИТе было создано специально гражданское отделение. Преподаватели ДИИТа (45 чел.) также были зачислены в штат НИВИТа [6]. Ректор ДИИТа д-р техн. наук, проф. Лазарян Всеволод Арутюнович был назначен заместителем начальника НИВИТа по учебной и научной работе, а по совместительству и руководителем гражданского отделения. По согласованию с Центральным управлением учебных заведений (ЦУУЗом) учебный процесс студентов ДИИТа решили организовать следующим образом:

– 1–3-й курсы были направлены на обучение по путейско-строительной и эксплуатационной специальностям;

– студенты старших курсов направлены на обучение по паровозной и вагонной специальностям.

Начало занятий на гражданском отделении началось 22 сентября 1941 г. В связи с дефицитом учебных площадей занятия пришлось организовать в две смены: НИВИТ занимался в первую смену, студенты НИИГАиКа и ДИИТа – во вторую.

В декабре 1941 г. в г. Новосибирск прибыл еще один эвакуированный вуз – МИИТ. «Пришлось снова основательно потесниться, – вспоминал позднее доцент НИВИТа Константин Николаевич Коржавин, – по-товарищески, по-дружески принять прибывших, обеспечить их жильем, учебными и рабочими помещениями» [7]. Но разместить прибывший контингент на тесных нивитовских площадях было уже невозможно. В декабре 1941 г. данный вопрос дважды рассматривался на заседаниях бюро Новосибирского обкома ВКП(б). В итоге МИИТу было выделено три отдельных здания и весь эвакуационный период вуз работал самостоятельно [8]. Часть общежития НИВИТа, рассчитанного на 600 человек, выделили для студентов МИИТа – по факту в нем проживало около 1 200 человек [9].

В начале марта 1942 г. в Новосибирск прибыли эвакуированные из блокадного Ленинграда студенты и преподаватели ЛИИЖТа. В пути они находились почти месяц, десятки истощенных людей не выдержали и погибли во время долгого пути. Доцент ЛИИЖТа М. И. Воронин писал, что «Новосибирск принял голодных, умирающих ленинградцев, как родных». Начальник НИВИТа Николай Иванович Монахов сразу по прибытии пригласил всех в ресторан вокзала, где на столах горками лежал хлеб. «Через несколько секунд весь хлеб исчез в карманах голодных и измученных людей. Монахов распорядился снова принести хлеб – и вновь его сразу же разобрали. Только после еще одного распоряжения о хлебе, когда все убедились, что здесь хлеба достаточно, люди принялись за еду» [10].

Из 125 студентов, направленных из Ленинграда, к учебе приступили только 60 человек... Занятия начались с середины апреля в железнодорожном клубе ст. Инская. А в июле 1942 г. часть профессорско-преподавательского состава ЛИИЖТа, согласно постановлению Комитета Государственной обороны, отбыла в Москву для организации занятий студентов-железнодорожников на базе помещений МИИТа.

В начале 1944 г. Правительство СССР приняло решение о реэвакуации ряда вузов на освобожденную территорию. В соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) Украины от 25.03.1944 г. «О подготовке к реэвакуации вузов УССР» в середине года начал готовиться к отъезду из Новосибирска и Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта. Значительная часть оборудования физической, электротехнической, механической и грузовой лабораторий НИВИТа были демонтированы и переданы МИИТу, ДИИТу, ЛИИЖТу как им принадлежащие.

Во второй половине 1943/44 учебного года ряд начальников кафедр НИВИТа (Г. П. Передерий, Н. Т. Митюшин, П. Я. Гордиенко, М. М. Хазен, Г. М. Ежков, И. В. Урбан) были отозваны в распоряжение ЦУУЗа и командированы на работу в другие вузы страны.

Таким образом, НИВИТ сыграл значительную роль в сохранении научных школ, контингента студентов и преподавателей родственных вузов в самый тяжелый период Великой Отечественной войны. При этом профессорско-преподавательский состав эвакуированных вузов сыграл значительную роль в формировании научных школ еще молодого транспортного вуза в Новосибирске. Необходимо отметить, что в феврале 1944 г. при НИВИТе была открыта очная аспирантура.

Особая страница истории вуза связана с вынужденной сменой места дислокации. В начале ноября 1941 г. партийные органы г. Новосибирска, руководствуясь законами военного времени, предложили начальству НИВИТа освободить занимаемые помещения для размещения эвакуированного из Подмосковья (г. Красногорск) оптико-механического завода. Более недели начальник института Н. И. Монахов не начинал переезд в соответст-

вии с категорическим запретом ЦУУЗа. В результате 10 ноября его вызвали в Обком ВКП(б), где он по приказу сдал партийный билет, а также был отстранен от руководства вузом (в последствии восстановлен в должности).

Полномочия начальника института возложили на военного заместителя, генерал-майора технических войск А. В. Котюкова. В 24 часа все учебные помещения были освобождены: мебель, учебный инвентарь, книги и лабораторное оборудование буквально вынесли на улицу и сразу же в помещения стали заносить станки эвакуированного завода. Эвакуация института состоялась всего за одни сутки. При этом для завоза промышленного оборудования использовались трамвайные пути, связывающие железнодорожный вокзал и площадь Калинина, где располагались корпуса НИВИТа. Использование трамвайных путей для организации внутригородских железнодорожных перевозок нашло отражение в дальнейших научных трудах института, в частности канд. техн. наук, доц. С. В. Амелина «О приспособлении трамвайных путей широкой колеи для пропуска ж.-д. вагонов».

За последующие 10 дней слушатели, сотрудники и преподаватели института перенесли практически вручную (около 3,5 км) в выделенные помещения (по ул. Советской, 20) столы и парты, стулья, книги, лабораторное оборудование. В результате такого переезда часть учебного инвентаря пришла в негодность, часть оборудования пришлось «свалить» в подвал соседнего универмага (сейчас – гостиница «Центральная»), так как не хватало площадей даже для проведения занятий.

Но уже через 10 дней занятия возобновились. На новом месте организовали 21 учебный кабинет и 7 лабораторий, при этом только семь из выделенных помещений реально удовлетворяли необходимым требованиям. При оборудовании лабораторий использовались приборы и устройства уже эвакуированных ДИИТа и ЛИИЖТа, так как часть своего оборудования и приборов была утеряна. Впоследствии НИВИТу не суждено было вернуться в родные стены, где до сих пор работает эвакуированный во время войны приборостроительный завод. Решением Совета министров СССР от 1946 г. институту недалеко от первоначального местоположения была выделена территория для строительства нового учебного корпуса и студенческого общежития, куда вуз передислоцировался в 1955 г.

Война заставила внедрить в практику новые формы руководства научными исследованиями. Так, в утвержденный ЦУУЗом тематический план научно-исследовательской работы НИВИТа на 1942 г., вошли следующие темы: восстановление железных дорог, улучшение работы железнодорожного транспорта тыловых дорог, использование местных ресурсов, сокращение расходов топлива и экономия энергии, планирование и организация подвоза в армейском тылу в условиях современной войны, тематика специального оборонного назначения [11]. При этом госбюджетных средств на финансирова-

ние указанных научно-исследовательских работ выделено не было, поэтому тематика выполнялась как за счет самостоятельных ресурсов, так и за счет заключения хоздоговоров с заинтересованными организациями.

Коллектив НИВИТа военного периода показал весьма достойные результаты научно-исследовательской работы. В соответствии с заданием Центрального научно-исследовательского института НКПС и приказом начальника Томской железной дороги НИВИТ провел ряд опытных работ по определению топливных эквивалентов взаимозаменяемости и установлению норм расхода топлива паровозами. Поездки с динамометрическим вагоном осуществлялись в марте – апреле 1942 г. на участках Барнаул – Черепаново, Барнаул – Бийск Томской железной дороги.

В истории военного НИВИТа необходимо особо отметить проведение V научно-технической конференции [12]. 19 марта 1942 г. был издан приказ о ее проведении для подведения итогов научно-исследовательской работы института за первую половину 1942 г., обсуждения приоритетных направлений развития связи «наука – производство», оказания практической помощи транспорту и фронту. Большинство научных докладов непосредственно касались вопросов оптимизации производства и укрепления обороноспособности страны. С содержательными докладами выступили ведущие ученые МИИТа: д-р техн. наук, проф. Н. Т. Митюшин, доктора, профессора А. П. Норден, И. Е. Огиевецкий, С. Л. Бастамов, И. С. Куклес, В. П. Зылев. Конференция вышла за рамки институтского мероприятия – обеспечила широкое присутствие профессорско-преподавательского состава вузов г. Новосибирска, производственников, представителей проектных и конструкторских учреждений и организаций. Она дала толчок региональному развитию науки в условиях военного времени и привела к активизации научно-исследовательской работы в вузах г. Новосибирска.

По инициативе руководства института на Томской железной дороге был создан Научно-технический совет, включающий пять секций, которыми руководили ведущие профессора НИВИТа. Силами преподавателей в 1942/43 учебном году на полигоне Томской железной дороги были организованы и проведены четыре выездные технические конференции:

– мобилизация внутренних ресурсов и лунинские методы работы (ст. Усяты), август 1942 г.;

– мобилизация внутренних ресурсов в области путевого хозяйства и подготовке к зиме (ст. Защита) октябрь 1942 г.;

– рельсовый стык, стыковое хозяйство и водоборьба (ст. Барнаул), февраль 1943 г.;

– организация движения и борьба с авариями и крушениями (ст. Барнаул), апрель 1943 г.

По линии военной кафедры в мае 1943 г. слушатели НИВИТа выполнили 23 дипломных проекта по следующей актуальной для того времени тема-

тике: перешивка пути, восстановление пути на участке в предвидении наступательной операции, восстановление пути на железнодорожном участке в условиях наступательной операции, восстановление искусственных сооружений на железнодорожном участке, эвакуация и разрушение железнодорожного участка в условиях отхода.

Конференции проводились и на военных кафедрах НИВИТа, где обсуждались военно-стратегические и тактические вопросы по следующим направлениям: превосходство Сталинской стратегии над немецкой дефектной стратегией, Кировоградская операция 1944 года, техника в Отечественной войне, особенности работы фронтовых железнодорожных участков по опыту Отечественной войны, железнодорожники в Отечественной войне, особенности работы технической разведки в условиях Отечественной войны, рельсовый стык при восстановлении железных дорог в условиях Отечественной войны.

9 сентября 1943 г. батальон слушателей НИВИТа спецпоездом был отправлен на ст. Мереть Томской железной дороги для строительства новой железнодорожной ветки. Общее руководство и контроль за работами были возложены на подполковника В. Е. Ермилина (кафедра «Восстановление железных дорог и устройство на них заграждений»). За месяц силами слушателей 2-го и 3-го курсов была построена железнодорожная ветка протяженностью 9 км от ст. Мереть до шахты «Грамотейная», что решило проблему снабжения высококалорийным углем предприятий г. Новосибирска. НИВИТ оказал практическую помощь г. Новосибирску и в организации проектных работ по строительству городских трамвайных путей, проектированию и строительству подъездных железнодорожных путей к ряду эвакуированных заводов, предприятиям оборонного значения.

Выполнены работы по оптимизации графика движения поездов на Томской железной дороге, для чего была сформирована отдельная бригада из преподавателей кафедры «Организация движения и грузовая работа» во главе с начальником кафедры профессором П. Я. Гордеенко, в которую вошли доценты Г. М. Ежков и А. М. Горчаков, ассистенты И. П. Семин, В. И. Быков, В. В. Гадевальд и 30 слушателей пятого курса. Были произведены замеры движения по участкам Чулым – Инская – Новосибирск, Тайга – Топки, станциям Кольчугино, Судженка, Анжерка, [13], установлены причины неравномерности движения поездов, рассчитаны грузовые потоки, определены унифицированные нормы веса угольных маршрутов, что способствовало усилению провозоспособности сибирских железных дорог.

Вклад коллектива НИВИТа в производство и в целом в усиление работы тыловых предприятий был высоко оценен. В марте 1943 г. профессору Г. П. Передерию была присуждена Сталинская премия за многолетние выдающиеся работы в области науки и техники. Поздравительную телеграмму

прислал нарком путей сообщения Л. М. Коганович [14]. В апреле 1943 г. ряд научных работников был премирован начальником Томской дороги за успехи в научно-исследовательской работе и оказании конкретной помощи железной дороге в условиях военного времени, а именно:

– Передерий Г. П. – за систематические ценные консультации по вопросам эксплуатации искусственных сооружений и постройке мостов;

– Митюшин Н. Т. – за руководство научно-производственными конференциями на узлах Томской дороги и ценные предложения в области улучшения работы рельсового стыка;

– Еврейсков В. Е. – за принятие активного участия в разработке вопроса по подъездным путям Томской железной дороги и активную работу в строительной секции Научно-технического совета;

– Гордеенко П. Я. – за разработку ряда актуальных производственных проблем, выдвинутых службами движения и грузовой работы Томской железной дороги;

– Ежков Г. М. – за активное участие в разработке и практическом осуществлении различных энергетических установок;

– Кузин А. Д. – за активное участие в качестве докладчика научно-производственных конференций и систематические консультации отделений движения Томской железной дороги.

В памяти нивитовцев военных лет навсегда останется День Победы! Слушательница второго курса П. А. Курносенко (впоследствии работник НИВИТа) позже напишет: «Мы шли утром из общежития на Саратовской улице в институт. И вдруг нас окружили люди, стали целовать и говорить, что война кончилась! Кончилась война! Боже мой, какое счастье! На завтрак нам выдали по полстакана водки. Не помню, были ли занятия в тот день… Наверняка никто ничего, кроме радостной вести о Победе, воспринимать не мог. Все пошли на площадь перед Театром оперы и балета. Что там было – не передать словами. Пели и танцевали. Смеялись и плакали» [15].

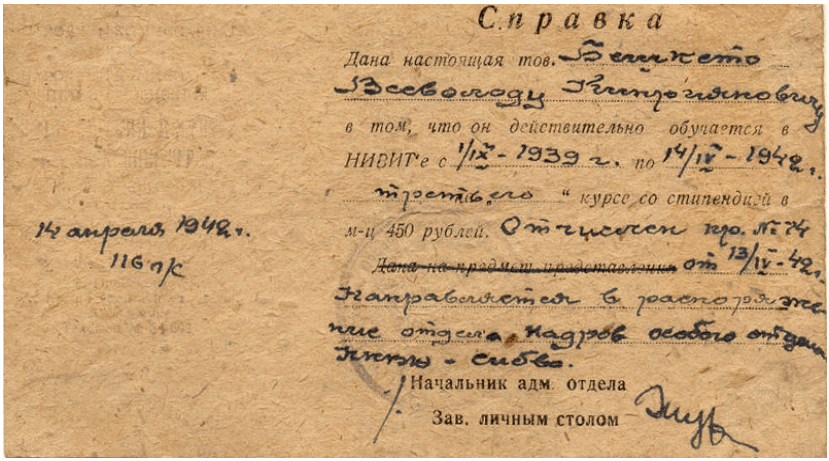
Выпускники 1945 г. защищали дипломные работы уже после залпов Победы. За четыре военных года (1941–1945 гг.) НИВИТ обеспечил квалифицированную подготовку и выпуск 1 216 молодых специалистов – военных инженеров транспорта, которые оказались востребованы как на фронте, так и в тылу. Многие слушатели НИВИТа после фронта вернулись в родной институт и продолжили обучение, в том числе в аспирантуре, пополнив ряды профессорско-преподавательского состава.

Вернувшиеся фронтовики-орденоносцы, пришедшие на работу в вуз, стали примером для многих преподавателей и слушателей, внесли большой вклад в дальнейшее развитие института, поддержание сложившихся и формирование новых традиций поколения победителей. Приказом НКПС от 1 февраля 1946 г. участник Великой Отечественной войны, инженер-

полковник, доцент Георгий Петрович Кравцов назначен начальником НИВИТа и возглавлял вуз до 1954 года.

Для первого послевоенного 1945/46 учебного года весьма характерным стало восстановление в институте бывших слушателей, возвращающихся из рядов Красной Армии по демобилизации. В мае 1947 г. в родные стены вернулось 57 чел., в том числе на строительный факультет – 29, факультет «Движение и грузовая работа» – 18, факультет «Мосты и тоннели» – 10. Слушатели-фронтовики пользовались в коллективе большим уважением, были примером в учебе и общественной работе.

Вклад ведущих ученых ЛИИЖТа, МИИТа и ДИИТа в становление научных школ НИВИТа дал толчок дальнейшему развитию научных направлений, в том числе на факультете «Движение и грузовая работа». Фронтовик Всеволод Киприянович Бешкето (рисунок 4) подготовил и защитил докторскую диссертацию и основал научную школу по сохранности перевозок грузов, ставшую широко известной не только в нашей стране. Развитие данного направления привело к созданию отраслевой научно-исследовательской лаборатории и кафедры «Технология грузовой и коммерческой работы», которая в настоящее время называется «Логистика, коммерческая работа и подвижной состав» и является крупнейшей технической кафедрой СГУПСа.



Справка

Дана настоящая тов. Бешкето Всеволоду Киприяновичу в том, что он действительно обучается в НИВИТе с 1/IX-1939 г. по 14/IV-1942 г. третьего курса со стипендией в м-ц 450 рублей. Отчислен пр. №74 от 13/IV-42 г. Направляется в распоряжение отдела кадров особого отдела Зап.-Сиб. ВО.

14 апреля 1942 г.
116 п/к

Начальник адм. отдела
Зав. личным столом

Рисунок 4 – Справка слушателя III курса В. К. Бешкето от 14 апреля 1942 г. об отчислении из НИВИТа в связи с призывом в ряды РККА (фото из архива СГУПСа)

Александр Михайлович Карпов (выпускник ЛИИЖТа, 1935 г.) командированный по окончании вуза в г. Новосибирск подготовил кандидатскую диссертацию, защита которой была назначена на понедельник 23 июня 1941 г. в МИИТе. Защита не состоялась, а работа была утеряна. Александр Михайлович

ушел на фронт, во время боев попал в плен, бежал, прошел войну до конца, награжден медалью «За взятие Берлина». После окончания войны подготовил и защитил новую диссертационную работу (1947 г.), после чего был переведен в НИВИТ, а в последствии возглавил кафедру «Железнодорожные станции и узлы» и внес значительный вклад в развитие транспортной науки.

Многие участники Великой Отечественной войны продолжили работу на эксплуатационном факультете. Доцент Куприн Василий Арсентьевич с 1974 по 1977 год был деканом факультета «Эксплуатация железных дорог», на выпускающих кафедрах и в лабораториях факультета трудились А. А. Михеев, В. А. Михеева, В. Т. Алексеев, Б. Я. Петухов, В. Ф. Фисанов. Слушатели факультета «Движение и грузовая работа» военного периода Сыцко Петр Алексеевич (выпуск 1943 г.) и Москалев Павел Илларионович (выпуск 1949 г.) стали впоследствии ректорами БелИИЖТа и НИИЖТа соответственно и внесли значительный вклад в развитие возглавляемых ими вузов.

Фронтовики, преподаватели и слушатели НИВИТа военного времени заложили основы дальнейшего развития вуза, который с 1953 г. изменил статус и стал гражданским вузом – Новосибирским институтом инженеров железнодорожного транспорта (НИИЖТом), хорошо известным по своим научным школам, толчок развития которых был в военный период, когда в стенах вуза трудились ведущие ученые транспортной отрасли страны. В память о Великой Победе в СГУПСе ежегодно проводится Оборонно-спортивная эстафета, где студенты, выпускники и преподаватели соревнуются по военно-прикладным видам спорта. В 2025 году эстафета проведена уже в 85-й раз!

Статья подготовлена по архивным документам и материалам Государственного архива Новосибирской области, архива и Центра истории и культуры (музея) Сибирского государственного университета путей сообщения в честь 80-летия Победы в Великой Отечественной войне.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф.р-1100. Оп. 1. Д. 206. – Л. 2.

2 Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф.р-1100. Оп. 1. Д. 206. – Л. 6.

3 Приказы по Новосибирскому институту военных инженеров железнодорожного транспорта № 202 от 24.06.1941 г., № 203 от 27.06.1941 г. // Архив Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта (НИИЖТа) (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 140, 143.

4 *Добровольский А. В.* НИВИТ военного времени (1941–1945 гг.) / А. В. Добровольский, А. Л. Манаков. – Новосибирск : Изд-во СГУПСа, 2017. – 155 с.

5 Приказы по НИВИТу № 326 от 19.09.1941; № 327 от 23.09.1941 г.; № 384 от 31.10.1941 г. // Архив НИИЖТа (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 309, 383; Д. 106. Л. 103.

6 *Коржавин, К. Н.* НИВИТ в годы войны / К. В. Коржавин // Кадры-транспорту. – 1975. – 6 мая.

7 *Круглянский, М. Р.* Высшая школа СССР в годы Великой Отечественной войны / М. Р. Круглянский. – М. : Высш. шк., 1970. – 303 с.

8 *Москалев, П. И.* Этапы пройденного пути. Субъективные заметки по истории НИВИТа – НИИЖТа (1932–1990) / П. И. Москалев. – Новосибирск, 1999. – 115 с.

9 *Воронин, М. И.* Материалы по написанию Истории Ленинградского Ордена Ленина института инженеров железнодорожного транспорта (Справки, приказы, отзывы, заявления, переписка и прочее): Рукопись. Частный архив / М. И. Воронин. − Ленинград, 1961. – С. 187.

10 Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф.р-1100. Оп. 1. Д. 173. Л. 48-48(об.)

11 Документы о работе V научно-технической конференции кафедр института (НИВИТ) за 1942 г. (Отчет, тезисы, доклады) // ГАНО. Ф. р.-1100. Оп. 1. Д. 216. − 39 л.

12 Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф.р-1100. Оп. 1. Д. 230. Л. 23(об.).

13 Архив НИИЖТа (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 169. − Л. 149.

14 *Курносенко, П. А.* В те далекие сороковые / П. А. Курносенко // Путевку в жизнь нам дал НИВИТ. − 2005. – С. 153.

A. V. DOBROVOLSKIY, A. A. KLIMOV

ON NIVIT'S CONTRIBUTION TO VICTORY IN THE GREAT PATRIOTIC WAR

The features of the historical stage of functioning of the Novosibirsk Institute of Military Engineers of Railway Transport during the Great Patriotic War are considered. Based on documentary materials, the role of the institute in preserving the scientific schools of the country's universities evacuated to Novosibirsk was established. The features of the organization of the educational process in the context of a change in the contingent of teachers and students in connection with sending to the front are presented. A description is given of the organization of research work of the institute's staff in wartime, as well as practical assistance to the front and rear in this most difficult period in the history of our Motherland.

Получено 08.09.2025

ISSN 2664-5025. Проблемы перспективного развития железнодорожных станций и узлов. Вып. 7. Гомель, 2025

УДК 625.114:656.21

И. П. ДРАЛОВА, А. О. КОРНЕЕНКО
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель
irenadralova@gmail.com, kao1455@mail.ru.

АВТОМАТИЗАЦИЯ РАСЧЕТОВ ОБЪЕМА ЗЕМЛЯНЫХ РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ И ПЕРЕГОНАХ

Представлен подход к созданию программного модуля автоматического расчета объемов земляных работ, который позволяет повысить точность результатов, произ-