

Активное участие приняли «Овечки» в Великой Отечественной войне. Именно «Овечки» использовались в составе бронепоездов, начиная с 1918 года. Более совершенные «Щуки» и другие новые модели имели значительный вес и при установке брони могли повредить рельсы. В дальнейшем рельсы в стране поменяли, но «Овечки» на службе остались. Вместо тяжелых локомотивов гораздо логичнее было оставить лёгкие, но сделать у них броню потолще.

Удивительно, что самый известный советский бронепоезд «Илья Муромец», построенный в городе Муром в 1942 году, уничтоживший 1 немецкий бронепоезд, 14 артиллерийских батарей, 35 опорных пунктов, 7 самолетов, приводился в движение паровозом «Овечка». За всю войну сам «Илья» не получил ни одного сколько-нибудь значимого повреждения.

С началом Великой Отечественной наиболее современные и мощные паровозы стали использоваться для перевозки войск на фронт и их снабжения, а также при эвакуации предприятий в тыл. Но промышленным предприятиям, выпускающим вооружение, тоже требовались локомотивы, и эту работу выполняли «Овечки».

Паровозы «Овечки» являлись основными локомотивами бронепоездов во время Великой Отечественной войны. На большинстве железнодорожных путей были уложены более тяжёлые рельсы, которые допускали нагрузку от оси на рельсы в пределах 18–20 тонн. Это позволяло на бронепаровозах применять более толстую броню, толщина которой могла достигать до 30–50 мм, а также устанавливать вооружение (в основном зенитные пулеметы на базе ДШК и ПВ-1).

Еще одной «работой» паровоза «Овечка» стали съемки в кино. Эти паровозы можно увидеть в достаточно большом количестве фильмов. Так, паровоз О^В 324 использовался в фильмах «Сибирский цирюльник», «Анна Каренина», «Край», «Статский советник» и другие. Паровоз О^В 1441 появлялся в фильмах «Адъютант его превосходительства», «Государственная граница», «Мандат», «Тихая Одесса» и прочих. А в фильме «Дачная поездка сержанта Цыбули» паровоз «Овечка» играет роль немецкого локомотива.

Список литературы

1 Чем знамениты российские Овечки одни из самых великих паровозов в истории [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://110km.ru/art/chem-znamenity-rossiyskie-ovechki-odni-iz-samyh-velikih-parovozov-v-istorii-138206.html>. – Дата доступа : 09.09.2023.

2 Паровоз О «Овечка» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://railtrain.pro/o>. – Дата доступа : 09.09.2023.

УДК 378:1.01(476.2)'1953/1958'

ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ ПРОЦЕСС В БИИЖТ В 1953–1958 гг. – ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ ПОДГОТОВКИ ИНЖЕНЕРНЫХ КАДРОВ

О. В. НИЗОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Дискуссии о содержании программ подготовки инженеров (для транспортной сферы, в том числе) ведутся как на региональном, так и на международном уровне, поскольку они касаются вопросов соответствия сложившихся национальных систем образования международным стандартам инженерной квалификации [1]. При принятии решений по государственным программам важно учитывать не только новые тенденции, подобные образовательной инициативе CDIO, но и накопленный положительный опыт, который можно извлечь, например, из истории БИИЖТ, вуза, при основании которого были задействованы лучшие профессионалы из разных областей науки и производственной практики, приглашенные из разных республик, а также технологии обучения, созданные в советской системе; показательным результатом его образовательного процесса стала деятельность высококвалифицированных специалистов, развивавших железнодорожную инфраструктуру на обширной территории СССР.

Среди первых талантливых выпускников БИИЖТ по специальности «Эксплуатация железных дорог» можно выделить В. М. Предыбайлова (1935–2022). Его профессиональная карьера началась с должности обходчика путей на ст. Череповец Северной железной дороги и продолжилась постепенным профессиональным ростом до должности начальника Северной железной дороги, ко-

тору он занимал с 1983 по 2000 год. В его книге воспоминаний «Северные вёрсты» (2018 г.) сохранился не только ценный опыт работы по электрификации этой дороги, по введению в эксплуатацию вторых путей, по реконструкции сортировочных станций и внедрению других инноваций, но и наполненное благодарностью к наставникам подробное описание учебного процесса в БИИЖТ с 1953 по 1958 год. Изучая этот источник, исследователи могут определить факторы успеха образовательной системы этого периода и сделать выводы для совершенствования современных систем инженерной подготовки.

В качестве предпосылок этого успеха В. М. Предыбайлов назвал сильную школьную подготовку по физике, химии, математике, наличие соответствующих предметных кружков и научно-технических журналов для молодёжи, ознакомительные экскурсии старших классов на предприятия, привлекательность карьерного роста в динамично развивающихся отраслях народного хозяйства, раскрытую в беседах с работниками этих отраслей. Результатом таких мероприятий стал высокий конкурс в технические вузы: например, в 1953 г. МИИТ не мог принять всех своих абитуриентов, сдавших все вступительные экзамены на «отлично» или с одной отметкой «хорошо»; 200 человек из этого числа приняли предложение поехать в Белоруссию в формирующийся БИИЖТ, где к ним присоединились 100 человек местных абитуриентов с пятью баллами по всем экзаменам [2, с. 24, 28]. В состав студентов вошли не только русские, белорусы, но и украинцы, армяне, евреи, а возникшие в годы учёбы дружеские связи впоследствии объединяли специалистов, работавших на разных дорогах, при решении общих производственных проблем.

Первым испытанием для многих будущих инженеров стала самостоятельная жизнь вдали от родных мест. Описывая студенческий быт в общежитии, В. М. Предыбайлов упоминает такие существенные для преодоления любых трудностей качества своего поколения, как «самодисциплина, порядочность, скромность, способность ценить всё то, что имели».

Примечательной чертой начавшихся в октябре занятий была полувоенная дисциплина, включающая рапорты дежурных по курсу о готовности перед началом лекций, выговоры студентам за опоздания, за неопрятный вид и т. п. Полагаем, что эти строгие меры сформировали ценные для этого поколения инженеров качества: исполнительность, пунктуальность, внимательность, аккуратность [2, с. 30] и т. п., являющиеся дефицитными для нового поколения и столь необходимые в целях современного развития промышленного потенциала страны.

Программа обучения на первых двух курсах была общая для всех специальностей, что подразумевало освоение студентами большого спектра знаний по математике, электротехнике, сопромату, геодезии, аналитической химии и отражало фундаментальность подготовки инженерных специалистов по советской системе образования. Таким образом достигался высокий уровень компетенций, помогавший инженерам принимать комплексные решения, что можно увидеть и в профессиональных достижениях В. М. Предыбайлова (например, принятые им меры не только по электрификации Северной дороги, но и по последующему внедрению первых ЭВМ).

Характеризуя первый преподавательский состав БИИЖТ, В. М. Предыбайлов подчеркнул их заслуги в разных областях науки и производства: ректор А. А. Петрукович, кандидат технических наук, признанный специалист в области строительства и эксплуатации железнодорожного пути и путевого хозяйства, организатор и руководитель отраслевой научно-исследовательской лаборатории ЦП МПС при БИИЖТ; начальник учебной части В. А. Белый, кандидат технических наук, будущий доктор технических наук, профессор, академик Национальной академии наук Белоруссии, изобретатель новых микротрибометрических методов исследования полимеров, разработчик основ расчёта и конструирования металлополимерных изделий и организатор соответствующего научно-исследовательского института; заведующий кафедрой математики доктор физико-математических наук профессор С. А. Чунихин, создавший Гомельскую алгебраическую школу, и т. д. Достигнутое сочетание науки и практики способствовало как промышленному подъёму, так и формированию новых рабочих мест в лабораториях и НИИ.

Особый интерес для современных педагогов могут представлять содержащиеся в книге В. М. Предыбайлова описания эффективных методов проведения лекций и приёма экзаменов. Лекции по сопромату профессора Н. И. Карякина отличались глубиной подачи материала, чёткостью и логичностью в изложении, поэтому на экзамене он требовал от студентов знания десяти основополагающих вопросов, знания формул и решения задачи вне рамок билета. Лекции профессора И. Г. Тихомирова по организации движения поездов выделялись простотой подачи материала, структура их сводилась

к формуле и пояснению к ней, но при этом педагог демонстрировал энциклопедические знания, культуру речи, приятную манеру ведения диалога и привлечения внимания студентов к лектору. Для будущих инженеров он служил образцом в применении деловой этики, поскольку соблюдал ровность тона в сложных ситуациях, и образцом этикета благодаря строго подобранной элегантной одежде. Заинтересованное отношение к экзаменуемым студентам проявлял профессор С. А. Чунихин: он внимательно проверял их решения, указывал на допущенные ошибки, предоставляя им возможность доведения правильного решения до конца. Благодаря такому подходу у многих студентов раскрывался творческий потенциал, зажатый в силу разных обстоятельств на практических занятиях по этому предмету: после экзамена у С. А. Чунихина В. М. Предыбайлов пришёл в математическую секцию научно-технического общества института и даже занял пост её председателя.

Другой ценный для современного образования опыт пятидесятих годов состоит в том, что летняя студенческая практика начиналась с первого курса и включала не только знакомство с путевым хозяйством, производственным процессом на тяговых подстанциях и т. д., но и освоение рабочих специальностей: В. М. Предыбайлов трудился помощником кочегара на плече «Вильнюс – Радвилишкис». На втором курсе у него была общая геодезическая практика, на третьем – станционная практика у дежурного по ст. Бирюлево Московской железной дороги, дополненная в свободное время тяжёлой работой по подбойке шпал, на четвёртом – диспетчерская практика на Белорусском вокзале Московской железной дороги. Всё это подразумевало не только понимание рабочих процессов на разных участках сети железных дорог страны, приобретение навыков и квалификаций, но и уважение к труду, которое впоследствии выражалось в равных отношениях между сотрудниками коллектива транспортного узла.

Примечательным было и практическое значение дипломных работ: совместная дипломная работа В. Предыбайлова и Ф. Солуянова содержала экономический расчёт реконструкции станции Гомель.

Список литературы

1 Жураковский, В. М. Модернизация инженерного образования: российские традиции и современные инновации [Электронный ресурс]. / В. М. Жураковский, М. Ю. Барышникова, А. Б. Ворон // Вестник Томского государственного университета. – 2017. – № 416. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/modernizatsiya-inzhenernogo-obrazovaniya-rossiyskie-traditsii-i-sovremennye-innovatsii>. – Дата доступа : 15.09.2023.

2 Предыбайлов, В. М. Северные вёрсты. Воспоминания / В. М. Предыбайлов. – Ярославль : ИПК Индиго, 2018. – 376 с.

УДК 656.2 (476)

ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ КАДРОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ БЕЛАРУСИ В 1960-е гг.

Н. А. РЯБЦЕВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В начале 1960-х гг. на железнодорожном транспорте Беларуси начала проводиться научно-техническая реконструкция. Поэтому в данный период повышение профессиональной квалификации инженерно-технических кадров приобрело более организованный и массовый характер с новыми эффективными методами и формами. Этому в значительной степени способствовало осуществление на железнодорожных магистралях мероприятий по выполнению принятого постановления Совета Министров СССР № 577 от 3 июня 1960 г. «О системе повышения квалификации руководящих и инженерно-технических работников отраслей народного хозяйства и работников государственного аппарата».

В этот период значительное внимание начало уделяться повышению профессиональной квалификации и технико-экономических знаний инженерно-технических работников железной дороги с отрывом от производства, что производилось по разрядке МПС СССР при железнодорожных институтах со сроком обучения 2–3 месяца. В 1961–1962 гг. такие курсы уже окончили 60 чел. [подсчитано автором по материалам 16, л. 46; 17, л. 35 а].