УДК (378.6:656.2)(476.2)"1941/…"

В. Я. НЕГРЕЙ, В. Н. КИРИК
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

УЧЕНЫЕ-ЭКСПЛУАТАЦИОННИКИ БЕЛИИЖТА – БЕЛГУТА – ТРУЖЕНИКИ ФРОНТОВОЙ НАУКИ И ТЫЛА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ И ПОСЛЕВОЕННОГО ПЕРИОДА

Представляется историко-биографический материал жизни и творчества докторов технических наук, профессоров И. Г. Тихомирова и Г. А. Циркунова, выдающихся ученых-транспортников БИИЖТа – БелГУТа, талант которых приближал Великую Победу в годы Великой Отечественной войны и послевоенного строительства.

80 лет в благодарной памяти народа живет беспримерный подвиг наших прадедов и дедов в годы Великой Отечественной войны. На всех этапах священной всенародной борьбы с фашистским агрессором железнодорожный транспорт имел первостепенное значение не только для выполнения военных операций, но и для обеспечения снабжения Красной Армии всеми видами довольствия. Четкая и бесперебойная работа железнодорожного транспорта давала возможность быстро обеспечивать высокую маневренность и сосредоточение войск, своевременность снабжения фронтов всеми видами довольствия, а также удовлетворять потребности народного хозяйства и населения в перевозках, создавая единство фронта и тыла, где доблестно трудились советские железнодорожники, которые гордо несли звание «родного брата Красной Армии». В сложных условиях военного времени и с большим напряжением работали все стальные магистрали страны.

В грозное военное время железнодорожники проявили высокие моральные и патриотические качества. Каждый час и день рождал массовый трудовой героизм, мужество и доблесть. Железнодорожники показали себя верными сыновьями и дочерями своей Родины, какую бы должность и работу они ни выполняли.

О некоторых из них хотелось сегодня вспомнить, ведь это история Белорусского государственного университета транспорта и страны. Хотелось вспомнить всех, кто внес неоценимый вклад в Великую Победу, кто стоял у истоков нынешнего университета. Их очень много, но мы расскажем о некоторых.

Заслуженный деятель науки и техники БССР, доктор технических наук, профессор Тихомиров Иван Георгиевич (рисунок 1) − крупнейший ученый в области эксплуатации железнодорожного транспорта. Его научные труды в области эксплуатационной науки широко известны в инженерной, научной и педагогической среде стран СНГ, ближнего и дальнего зарубежья.



Рисунок 1 − И. Г. Тихомиров

Иван Георгиевич Тихомиров родился 3 июля 1906 года в г. Киеве. В годы детства его привлекал железнодорожный транспорт, которому впоследствии он посвятил всю свою жизнь. После окончания трудовой школы поступает в Киевский техникум железнодорожного транспорта. Будущей специальностью молодой студент выбрал эксплуатацию железных дорог. В то время данная специальность была мало научно обоснованной и открывала широкое поле научной деятельности.

Свою трудовую деятельность начал в 1926 году сразу после окончания техникума, совмещая с учебой в группе техников МИИТа. В 1928 году он успешно защитил дипломный проект и получил звание инженера-эксплуатационника. После окончания учебы в МИИТе его деятельность связана с Ташкентской и Самаро-Златоустовской железными дорогами, где он работал пять лет дежурным по станции, техником инструкторской бригады НОТ службы движения, инженером и руководителем этой бригады, начальником группы организации движения Самарского отделения дороги.

В 1931 году был переведен старшим инженером сектора анализа работы сети Главного управления движения МПС СССР, а затем старшим научным сотрудником Центрального научно-исследовательского института по эксплуатации железных дорог ЦД НКПС.

В 1934 году решил продолжить учебу в аспирантуре МИИТа.

В 1936 году по заданию МПС Иван Георгиевич назначается начальником службы движения на подъездные пути Подмосковного угольного бассейна для совершенствования эксплуатационной работы бассейна.

В 1938 году новое назначение в Мостранспроект НКПС на проектную работу. Здесь он работал на должностях старшего инженера, бригадира, заместителя начальника отдела станций и узлов, начальника проектно-восстановительных экспедиций Мостранспроекта. Как отмечено в книге «Железнодорожники в годы Великой Отечественной войны 1941−1945 гг.», «… На наиболее важные стройки направлялись специальные экспедиции. Одной из них была Ташкентско-Джизакская экспедиция Мостранспроекта под руководством молодого инженера И. Г. Тихомирова (рисунок 2), которая разработала проекты усиления линии Красноводск – Самарканд – Ташкент − Джизак.

Повышение провозной способности этой линии было очень важно вследствие нарушения основных железнодорожных связей с Кавказом. В конце 1942 года экспедицию переименовали в Сталинградскую, в начале февраля 1943 года она приступила к восстановлению Сталинградского узла» [1].



Рисунок 2 – И. Г. Тихомиров с коллегами в экспедиции (1943 г.)

В 1943 году приказом Народного Комиссара путей сообщения – новое назначение начальником Всесоюзного института по проектированию и реконструкции станций и узлов – Трансузелпроекта НКПС. В этой должности проработал до объединения Трансузелпроекта с Мостранспроектом в 1945 году.

В 1945 году по приказу МПС И. Г. Тихомиров был откомандирован в МИИТ для продолжения обучения в аспирантуре. В 1947 году окончил аспирантуру и, успешно защитив кандидатскую диссертацию, был оставлен в МИИТе на педагогической работе. В 1948 году присвоено звание доцента, а в 1955 году – профессора.



Рисунок 3 – И. Г. Тихомиров с коллегами и практиками

В 1955 году – командировка за границу, в Чехословакию, где один год читал лекции по специальности в Пражской высшей школе транспорта, откуда по направлению МПС в 1956 году – новое назначение в Гомель, в Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта, который образован в 1953 году.

Предстояла большая работа по организации кафедры на эксплуатационном факультете (ныне факультет «Управление процессами перевозок»). На созданной кафедре работа растянулась на долгие годы (рисунок 3).

За время работы в Гомеле профессором И. Г. Тихомировым была создана научная школа эксплуатационников, которая успешно проводила научные и

практические изыскания в области эксплуатации железных дорог и транспортных коммуникаций. В этой школе сформировалось новое поколение ученых: профессора Грунтов П. С., Сыцко П. А., Буянов В. А., Тулупов Л. П., Ярошевич В. П., доценты Шульженко П. А., Ярмоленко В. Е., Невзоров А. В., Мухо П. Б., Гораев О. П., Юшкевич Е. П., Щенников Л. Н., Былинский Ю. В. и многие другие.

За свою многолетнюю научную деятельность профессор И. Г. Тихомиров внес значительный вклад в развитие транспортной науки и совершенствование эксплуатационной работы железных дорог. Его научная деятельность начиналась в далекие двадцатые годы прошлого столетия.

В 1929 году были впервые в СССР разработаны теория станционных интервалов как основных элементов графика движения поездов и методы его составления.

В 1930 году Иван Георгиевич был одним из организаторов внедрения в практику работы сортировочных станций диспетчерского руководства.

В 1929–1934 годах была разработана теория коэффициента съема пассажирских поездов.

В 1933–1935 годах была впервые разработана теория безостановочных скрещений поездов на однопутных линиях при удлиненных раздельных пунктах и двухпутных вставках при введении автоблокировки.

Многолетняя работа в области совершенствования технологии работы сортировочных станций и их проектирования привела к созданию (совместно с профессором А. И. Платоновым) теории взаимодействия в технологии работы сортировочных станций.

Под его руководством авторским коллективом БелИИЖТа было разработано учебное пособие «Организация движения на железнодорожном транспорте». Эта разработка стала основным учебным пособием не только для учебного процесса в БелИИЖТе, но и во многих институтах железнодорожного транспорта на просторах Советского Союза. Впервые было издано в 1962 году в Минске. В 1969 году пособие было дополнено и переработано, а затем утверждено ГУУЗом МПС СССР в качестве учебного пособия для всех вузов железнодорожного транспорта страны.

В 1966 году под руководством профессора И. Г. Тихомирова увидел свет труд «Технология работы участковых и сортировочных станций» (издательство «Транспорт»), который был переиздан в 1973 году.

Коллективом ученых института, по инициативе профессора И. Г. Тихомирова, с привлечением крупных специалистов Белорусской железной дороги, была подготовлена монография «Интенсификация использования подвижного состава и перевозочной мощности железных дорог» (издательство «Транспорт», 1968 год; переиздана в 1977 году).

За плодотворную производственную, педагогическую, научную деятельность и проектно-восстановительные проекты и работы на железнодорожном транспорте в период Великой Отечественной войны

профессор И. Г. Тихомиров был награжден орденом Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом «Знак Почета» и семью медалями, в том числе и медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.»

Министерство путей сообщения СССР наградило ведомственными знаками «Почётному железнодорожнику», «Ударнику сталинского призыва» и «Отличному восстановителю». В 1963 году Президиум Верховного Совета БССР присвоил Ивану Георгиевичу почетное звание Заслуженного деятеля науки и техники БССР. Он награжден четырьмя Почётными грамотами Верховного Совета БССР, многими грамотами МПС СССР и ЦК профсоюза железнодорожного транспорта, Гомельского обкома КПБ, Гомельского городского Совета депутатов, горкома и райкома КПБ.

И. Г. Тихомиров в течение двенадцати лет избирался депутатом Гомельского городского Совета депутатов трудящихся. С 1960 по 1968 год являлся членом экспертной комиссии ВАК МВ и ССО СССР. Участник двух всесоюзных совещаний в Москве: в 1961 году – работников высшей школы и в 1962 году – работников железнодорожного транспорта.

В Белорусском государственном университете транспорта учреждена именная стипендия профессора И. Г. Тихомирова, которая присваивается Советом университета студентам факультета управления процессами перевозок. Именем И. Г. Тихомирова названа учебная лаборатория «Управление движением» факультета УПП.

Жизненный путь профессора Ивана Георгиевича Тихомирова – это прекрасная гармония труда и счастливого научного творчества выдающегося инженера и ученого (рисунки 4, 5).

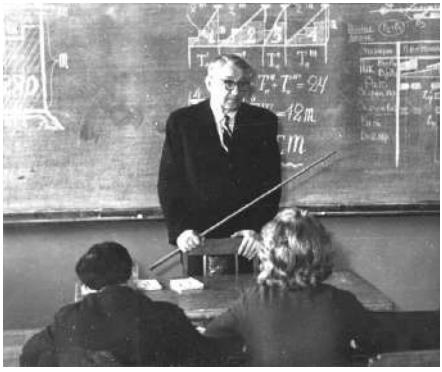


Рисунок 4 – Профессор И. Г. Тихомиров на лекции (1970 г.)



Рисунок 5 – Руководство дипломными проектами (1971 г.)

Сегодня студенты и профессорско-преподавательский состав транспортного университета, транспортники и ветераны транспортной отрасли

Республики Беларусь гордятся учителем и коллегой, талантливым ученым, заложившим основы эксплуатационной науки, которые актуальны по сей день.

Григорий Артемьевич Циркунов (рисунок 6) – доктор технических наук, профессор кафедры управления грузовой и коммерческой работой учреждения образования «Белорусский государственный университет транспорта».



Рисунок 6 – Г. А. Циркунов

В 1937 году парень из многодетной крестьянской семьи деревни Сова Могилевской области поступил в Оршанский техникум железнодорожного транспорта, который успешно закончил 26 июня 1941 г., на четвертый день после начала Великой Отечественной войны. Его, как и многих других выпускников, направили на работу в Оршанский кондукторский резерв Западной железной дороги. Свою трудовую деятельность начал с должности главного кондуктора грузовых поездов. Приходилось сопровождать воинские эшелоны на прифронтовые участки, а обратно – поезда с эвакуированным оборудованием. Но фронт неумолимо приближался к Орше. 30 июля он с одним из последних поездов выехал в сторону Смоленска, где их поезд в районе Вязьмы попал под бомбежку. Пешком, перекладными поездами добрался до Москвы и сразу в Наркомат.

Решением Наркомата путей сообщений был направлен в город Саратов Рязано-Уральской железной дороги. С 1 августа приступил к работе на станции Саратов-2 техническим конторщиком, затем диспетчером по воинским перевозкам, дежурным по станции Курдюм, диспетчером Саратовского отделения Рязано-Уральской железной дороги.

В феврале 1944 года по приказу Министерства путей сообщения был откомандирован в Управление Западной железной дороги, которое находилось в то время в Москве, а в сентябре этого года было переведено в город Смоленск. Работал в службе движения диспетчером по воинским перевозкам, старшим помощником начальника оперативно-распорядительного отдела и заместителем начальника отдела воинских перевозок (рисунок 6).

В мае 1945 года был направлен на учебу в Московский институт инженеров железнодорожного транспорта, на инженерный факультет, после окончания которого в ноябре 1947 года его направили в Западный округ железных дорог. Работал в Управлении движения в должностях инженера и старшего инженера по работе станций и узлов (рисунок 7).




Рисунок 7 – Г. А. Циркунов на оперативной работе Западной железной дороги

30 декабря 1953 года успешно защитил диссертацию. В марте 1954 года ВАКом СССР присуждена ученая степень кандидата технических наук, в марте 1956 года присвоено ученое звание доцента.

В январе 1954 года получает направление на работу в Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта, где началась новая веха его жизни – преподавательская. Работал в должностях преподавателя, старшего преподавателя и доцента до 7 февраля 1957 года. 4 декабря 1956 года Ученый совет Белорусского института инженеров железнодорожного транспорта избирает его доцентом кафедры «Эксплуатация железных дорог» и Григорий Артемьевич переезжает в Гомель, в БелИИЖТ.

Одновременно с большой учебно-методической работой Г. А. Циркунов занимался и научными исследованиями. За 50 лет работы в БелИИЖТе – БелГУТе им опубликовано свыше 260 научных трудов и учебно-методических пособий, в том числе ряд монографий, среди которых «Организация работы станций перегруза», «Взаимодействие и механизация процессов на станциях перегруза» (рисунок 8), «Исследование режима работы и технической оснащенности пограничных перегрузочных станций» и другие.

Разработанные методики были включены в учебные материалы для слушателей Военной академии тыла и транспорта, Ленинградского училища военных сообщений и железнодорожных войск имени М. В. Фрунзе военных кафедр транспортных вузов СССР.

В 1994 году в совете Военной академии тыла и транспорта Российской Федерации Г. А. Циркунов успешно защищает докторскую диссертацию, которая явилась результатом многолетних исследований в области совершенствования технологий работы и технического оснащения пограничных перегрузочных станций.



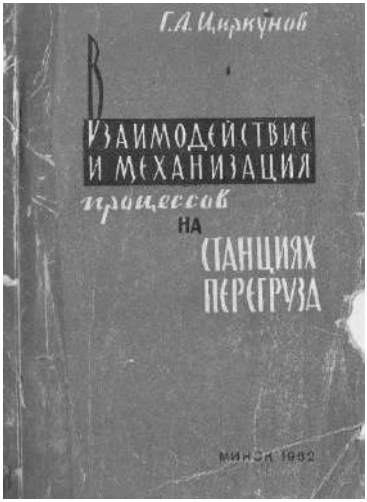


Рисунок 8 – Монографии Г. А. Циркунова

В мае 1994 решением Высшего аттестационного комитета Российской Федерации Григорию Артемьевичу присвоена ученая степень доктора технических наук. Решением Государственного высшего аттестационного комитета Республики Беларусь в декабре 1997 года присвоено ученое звание профессора по специальности «Транспорт».

Г. А. Циркуновым создано научное направление в области совершенствования технологии и технического оснащения пограничных и грузовых станций.

Научные труды Григория Артемьевича тесно связаны с производством. На основании его теоретических разработок внедрен ряд нормативных документов и технологических процессов, таких как Типовой технологический процесс работы пограничных станций железных дорог, эффективные схемы комплексной механизации перегрузки тарно-штучных, контейнерных, тяжеловесных и навалочных сыпучих грузов на пограничных станциях, способы перевозки фрезерного торфа в железнодорожном подвижном составе и рекомендации защиты его от потерь в результате выдувания в пути следования, комплексный технологический процесс работы Брестского железнодорожного узла Белорусской железной дороги, единый технологический процесс промышленного транспорта Гомельского химического завода и станции Центролит Белорусской железной дороги, комплексный технологический процесс по экспортно-импортным перевозкам Чопского железнодорожного узла Львовской железной дороги, единый технологический процесс работы станции Обловка Юго-Восточной железной дороги и Уваровского химического завода Тамбовской области, типовой

технологический процесс работы пограничной механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ» и многие другие.

Заслуги ветерана войны и труда Г. А. Циркунова оценило и государство. За многолетний плодотворный труд он был награжден десятью медалями в том числе медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941−1945 гг.», знаками «За отличные успехи в работе» в области высшего образования СССР, «Почетному железнодорожнику», «150 лет железным дорогам», Почетными грамотами ЦК КПСС, ЦК ВЛКСМ, ВЦСПС и Совета Министров СССР; Верховного Совета БССР, Министерства автомобильного транспорта и коммуникаций Беларуси, Белорусской железной дороги и многочисленными грамотами и ценными подарками руководства Белорусской железной дороги и Бело-русского государственного университета транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941−1945. − М. : Транспорт, 1985. − 448 с.

V. Ya. NEGREY, V. N. KIRIK

**SCIENTIST MANAGEMENT UNIVERSITY
THE WORKERS OF A FRONT SCIENCE AND REAR
OF GREAT DOMESTIC WAR AND POSTWAR PERIOD**

The history-biographic material of life and creativity of the doctors of engineering science, professors I. G. Tikhomirov and G. A. Cirkunov is represented, prominent of the scientists-Transport university, which talent approached a Great Victory within Great Patriotic war portwar of construction.

Получено 17.10.2025

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

УДК 656.225.073.235

В. Г. ПИЩИК
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель
uladzislau.pishchic@gmail.com

МОДЕЛИРОВАНИЕ РАБОТЫ КОНТЕЙНЕРНОГО ТЕРМИНАЛА: АЛГОРИТМЫ ОПТИМИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЕ ПРОЦЕССАМИ

Рассматривается проблема повышения эффективности работы контейнерных терминалов в условиях растущей нестабильности грузопотоков. Выявлена ключевая проблема синхронизации работы всех подсистем терминала. В качестве решения пред-